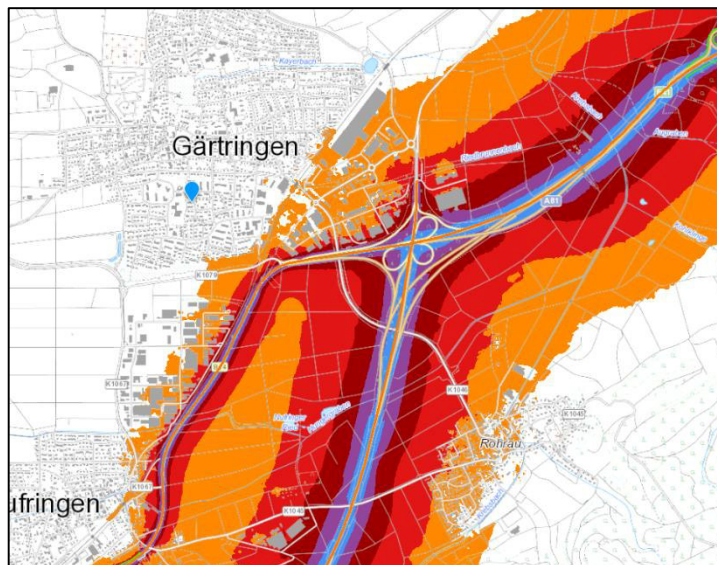


## Gemeinde Gärtringen

### Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2017)



Projekt:  
3119/1

Auftraggeber:  
Gemeinde Gärtringen  
Sachgebiet Bauverwaltung / Baurecht  
Hauptstraße 16 - 18  
71113 Gärtringen

Bearbeitung:  
Lars Arne Meier, M. Sc

INGENIEURBÜRO  
FÜR  
UMWELTAKUSTIK

BÜRO STUTTGART  
Forststraße 9  
70176 Stuttgart  
Tel: 0711 / 218 42 63-0  
Fax: 0711 / 218 42 63-9  
Messstelle nach  
§29 BImSchG für Geräusche

BÜRO FREIBURG  
Engelbergerstraße 19  
79106 Freiburg i. Br.  
Tel: 0761 / 154 290 00  
Fax: 0761 / 154 290 99

BÜRO DORTMUND  
Ruhrallee 9  
44139 Dortmund  
Tel: 0231 / 177 408 20  
Fax: 0231 / 177 408 29

Email: [info@heine-jud.de](mailto:info@heine-jud.de)



**THOMAS HEINE · Dipl.-Ing.(FH)**  
von der IHK Region Stuttgart  
ö.b.u.v. Sachverständiger für  
Schallimmissionsschutz

**AXEL JUD · Dipl.-Geograph**  
von der IHK Region Stuttgart  
ö.b.u.v. Sachverständiger für  
Schallimmissionen und  
Schallschutz im Städtebau

Schalltechnische Untersuchung  
Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2017)

**Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Einführung.....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Aufgabenstellung.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Zusammenfassung des Lärmaktionsplans 2014 (Stufe 2).....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Überprüfung des Lärmaktionsplanes 2014 (Stufe 2).....</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>Bewertung der Entwicklung der Lärmsituation .....</b>	<b>12</b>
<b>6</b>	<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>18</b>
<b>7</b>	<b>Anhang.....</b>	<b>20</b>

---

Die Untersuchung enthält 20 Seiten.

Stuttgart, den 22. März 2022

*Fachlich Verantwortlicher*

*Projektbearbeiter/in*

Dipl.-Ing. (FH) Thomas Heine

Lars Arne Meier, M. Sc



Schalltechnische Untersuchung  
Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2017)

## 1 Einführung

Eine zunehmende Anzahl der Einwohner Deutschlands fühlt sich durch Lärmeinwirkungen stark beeinträchtigt. Lärm mindert das Wohlbefinden von Menschen, drückt die Miet- und Immobilienpreise, reduziert die Einnahmen von Kommunen und verursacht allein in Deutschland jährlich mehrere Milliarden Euro Folgekosten.<sup>1</sup> Insbesondere die Schallemissionen des Straßenverkehrs werden als störend und unerwünscht wahrgenommen. Dieser Lärm betrifft bis zu 70 % der Bevölkerung. Durch planerisches Handeln kann eine lärmärmere Umwelt hergestellt werden.<sup>2</sup>

Die Empfindung von Geräuschen ist von Mensch zu Mensch unterschiedlich und hängt u. a. von der Geräuschzusammensetzung und der eigenen Einstellung zum gehörten Ereignis ab. So kann laute Musik durchaus als entspannend empfunden werden, wohingegen Verkehrsgeräusche mit derselben Pegelhöhe als belästigend und störend wahrgenommen werden.

Auch differiert die Fähigkeit der Wahrnehmung von Lärmpegelreduzierungen zwischen Menschen. Manche Menschen können bereits Pegelreduzierungen von 1 dB(A) bemerken. Im Mittel geht man davon aus, dass Pegelreduzierungen von 2 bis 3 dB(A) vom menschlichen Gehör hörbar bzw. spürbar sind.

Zur Einordnung von Pegelhöhen bzw. Lautstärken sind in der folgenden Abbildung typische Alltagsgeräusche mit der entsprechenden „dB(A)-Angabe“ aufgeführt. Daraus geht hervor, dass jede menschliche Tätigkeit einen gewissen Geräuschpegel verursacht. Beispielsweise beträgt ein normales Gespräch bereits 60 dB(A) und überschreitet damit den nächtlichen Auslösewert von 55 dB(A).

---

<sup>1</sup> Bonacker, Margit; Heinrichs, Eckhart; Schwedler, Hanns-Uwe (2008): Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung - Silent City - ein Handbuch zur kommunalen Lärminderung. Berlin.

<sup>2</sup> Richard, Jochen; Mazur, Hein; Lauenstein, Dirk (2015): Handbuch Lärmaktionspläne. Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung. Dessau-Roßlau.

Schalltechnische Untersuchung  
Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2017)

Abbildung 1 - Typische Alltagsgeräusche – dB(A)-Skala; Quelle: Umweltbundesamt, 2005.

<b>Lärmpegel in Dezibel (dB(A))</b>		
Spielzeugpistole direkt am Ohr Silvesterknaller in Ohrnähe explodiert	180	
Gewehrschuss in Mündungsnähe	160	Gehörschäden bei einmaliger Einwirkung möglich (Spitzenpegel)
Knackfrosch, Trillerpfeife Startgeräusch von Flugzeugen, 40 m entfernt	140	Schmerzschwelle, Gehörschäden schon bei kürzerer Einwirkung möglich
Martinshorn, 10 m entfernt Maximalpegel am Walkman Rockkonzert Laute Diskothek	120	
Kreissäge, Presslufthammer Fahrender Lkw, 5 m entfernt	100 85	Gehörschäden bei langjähriger Dauerbelastung
Hauptverkehrsstraße am Straßenrand	80	Erhöhtes Herz-Kreislauf-Risiko bei dauernder Belastung der Wohnung am Tage
Gespräch Leises Radio (Zimmerlautstärke)	60	Belästigungsreaktionen bei dauernder Belastung der Wohnung am Tage; Störung von konzentrierter, geistiger Arbeit (Dauerschallpegel)
Ruhiges Zimmer am Tage Flüstern	40	Beeinträchtigung von Erholung, Ruhe, Schlaf (Dauerschallpegel)
Leises Blätterrascheln Ruhiges Zimmer in der Nacht	20	
Stille	0	Hörschwelle

Ein Instrument, um der Belastung durch Lärm und den damit verbundenen negativen Folgen entgegen zu wirken, ist die Lärmaktionsplanung. Mit der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie 2002/49/EG<sup>1</sup> gibt es seit 2002 eine rechtliche Grundlage, die Lärmbelastung zu senken und ruhige Gebiete vor einer künftigen Ver-lärmung zu schützen. Bei weniger Lärm ist von einer Verringerung von Gesund-heitsrisiken sowie einer Steigerung der Lebensqualität in den Städten auszuge-hen.

<sup>1</sup> Europäisches Parlament & Rat der europäischen Union (2002): Richtlinie 2002/49/EG des Eu-ro-päischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungs-lärm.

## Schalltechnische Untersuchung Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2017)

### **2 Aufgabenstellung**

Die Gemeinde Gärtringen liegt im Landkreis Böblingen, ca. 25 Kilometer südöstlich der Landeshauptstadt Stuttgart. Zum Gemeindegebiet Gärtringen gehören die Kerngemeinde sowie der Ortsteil Rohrau. In Gärtringen mit seinem zugehörigen Ortsteil leben derzeit ca. 12.600 Einwohner auf rund 20 km<sup>2</sup> Fläche<sup>1</sup>.

Unmittelbare Nachbargemeinden sind Nuffringen im Süden und Ehningen im Norden.

Die Gemeinde Gärtringen ist im Wesentlichen von Verkehrslärm betroffen. Insbesondere durch die, nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie relevanten Lärmquellen der Lärmkartierung der 2. Stufe, BAB A 81 (Stuttgart – Singen) und die Bundesstraße B 14 (Herrenberg – Gärtringen) zwischen den Ortsteilen Gärtringen und Rohrau sorgen für eine hohe Belastung der Bevölkerung. Im Lärmaktionsplan aus der Stufe 2 (2017) wurde zusätzlich die Kreisstraße K 1077 (Gärtringen – Ehningen) berücksichtigt, diese ist entsprechend der Daten der LUBW nicht kartierungspflichtig und stellt demzufolge keinen Gegenstand dieser Überprüfung dar.

Neben den Hauptverkehrsstraßen verläuft die Bahntrasse der Strecken Stuttgart – Singen durch die Gemeinde Gärtringen. Die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung für die Schienenstrecke obliegt dem Eisenbahnbundesamt (EBA).

Der Lärmaktionsplan der 2. Stufe wurde auf Grundlage von Berechnungen zum Straßenverkehrslärm und der Anzahl betroffener Anwohner des Ingenieurbüros Zimmermann aufgestellt. Die Ergebnisse des Lärmaktionsplans der 2. Stufe werden aufgeführt, aufgrund der unterschiedlichen Erhebung bzw. Eingangsdaten aber nicht für die Überprüfung herangezogen. Die Überprüfung des Lärmaktionsplans wird auf Grundlage der Lärmkartierung der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) für das Jahr 2017 durchgeführt. Für die Beurteilung der Entwicklung der Lärmsituation in der Gemeinde Gärtringen, werden die Kartierungsergebnisse der LUBW 2012 herangezogen.

Mit den aktuell festgestellten Lärmbelastungen, die teilweise über dem Maß des Zumutbaren liegen, zeigt sich der dringende Handlungsbedarf. Schienen- sowie Fluglärm, Gewerbelärm sowie Sport- und Freizeitlärm spielen eine untergeordnete Rolle in Gärtringen.

Mit Vorlage dieser Prüfung des Lärmaktionsplans der Gemeinde Gärtringen, 3. Runde, erfüllt die Gemeinde ihre Pflicht der turnusmäßigen Überprüfung des Lärmaktionsplanes.

---

<sup>1</sup> Entsprechend der Erhebung des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg für das Jahr 2019.

Schalltechnische Untersuchung  
Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2017)

### 3 Zusammenfassung des Lärmaktionsplans 2014 (Stufe 2)

Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Gärtringen der Stufe 2 hat die nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie relevanten Hauptverkehrsstraßen im Rahmen der Lärmkartierung erhoben und ausgewertet. Im Lärmaktionsplan vom 10. Januar 2017<sup>1</sup> werden folgende Lärmschwerpunkte berücksichtigt:

- Bundesautobahn A 81 (Stuttgart – Singen) mit ca. 34 Mio. Kfz / Jahr
- Bundesstraße B 14 (Herrenberg – Gärtringen) mit ca. 6,5 Mio. Kfz / Jahr
- DB Bahnstrecke 4860 (Stuttgart – Singen) mit ca. 61.000 Zügen / Jahr

Zusätzlich wurde berücksichtigt:

- Kreisstraße K 1077 (Gärtringen – Ehningen) – Im Bereich Gärtringen nicht kartierungspflichtig.

Es wurden keine Maßnahmen gegenüber dem Straßenverkehrslärm im Lärmaktionsplan der Gemeinde Gärtringen vom 10.01.2017 diskutiert. Die Gemeinde Gärtringen befindet sich in der Situation, dass sie keinerlei Befugnisse hat, in Geschehen und Ablauf auf den beiden maßgeblichen Schallquellen, der Bundesautobahn A 81 und der Bundesstraße B14, einzugreifen.

Dies bezüglich führt die Gemeinde Gärtringen im Lärmaktionsplan der 2. Stufe folgendes an:

„Das Regierungspräsidium Stuttgart hat im Rahmen der Auslegung des Lärmaktionsplans mitgeteilt, dass seitens der Straßenbauverwaltung des Landes keine Maßnahmen zum aktiven oder passiven Schallschutz entlang der BAB 81 und der B 14 geplant sind. Das Landratsamt Böblingen hat erklärt, dass an der K 1077 derzeit keine Ausbauabsichten bestehen und die Lärmsanierungswerte im Zuge der Kreisstraße nicht erreicht werden.“

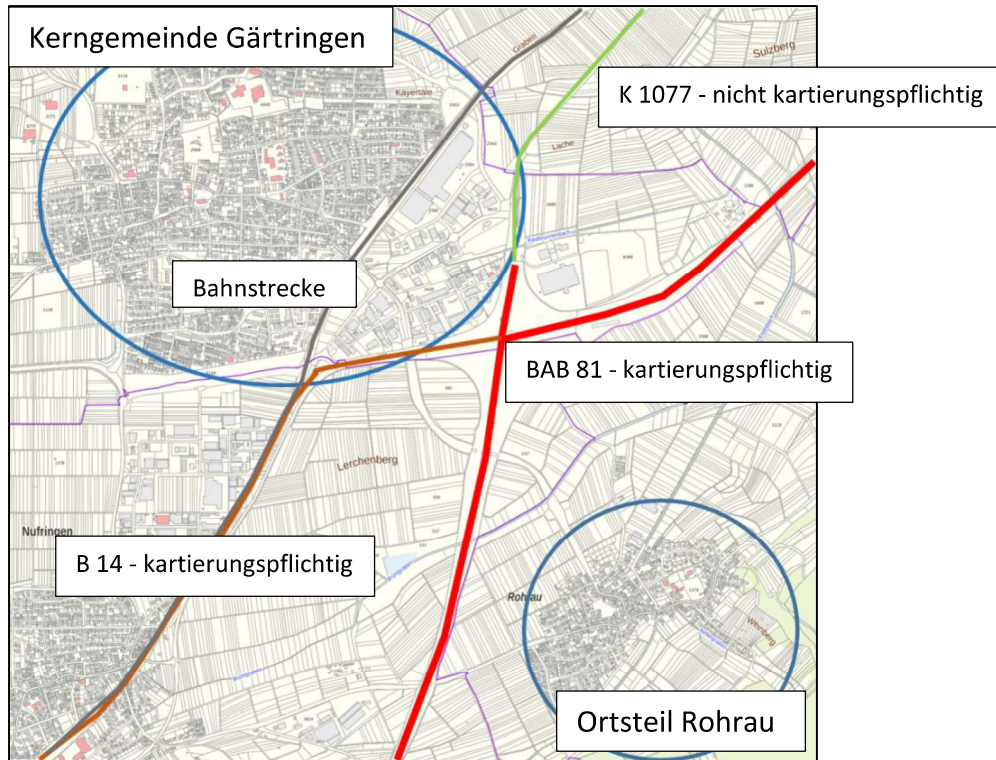
Im Folgenden sind die im Lärmaktionsplan der Gemeinde Gärtringen<sup>1</sup> identifizierten Hauptverkehrsstraßen dargestellt.

---

<sup>1</sup> Lärmaktionsplan gemäß § 47d Bundesimmissionsschutzgesetz der Gemeinde Gärtringen.

Schalltechnische Untersuchung  
 Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2017)

Abbildung 2 - Lage der Gemeinde Gärtringen und der Hauptverkehrsstraßen.



**Anderweitige Lärminderungsmaßnahmen**

Im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen im Bestand wurden die jeweilige Lärmbelastungen ermittelt und geeignete passive Schallschutzmaßnahmen bei Neu- und Umbauten von Gebäuden festgesetzt. Dies geschah beispielsweise im Bereich „Hauptstr./Max-Eyth-Str./Rohrweg“ oder auch im Bereich „Westlich der Neue Straße“.

#### **4 Überprüfung des Lärmaktionsplanes 2017 (Stufe 2)**

In Baden-Württemberg wird die Lärmkartierung von der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) durchgeführt und die Ergebnisse den Städten und Kommunen für die Ausweisung von Lärmschwerpunkten und die Konzeption von Maßnahmen zur Verfügung gestellt. Bei der Kartierung werden die gemäß der EU Umgebungslärmrichtlinie kartierungspflichtigen Straßenabschnitte erfasst. Die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung und damit die Maßnahmenplanungen des Straßenverkehrs liegt bei den Kommunen, die für den Schienenverkehr seit 2015 beim Eisenbahnbundesamt. Die Maßnahmen des Schienenverkehrs werden daher in der Fortschreibung nicht weiter betrachtet, alle Angaben beziehen sich auf den Straßenverkehr.

Generell sollen in einer Überprüfung des bestehenden Lärmaktionsplans die im Lärmaktionsplan diskutierten Maßnahmen überprüft werden. Umgesetzte Maßnahmen sollen dahingehend untersucht werden, ob diese die prognostizierte Wirkung erreicht haben. Maßnahmen, welche nicht umgesetzt wurden, müssen überprüft werden, ob diese weiterhin erforderlich sind.

In vorliegenden Lärmaktionsplan wurden keine Maßnahmen diskutiert, daher werden in der Überprüfung lediglich weitere Möglichkeiten des Schallschutzes aufgeführt. Außerdem wird geprüft, ob sich weitere Lärmschwerpunkte ergeben haben und welche Maßnahmen dort empfohlen werden.

Im Folgenden werden die zu prüfenden Punkte, wie im Kapitel 1.7 Überprüfung bestehender Lärmaktionspläne im Kooperationserlass<sup>1</sup> des Landes Baden-Württemberg auf Seite 9 beschrieben, betrachtet.

Die zu prüfenden Punkte werden im Folgenden einzeln aufgeführt (fett gedruckt) und beantwortet.

---

<sup>1</sup> Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2021): Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg: Ergänzungen zum Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom 29.10.2018 (Vol.). Stuttgart.



Schalltechnische Untersuchung  
Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2017)

Die Überprüfung sollte mindestens folgende Punkte umfassen:

**[...] Relevante Änderungen der Lärmsituation (z.B. zusätzliche kartierte Strecken, Verkehrsstärken, Lkw-Anteile, Geschwindigkeitsregelungen, aktive Lärmschutzmaßnahmen, andere Lärmquellen),**

Keine - Die Kreisstraße K 1077 ist weiterhin nicht kartierungspflichtig und wurde aus diesem Grund in der Kartierung der LUBW von 2017 nicht berücksichtigt.

Entgegen der Berechnung des Ingenieurbüros Zimmermann von 2017 ist die Kreisstraße 1077 nicht kartierungspflichtig und wird dementsprechend in der Kartierung von 2017 nicht mehr berücksichtigt.

**[...] Relevante Änderungen der Lärmeinwirkungen (z.B. Bebauungsstruktur, Einwohnerzahlen, passive Lärmschutzmaßnahmen),**

Keine.

**[...] Änderungen in der Bewertung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen,**

Mit Wirkung zum 01. August 2020 hat das Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) [...] die Auslösewerte an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes für Gebiete mit ausgeprägter schutzwürdiger Wohnbebauung, wie z.B. Wohn-, Dorf-, Misch- und Kerngebiete, um 3 dB(A) abgesenkt. Die Auslösewerte für die Lärmsanierung liegt in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten nun bei 66 dB(A) tags (davor 69 dB(A)) und 56 dB(A) nachts<sup>1</sup> (davor 59 dB(A)). Dies führt, insbesondere im Nachtzeitraum, zu einer Erhöhung des Anspruchs auf Maßnahmen im Rahmen einer möglichen freiwilligen Lärmsanierung.

Die Bundesregierung hat die Zweite Verordnung zur Änderung des Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 04.11.2020<sup>2</sup> erlassen. Die Verordnung wurde am 09.11.2020 im Bundesgesetzblatt Teil 1 veröffentlicht und tritt nach der Regelung in ihrem Art. 3 am 01.03.2021 in Kraft. Mit der Änderungsverordnung wurden die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS- 19) als Berechnungsverfahren amtlich eingeführt und haben die veralteten RLS- 90 abgelöst. Diese Neuerung wirkt sich jedoch erst auf die Runde 4 der Lärmaktionsplanung aus, insofern Maßnahmen ergriffen werden.

---

<sup>1</sup> Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2020): Regelung zum Verkehrslärmschutz an Straßen - Absenkung des Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen.

<sup>2</sup> Bundesrat (vom 2020): Zweite Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV).

Schalltechnische Untersuchung  
Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2017)

**[...] Sind Bereiche mit Werten von 65/55dB(A) noch vorhanden?**

Bereiche mit Werten von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts sind weiterhin vorhanden. Die Anzahl der Betroffenen liegt im Vergleich zur Kartierung 2012 unverändert bei 2 Personen im Tagzeitraum. In der Nacht hat sich die Betroffenen von Pegeln über 55 dB(A) um 1 Person verringert. Entsprechend der aktuellen Kartierung sind 4 Personen betroffen.

**[...] Analyse zum Stand der Umsetzung von Maßnahmen,**

Im Lärmaktionsplan der Gemeinde Gärtringen im 10.01. 2017 wurden keine Maßnahmen gegenüber dem Straßenlärm ausgehend von der BAB 81 und der B 14 genannt, da Maßnahmen entlang dieser Verkehrswege außerhalb der Zuständigkeit der Kommune liegen.

**[...] sind weitere Maßnahmenmöglichkeiten vorhanden (verkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, straßenbauliche Maßnahmen wie Belagssanierungen, städtebauliche Maßnahmen, Maßnahmen für eine ruhige und sichere Ortsmitte, Elektrifizierung von Busflotten)?**

Für die Minderung von Lärm durch Straßenverkehr existieren mehrere mögliche Maßnahmen, die sich unterschiedlich stark auswirken. Im Folgenden werden grundsätzlich möglichen Maßnahmen gegenüber dem Straßenverkehrslärm genannt.

Unterscheiden lassen sich die Lärmschutzmaßnahmen in sogenannte aktive, passive und organisatorisch-planerische Maßnahmen.

Die grundsätzlich möglichen Maßnahmen der Lärminderung von Straßenverkehrslärm ist in Tabelle 1 in einer Übersicht zusammengefasst. Innerhalb der Maßnahmen wird zwischen aktiven und planerisch-organisatorischen Maßnahmen unterschieden. Der Fokus bei der Erläuterung der einzelnen Maßnahmen liegt auf der jeweiligen Maßnahme, der Wirkung und auf dem Zeithorizont. In Abbildung 3 sind neben Lärminderungsmaßnahmen gegenüber dem Straßenverkehrslärm flankierende Wirkungen (z. B. Wirkungspotential) dargestellt.

Den aktiven Maßnahmen gemeinsam ist die Vermeidung von negativen Umweltwirkungen bereits am Emissionsort. Zu den aktiven Maßnahmen zählen beispielsweise Lärmschutzwände und lärmindernde Fahrbahndecken. Durch passive Maßnahmen, wie z. B. Lärmschutzfenster, können Minderungen im Inneren von Gebäuden erzielt werden. Zu den organisatorischen und planerischen Maßnahmen zählen beispielweise Verkehrsbeschränkungen, wie die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder die Pegelminderung durch einen größeren Abstand zwischen Emittent und Immissionsort. Grundsätzlich sind in einem ersten Schritt negative Umweltwirkungen bereits am

Schalltechnische Untersuchung  
Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2017)

Emissionsort durch aktive Maßnahmen zu vermeiden bzw. zu reduzieren. Ergänzend, oder wenn aktive Maßnahmen nicht möglich sind, sollte geprüft werden, ob die Emittenten in räumlich weniger konfliktbehaftete Bereiche verlagert werden können (organisatorische, planerische Maßnahmen). Erst wenn diese Potenziale ausgeschöpft sind, sollte in einem weiteren Schritt eine Minderung am Immissionsort (passive Maßnahmen) vorgenommen werden. Diese Rangfolge leitet sich aus dem Grundprinzip des Umweltschutzes ab, Umweltauswirkungen möglichst an der Quelle zu vermeiden.

*Tabelle 1 – Zusammenfassung möglicher Maßnahmen gegenüber Straßenverkehrslärm*

Maßnahmen	Wirkung	Zeitmaß
<i>Straßenverkehrslärm</i>		
<b>Aktive Maßnahmen</b>		
Fahrbahndeckschichten ○ offenporige Fahrbahndeckschichten ○ lärmoptimierter Asphalt ○ Verbesserung bestehender Fahr- bahnbeläge	groß	mittel- bis langfristig
Lärmschutzwände / - wälle	groß	kurz- bis mittelfristig
Troglagen, Teilabdeckungen	groß	langfristig
Tunnel	sehr groß	langfristig
<b>Organisatorische und planerische Maßnahmen</b>		
Geschwindigkeitsbeschränkungen	gering bis mittel	kurzfristig
Verkehrsfluss Verstetigung	gering bis mittel	kurz- bis mittelfristig
Verkehrsmanagement	gering bis groß	kurz- bis mittelfristig
Straßenraumgestaltung	groß	mittel- bis langfristig
Verringerung Parksuchverkehr	mittel	kurz- bis mittelfristig
Abstandsvergrößerung zur Schallquelle	gering bis groß	mittel- bis langfristig
Abschirmung durch Gebäude	mittel bis groß	mittel- bis langfristig

Schalltechnische Untersuchung  
Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2017)

Abbildung 3 – Lärminderungsmaßnahmen und Wirkungspotential<sup>1</sup>

Maßnahmen und Wirkungspotential					
Maßnahmen	Lärminderung <small>Mittelungs- / Max.pegel bis zu 12 dB(A)</small>	flankierende Wirkungen			
		Luftschad- stoff- (Feinstaub-) minderung	Verkehr- sicherheit	Gestal- tung	Freiraum- nutzung
<b>Kfz-Verlagerung</b>					
Reduzierung der Verkehrsmen- gen um 50 % und mehr		x	x		
<b>LKW-Lenkung</b>					
Sperrung für den Schwerverkehr		x	x	x	x
<b>Geschwindigkeitsreduzierung</b>					
Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h		x	x		x
Geschwindigkeitsreduzierung für den Schwerverkehr > 7,5 to von 50 km/h auf 30 km/h		x	x		
Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 40 km/h		x	x		
Geschwindigkeitskontrolle		x	x		
Verstetigung der Fahrgeschwin- digkeit		x	x		
<b>Straßenraumgestaltung</b>					
Verdoppelung des Abstandes zur Lärmquelle		x		x	x
Anlage eines Radfahrstreifens			x		
Einziehung des rechten Fahr- streifens		x		x	x
Abschirmung durch parkende Fahrzeuge		x		x	
Querungsstellen und Mittelinseln		x	x	x	x
Gestaltung. Straßenraumbegrü- nung z.B. Baumtor	subjektiv	(x)		x	x
Rasengleise				x	
Ersetzen von Lichtsignalanlagen durch Kreisel		x	x	x	
<b>Erneuerung Fahrbahnbelag</b>					
Austausch Kopfsteinpflaster ge- gen Asphalt bei 30 km/h		x		(x)	
Austausch Kopfsteinpflaster ge- gen Asphalt bei 50 km/h		x			
Lärmindernder Asphalt		x			

x = positive Wirkung vorhanden    (x) = positive Wirkung möglich

<sup>1</sup> Zusammenstellung PGT in Richard/Mazur/Lauenstein, in: Umweltbundesamt (Hrsg.), Hand-  
buch Lärmaktionspläne - Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung,  
2015, S. 38.

Schalltechnische Untersuchung

Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2017)

**Entwicklungen in der Zahl der betroffenen Personen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser oder der Flächen,**

Die Entwicklungen der Anzahl der betroffenen Personen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser und der Flächen wird im nachfolgenden Kapitel separat betrachtet und in Form von Tabellen und Lärmkarten dargestellt.

**Hemmnisse und Optimierungsmöglichkeiten,**

Keine

**Berücksichtigung planungsrechtlicher Festlegungen in anderen Planungen, z.B. zum Schutz ruhiger Gebiete,**

Keine

**Erfolge langfristiger Strategien,**

Keine

**Schlussfolgerung für die Überarbeitung des Lärmaktionsplanes**

Eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes von 2017 ist nicht erforderlich.

Schalltechnische Untersuchung  
 Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2017)

## 5 Bewertung der Entwicklung der Lärmsituation

Die Belastetenzahlen entsprechend der LUBW-Kartierung aus dem Jahr 2012 wird den Belastetenzahlen der Kartierung 2017 gegenübergestellt. Die Ergebnisse der Berechnungen auf deren Grundlage der Lärmaktionsplan der Gemeinde Gärtringen 2017 erstellt wurde, werden ebenfalls dargestellt, diese stellen aufgrund mangelnder Möglichkeiten zum Abgleich keinen Gegenstand dieser Überprüfung dar. Des Weiteren werden die Lärmkarten der LUBW von 2012 denen der LUBW von 2017 gegenübergestellt, um die Entwicklung der Lärmsituation der letzten Jahre zu überprüfen und die Notwendigkeit der Umsetzung von Maßnahmen aufzuzeigen.

Die Lärmkarten des Lärmaktionsplanes aus dem Jahr 2017 werden nicht aufgeführt, da diese neben dem Straßenlärm auch den Schienenlärm beinhalten und somit für die alleinige Betrachtung des Straßenlärms ungeeignet sind. Die Abbildungen 4 und 5 zeigen die zugehörigen Lärmkarten mit der Pegelverteilung für den Tag- und Nachtzeitraum

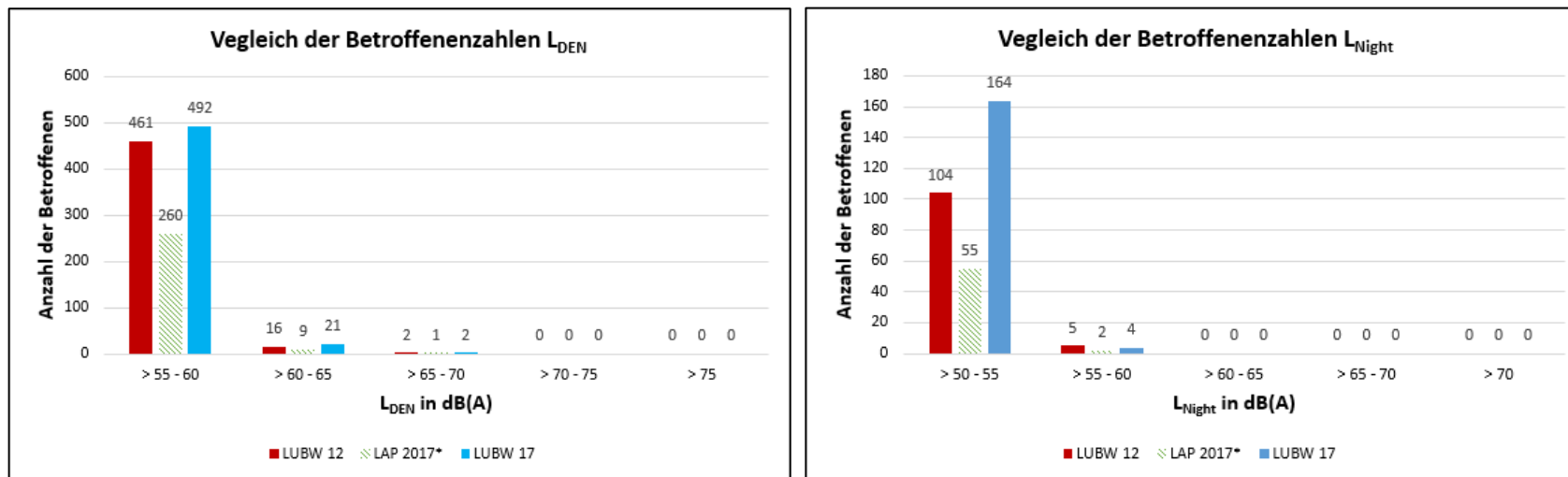
Die folgenden Tabellen zeigen die Auflistung der belasteten Personen, Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Flächen der Lärmkartierung aus den Jahren 2012 und 2017.

*Tabelle 2 - Zur Zeit der Auswertung der Isophonenpläne angesetzte Kriterien.*

<b>Belästigung/Belastung</b>	<b><math>55 &lt; L_{den} = 65 \text{ dB(A)} / 50 &lt; L_{night} = 55 \text{ dB(A)}</math></b>	
<b>hohe Belastung</b>	<b><math>65 &lt; L_{den} = 70 \text{ dB(A)} / 55 &lt; L_{night} = 60 \text{ dB(A)}</math></b>	
<b>sehr hohe Belastung</b>	<b><math>70 &lt; L_{den} = 75 \text{ dB(A)} / 60 &lt; L_{night} = 70 \text{ dB(A)}</math></b>	

Schalltechnische Untersuchung  
 Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2017)

Abbildung 3 – Belastete Einwohner durch Straßenverkehr in Gärtringen entsprechend LUBW Zählungen 2012 und 2017.



\* Die Entwicklung der Betroffenzahlen anhand der Berechnung des LAPs 2017 steht nicht im Kontext zu den vorhandenen Zahlen der LUBW und ist kein Gegenstand der Überprüfung

Schalltechnische Untersuchung  
 Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2017)

Tabelle 3 – Belastete Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Flächen durch Straßenverkehr in Gärtringen entsprechend LUBW Zählungen 2012 und 2017.

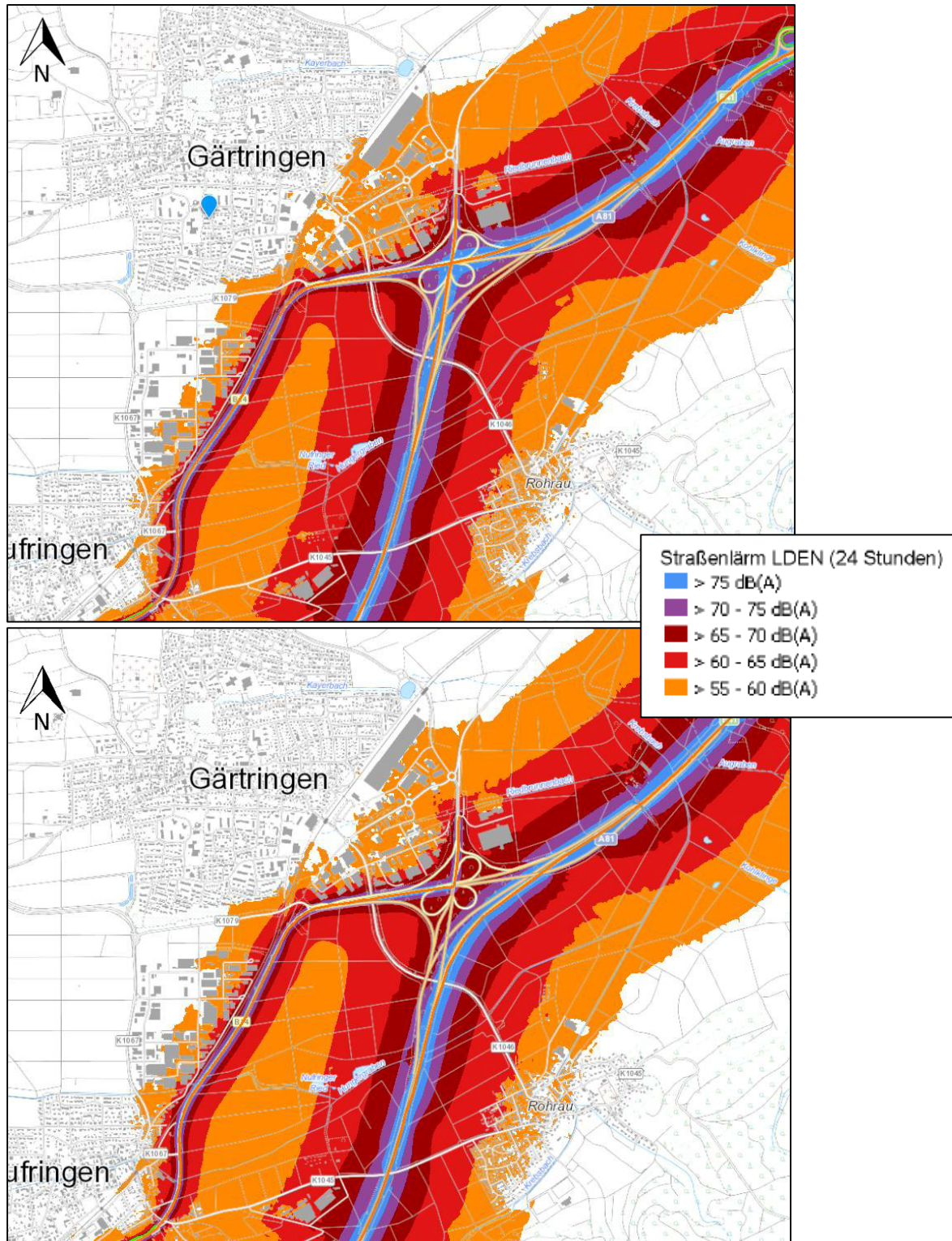
Pegelbereich [dB(A)]	2012				2017*			
	Belastete Wohnun- gen [Anzahl]	Belastete Schulen [Anzahl]	Belastete Kranken- häuser [Anzahl]	Belastete Flächen [km <sup>2</sup> ]	Belastete Wohnungen [Anzahl]	Belastete Schulen [Anzahl]	Belastete Kranken- häuser [Anzahl]	Belastete Flächen [km <sup>2</sup> ]
L <sub>den</sub> > 55	208	0	0	3,1	215 (-+7)	0	0	3,2(+0,1)
L <sub>den</sub> > 65	1	0	0	0,7	1 (-)	0	0	0,8 (+0,1)
L <sub>den</sub> > 75	0	0	0	0,2	0 (-)	0	0	0,2 (-)
<b>Summe</b>	<b>209</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>216 (+7)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4,2 (+0,2)</b>

\* Bei den Zahlen aus der Erhebung 2017 werden in Klammern die absoluten Änderungen gegenüber der Erhebung 2012 angegeben



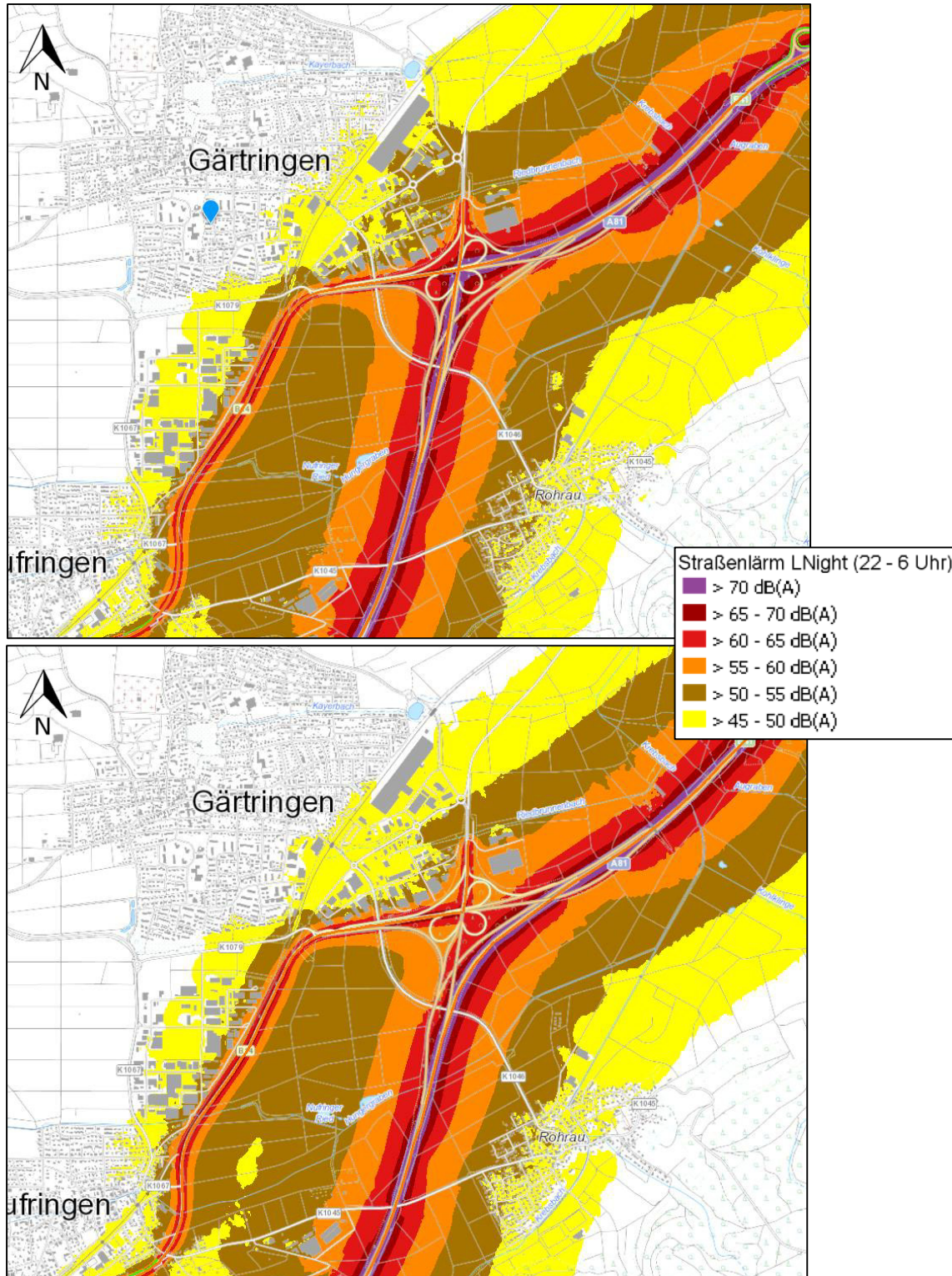
Schalltechnische Untersuchung  
 Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2017)

Abbildung 4 – Straßenverkehr  $L_{den}$  2012 (oben) und 2017 (unten).



Schalltechnische Untersuchung  
 Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2017)

Abbildung 5 – Straßenverkehr  $L_{night}$  2012 (oben) und 2017 (unten).



## Schalltechnische Untersuchung Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2017)

Anhand der Belastetenzahlen zeigt sich, dass sich die Lärmsituation in Gärtringen zwischen 2012 und 2017 negativ verändert hat. In beinahe allen Pegelbereichen steigt die Anzahl der Betroffenen, sowohl im Tag- als auch im Nachtzeitraum. Die Betroffenenzahlen steigen teils deutlich. Im Bereich  $L_{den} 55 - 60 \text{ dB(A)}$  steigt die Betroffenenzahl um 31 Personen. Im Nachtzeitraum erhöht sich am stärksten die Anzahl der Betroffenen im Bereich  $L_{night} 50 - 55 \text{ dB(A)}$ . Hier steigt die Anzahl der Betroffenen um 60 Personen. Gegenüber der Erhebung von 2012 sind in der Gemeinde Gärtringen entsprechend der Erhebung von 2017 keine Betroffenen im Bereich  $L_{den} > 65 \text{ dB(A)}$  dazugekommen. Insgesamt gibt es 2017 gegenüber dem Jahr 2012 im über den gesamten Tag 36 Betroffene mehr und im Nachtzeitraum sind es 59 Betroffene mehr. Bezogen auf die Auslöswerte ( $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ ,  $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ ) gibt es keine Veränderung über den gesamten Tag. Nachts ist eine Person weniger betroffen von Pegeln über 55 dB(A).

Die Anzahl an Betroffenen Wohnungen ist von 209 auf insgesamt 216 gestiegen. Die betroffene Fläche hat sich insgesamt um  $0,2 \text{ km}^2$  von  $4 \text{ km}^2$  auf  $4,2 \text{ km}^2$  erhöht. Schulen und Krankenhäuser sind in der Gemeinde Gärtringen, wie bereits in der LUBW Kartierung von 2012 festgehalten, nicht von Lärm betroffen.

Zusammengefasst hat sich die Lärmsituation in Gärtringen verschlechtert. Die Erhöhung der Belastetenzahlen ist hauptsächlich auf die Erhöhung der Pegelwerte durch die BAB A81 und die B 14 sowie durch die Anpassung des berücksichtigten Streckenverlaufs der BAB A81 zurückzuführen. In der Kartierung der LUBW von 2017 sind die Maßnahmen, die in den Bebauungsplänen festgesetzt wurden nicht berücksichtigt, da diese Bereiche nicht unter die Kartierungspflicht fallen.

Schalltechnische Untersuchung  
Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2017)

## 6 Zusammenfassung

Die Überprüfung des Lärmaktionsplanes der Gemeinde Gärtringen von 2017 wird in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

*Tabelle 4 - Zusammenfassung Überprüfung des LAP (2017).*

Prüfpunkt	Ergebnis
Relevante Änderung der Lärmsituation	keine
Relevante Änderung der Lärmeinwirkungen	Keine
Änderungen in der Bewertung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen,  sind Bereiche mit Werten von 65/55dB(A) noch vorhanden	Die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes wurde um 3 dB gesenkt.  Ab dem 01.03.2021 treten verbindlich die RLS-19 in Kraft (gültig für den Nachweis von Minderungsmaßnahmen).  Ja, insgesamt mehr Betroffene
Analyse zum Stand der Umsetzung von Maßnahmen	Festsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen bei Neu- oder Umbauten in Bebauungsplanverfahren
weitere Maßnahmenmöglichkeiten vorhanden	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Austausch des Fahrbahnbelags</li> <li>- Errichtung von Schallschutzbauwerken (Wände/Wälle)</li> <li>- Troglagen, Teilabdeckungen</li> <li>- Geschwindigkeitsbegrenzungen</li> <li>- Verstetigung des Verkehrsflusses</li> <li>- Verkehrsmanagement</li> <li>- Straßenraumgestaltung</li> <li>- Abschirmung durch Gebäude</li> </ul>
Entwicklungen in der Zahl der betroffenen Personen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser oder der Flächen	+36 betroffene Personen (ges. Tag) +59 betroffene Personen nachts + 7 betroffene Wohnungen + 0,2 km <sup>2</sup> betroffene Flächen Schulen/Krankenhäuser nicht betroffen

Schalltechnische Untersuchung  
 Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2017)

Fortsetzung Tabelle 4

Hemmnisse und Optimierungsmöglichkeiten	keine
Berücksichtigung planungsrechtlicher Festlegungen in anderen Planungen	keine
Erfolge langfristiger Strategien	keine
<b>Schlussfolgerung für die Überarbeitung des Lärmaktionsplanes</b>	<b>Nicht erforderlich</b>

**Verfahrensdaten**

- 18.01.2022 Gemeinderatsbeschluss des Entwurfes und Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange
- 20.01.-21.02.2022 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange
- 07.02. – 11.03. 2022 Beteiligung der Öffentlichkeit (Offenlage)
- 26.04.2022 Gemeinderatsbeschluss über die Fortschreibung des Lärmaktionsplans in der vorstehenden Fassung
- 05.05.2022 Öffentliche Bekanntmachung über den Beschluss zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans

Gärtringen, den 05.05.2022



Thomas Riesch,  
 Bürgermeister

Schalltechnische Untersuchung  
Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2017)

**7 Anhang**

Kooperationserlass des Landes Baden-Württemberg	A1
Regelung zum Verkehrslärmschutz an Straßen	A2
Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV	A3
Lärmaktionsplan Stufe 2 (2017)	A4



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Ministerium für Verkehr  
Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

An die  
Kommunen des Landes Baden-Württemberg

Regierungspräsidien  
- höhere Immissionsschutzbehörde  
- höhere Straßenverkehrsbehörde

Stuttgart 29. Oktober 2018

Name Christopher Stange

Durchwahl 0711 231-5672

E-Mail christopher.stange@vm.bwl.de

Aktenzeichen 4-8826.15/75

(Bitte bei Antwort angeben!)

Nachrichtlich:

Landratsämter  
Landkreistag Baden-Württemberg  
Städtetag Baden-Württemberg  
Gemeindetag Baden-Württemberg  
Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg,  
Abteilung 3

 **Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg**  
**(Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG hat die Europäische Union einen wichtigen Schritt hin zu einer umfassenden Regelung der Geräuschemissionen in der Umwelt getan. Die Umgebungslärmrichtlinie befasst sich mit den Geräuschen des Straßen-, Schienen- und Flugverkehrs, in Ballungsräumen auch der darin liegenden Industriegelände. Die wesentlichen Ziele sind dabei die Erfassung der Lärmbelastung in strategischen Karten, die Bewertung der Lärmsituation und die Planung von Minderungsmaßnahmen sowie die Vorsorge gegen eine Zunahme des Lärms in Lärmaktionsplänen unter Mitwirkung der Öffentlichkeit.

Lärmaktionspläne aufzustellen, zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten, ist eine wichtige, wie auch komplexe Aufgabe mit einer Vielzahl an Beteiligten. Besonders wichtig ist daher die Kooperation aller Beteiligten und die Koordination durch die planaufstellende Gemeinde. Das Verkehrsministerium hat daher mit dem so genannten „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ vom 23. März 2012 und weiteren Schreiben umfassende Hinweise zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen gegeben. Diese werden mit dem vorliegenden Schreiben inhaltlich konsolidiert und u.a. aufgrund der jüngsten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (VGH) zur Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen (Az. 10 S 2449/17) aktualisiert.

Die vorliegende Neufassung des „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ gibt den zuständigen Gemeinden sowie den berührten Fachbehörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange Hinweise für die Aufstellung, Überprüfung und Überarbeitung von Lärmaktionsplänen.



## **Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung**

<b>1</b>	<b>Allgemeine Informationen zur Lärmaktionsplanung .....</b>	<b>4</b>
1.1	Zuständigkeit für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen .....	4
1.2	Erfordernis zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen .....	5
1.3	Qualifizierte Lärmaktionsplanung .....	5
1.4	Vereinfachte Lärmaktionsplanung .....	6
1.5	Verfahren zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen .....	7
1.6	Mitwirkung der Öffentlichkeit .....	8
1.7	Überprüfung bestehender Lärmaktionspläne .....	8
1.8	Berichterstattung aus abgeschlossenen Lärmaktionsplänen .....	10
1.9	Fristen für die Lärmaktionsplanung .....	11
<b>2</b>	<b>Maßnahmen in Lärmaktionsplänen.....</b>	<b>12</b>
2.1	Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen .....	12
2.2	Lärminderung an Straßen – Straßenumbau und andere bauliche Maßnahmen.....	13
2.3	Lärminderung an Straßen – Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen.....	16
2.4	Lärminderung an Schienenwegen.....	21
2.5	Lärminderung durch städtebauliche Maßnahmen .....	22
2.6	Schutz ruhiger Gebiete .....	24
2.7	Strategische Umweltprüfung .....	25
<b>3</b>	<b>Weitere Informationen.....</b>	<b>25</b>
3.1	Hinweise, Informationen, Veröffentlichungen .....	25
3.2	Ansprechpartner/innen in den Kommunen .....	26

# **1 Allgemeine Informationen zur Lärmaktionsplanung**

Mit der Erarbeitung und Überprüfung landesweiter strategischer Lärmkarten erfolgt alle fünf Jahre eine systematische Erfassung der Lärmbelastung durch Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und in Ballungsräumen auch durch sonstige relevante Lärmquellen wie beispielsweise Industriegelände. Darüber hinaus wird die Lärmbelastung von Einwohnern, Flächen, Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäuden durch Umgebungslärm in Form einer gemeindescharfen Betroffenheitsstatistik ausgewiesen.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Lärmkartierung sind Lärmaktionspläne zu erstellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen an Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen sowie in Ballungsräumen geregelt werden (§ 47d Abs. 1 BImSchG). Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen (§ 47d Abs. 2 BImSchG).

## **1.1 Zuständigkeit für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen**

Die Zuständigkeiten für die Lärmaktionsplanung sind in § 47e Abs. 1 und 4 BImSchG i.V.m. § 6 ImSchZuVO geregelt. Zuständig für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen sind demnach

- die Städte und Gemeinden
  - für Ballungsräume,
  - für Hauptverkehrsstraßen,
  - für nicht-bundeseigene Haupteisenbahnstrecken und
  - für Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen, die nicht in Bundeshoheit liegen,
- das Regierungspräsidium Stuttgart für den Flughafen Stuttgart,
- das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit.

Die Lärmaktionsplanung stellt für Städte und Gemeinden eine weisungsfreie Pflichtaufgabe dar, d. h. diese Aufgaben werden von den Städten und Gemeinden eigenständig im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung wahrgenommen.

Außerdem regelt § 47e Abs. 4 BImSchG, dass das EBA an der Lärmaktionsplanung für Ballungsräume mitwirkt. Ebenso haben nach § 47d Abs. 2a BImSchG die öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei der Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken und für Ballungsräume mit Eisenbahnverkehr mitzuwirken.

## 1.2 Erfordernis zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen

Die EU-Kommission hat vor dem Hintergrund fehlender Lärmaktionspläne der zweiten Runde ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eröffnet. Sie vertritt die Auffassung, Lärmaktionspläne seien für alle kartierten Gebiete zu erstellen, unabhängig davon, ob Lärmprobleme bzw. vom Lärm Betroffene in einem kartierten Gebiet vorhanden sind. Die EU-Kommission sieht einen Ermessensspielraum erst bei der Festlegung von Maßnahmen in den Plänen, nicht jedoch bei der Frage, ob ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist.

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg vertritt folgende modifizierte Auffassung: Lärmaktionspläne sind grundsätzlich für alle kartierten Gebiete aufzustellen, in denen die Umgebungslärmkartierung Lärmbetroffene ausweist. Zu kartieren sind gemäß § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) Bereiche mit Lärmpegeln über 55 dB(A)  $L_{DEN}$  und 50 dB(A)  $L_{Night}$ .

Ob für eine Gemeinde Lärmbetroffene ausgewiesen sind, ergibt sich aus der Belastungsstatistik der LUBW ([www.lubw.de](http://www.lubw.de) > Themen > Lärm und Erschütterungen > Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung > Lärmkarten). Aus der Rundungsregel gemäß § 4 Abs. 5 der 34. BImSchV, nach der die Zahlenangaben auf die nächste Hunderterstelle auf- oder abzurunden sind, ergibt sich, dass für Gemeinden mit weniger als 50 Lärmbetroffenen keine Verpflichtung zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans besteht. Wir weisen jedoch darauf hin, dass die EU-Kommission wie oben erläutert eine hiervon abweichende Auffassung vertritt.

## 1.3 Qualifizierte Lärmaktionsplanung

Lärmbelastungen oberhalb von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht liegen in einem gesundheitskritischen Bereich. Daher sind Bereiche mit Lärmbelastungen **über 65 dB(A)  $L_{DEN}$  und 55 dB(A)  $L_{Night}$**  bei einer **qualifizierten Lärmaktionsplanung** auf jeden Fall zu berücksichtigen. Mit der Lärmaktionsplanung ist darauf hinzuwirken, diese Werte nach Möglichkeit zu unterschreiten.

Bei der Lärmaktionsplanung für Flugplätze sind nach § 14 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zu beachten.

**Vordringlicher Handlungsbedarf** zur Lärminderung und zur Verringerung der Anzahl der Betroffenen besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen über **70 dB(A) L<sub>DEN</sub> und 60 dB(A) L<sub>Night</sub>**.

Ziel der Lärmaktionspläne soll es auch sein, **ruhige Gebiete** gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen (siehe Abschnitt 2.6).

Für eine zielgerichtete Lärmaktionsplanung wird den Gemeinden empfohlen, die Lärmkartierung zu ergänzen und beispielsweise durch eine räumlich differenzierte Betroffenheitsanalyse zu verfeinern. Einzubeziehen sind hier häufig verkehrsreiche Kreis- und Gemeindestraßen oder auch lärmrelevante Straßen mit weniger als 8.200 Kfz/Tag, sowie ortsbekannte, aber nicht erfasste Lärmprobleme und Gebiete mit offensichtlicher Mehrfachbelastung. Dies erleichtert gleichzeitig die Beurteilung von Verkehrsverlagerungseffekten, die mit angedachten Lärmschutzmaßnahmen einhergehen können. Werden für die Lärmaktionsplanung eigene Lärmberechnungen für den Straßenverkehr vorgenommen, empfiehlt es sich, diese auch nach den Vorgaben der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) durchzuführen.

#### **1.4 Vereinfachte Lärmaktionsplanung**

In einfach gelagerten Fällen, wenn beispielsweise keine Betroffenen oberhalb von 65 dB(A) L<sub>DEN</sub> und 55 dB(A) L<sub>Night</sub> ausgewiesen sind, kann der **Lärmaktionsplan mit vermindertem Aufwand** erstellt werden. In bestimmten Fällen kann die Lärmaktionsplanung sogar mit der Bewertung der Lärmsituation abgeschlossen werden. Ein solcher Fall liegt beispielsweise vor, wenn eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation konkret, d.h. innerhalb von max. 5 Jahren, absehbar ist, wie z. B. durch eine im Bau befindliche Ortsumgehung. In solchen einfach gelagerten Fällen regt das Verkehrsministerium an, den Musterbericht für die Berichterstattung von Informationen über Lärmaktionspläne an die EU-Kommission auch zur Lärmaktionsplanung selbst heranzuziehen (siehe Abschnitt 1.8). Auch in solchen Fällen ist die rechtzeitige und effektive Mitwirkung der Öffentlichkeit nach § 47d Abs. 3 BImSchG gesetzlich vorgeschriebener Bestandteil der Lärmaktionsplanung (siehe Abschnitt 1.6).

## 1.5 Verfahren zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen

Das Verfahren zur Aufstellung, Überprüfung und Überarbeitung eines Lärmaktionsplanes ist im Wesentlichen in § 47d BImSchG geregelt.

### Beteiligte Akteure

Ausdrücklich geregelt ist, dass die **Öffentlichkeit** zu beteiligen ist und rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhält, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken (siehe Abschnitt 1.6).

Den Regelungen kann nicht entnommen werden, wie das Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans im Einzelnen konkret abzulaufen hat. In der Praxis hat es sich bewährt, sich an dem Verfahren der Bauleitplanung zu orientieren.

Auf jeden Fall sind alle **Fachbehörden** zu beteiligen, die als Träger öffentlicher Verwaltung für die Durchsetzung der Maßnahmen in Lärmaktionsplänen zuständig sind (§ 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG). Ebenfalls zu beteiligen sind die Behörden, die planungsrechtliche Festlegungen in Lärmaktionsplänen in ihren Planungen zu berücksichtigen haben. Darüber hinaus kann auch eine breitere Beteiligung sinnvoll sein, um den Entscheidungen ein erweitertes Meinungsbild zu Grunde zu legen.

### Kooperation und Koordination

Um eine sinnvolle und effektive Aktionsplanung durchzuführen, ist es besonders wichtig, dass die planaufstellende Gemeinde und die für die Umsetzung von Maßnahmen zuständigen Fachbehörden bei der Aufstellung eines Lärmaktionsplans eng **kooperieren** und die notwendigen Handlungen **koordiniert** werden. Die planaufstellende Gemeinde hat den Fachbehörden wie auch den sonstigen Trägern öffentlicher Belange die Möglichkeit zu geben, sich frühzeitig und fundiert in das Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans einzubringen. Fachbehörden und Gemeinden stellen sich vorhandene relevante Daten und Informationen gegenseitig zur Verfügung. Neben den für die Berechnung erforderlichen Daten sind dies insbesondere die Daten zu den bereits vorhandenen aktiven und passiven Lärmschutzeinrichtungen. Die Fachbehörden bringen ihre Erwägungen und Prüfungen von Maßnahmenvorschlägen in das Planaufstellungsverfahren ein und können eigene Maßnahmenvorschläge unterbreiten.

## **Lärmaktionspläne in interkommunaler Zusammenarbeit**

Der „Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit“ gibt Gemeinden, orientiert am Bebauungsplanverfahren, praktische Hinweise für den **Ablauf des Verfahrens** zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes. Der Leitfaden wirbt außerdem für eine interkommunale Zusammenarbeit. Die Netzstruktur der Hauptlärmquelle Straßenverkehr legt nahe, bei der Lärmaktionsplanung einen regionalen Ansatz zu verfolgen. Durch eine interkommunale Zusammenarbeit wird es möglich, die Vor- und Nachteile von Maßnahmen einvernehmlich abzuwägen, gemeinsame Lösungen zu finden und die Kosten der Lärmaktionsplanung gegenüber unabhängigen Einzelplanungen zu reduzieren. Die Anwendung des Leitfadens wird empfohlen. Er ist im Internet eingestellt unter [www.vm.baden-wuerttemberg.de](http://www.vm.baden-wuerttemberg.de) > Mensch & Umwelt > Lärmschutz > Lärmkarten- und Lärmaktionspläne > Lärmaktionspläne.

### **1.6 Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Die **Öffentlichkeit** wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Ihr ist bei der Ausarbeitung sowie der Überprüfung und der erforderlichenfalls erfolgenden Überarbeitung von Lärmaktionsplänen rechtzeitig und effektiv die **Möglichkeit zur Mitwirkung** zu geben. Außerdem ist sie über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten (§ 47d Abs. 3 BImSchG).

Informationen und Beispiele für gelungene Beteiligungsverfahren an der Lärmaktionsplanung sind z. B. in den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung aufgeführt, die über die Internetseiten der LUBW unter [www.lubw.de](http://www.lubw.de) > Themen > Lärm und Erschütterungen > Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung > Publikationen und Links verfügbar sind.

### **1.7 Überprüfung bestehender Lärmaktionspläne**

Bestehende Lärmaktionspläne sind **bei bedeutsamen Entwicklungen** für die Lärmsituation, ansonsten **alle fünf Jahre** nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten (§ 47d Abs. 5 BImSchG). Dies gibt der Intention des Gesetzgebers Ausdruck, die Lärmaktionsplanung als kontinuierliches Planungsinstrument zu implementieren.

Die Veröffentlichung überarbeiteter Lärmkarten nach § 47c BImSchG stellt eine bedeutsame aktualisierte Grundlageninformation dar, auf deren Basis eine Überprüfung

bestehender Lärmaktionspläne vorzunehmen ist. Dies gilt auch dann, wenn die Aufstellung oder die letzte Überprüfung eines Lärmaktionsplanes vor weniger als fünf Jahren erfolgte. Erforderlichenfalls ist der Lärmaktionsplan zu überarbeiten. Dies kann gegebenenfalls in Form einer Ergänzung zum vorhandenen Lärmaktionsplan erfolgen.

Auch bei der Überprüfung von Lärmaktionsplänen ist die **Mitwirkung der Öffentlichkeit** gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG vorgeschrieben (siehe Abschnitt 1.6).

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG haben Lärmaktionspläne u. a. den Mindestanforderungen des Anhangs V der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG zu entsprechen. Das umfasst auch Angaben für die Überprüfung eines Lärmaktionsplans, nach denen seine Durchführung und die Ergebnisse zu bewerten sind (siehe Anhang V Nr. 1 letzter Anstrich der Richtlinie 2002/49/EG). Danach ist sowohl auf das Verfahren der Aufstellung des Lärmaktionsplans als auch insbesondere auf die Umsetzung von Maßnahmen und die erzielten Lärminderungen abzuheben.

Die Überprüfung sollte mindestens folgende Punkte umfassen:

- Relevante Änderungen der Lärmsituation (z.B. zusätzliche kartierte Strecken, Verkehrsstärken, Lkw-Anteile, Geschwindigkeitsregelungen, aktive Lärmschutzmaßnahmen, andere Lärmquellen),
- Relevante Änderungen der Lärmeinwirkungen (z.B. Bebauungsstruktur, Einwohnerzahlen, passive Lärmschutzmaßnahmen),
- Änderungen in der Bewertung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen, sind Bereiche mit Werten von 65/55 dB(A) noch vorhanden?
- Analyse zum Stand der Umsetzung von Maßnahmen,
- weitere Maßnahmenmöglichkeiten vorhanden (verkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, straßenbauliche Maßnahmen wie Belagssanierungen, städtebauliche Maßnahmen, Maßnahmen für eine ruhige und sichere Ortsmitte, Elektrifizierung von Busflotten)?
- Entwicklungen in der Zahl der betroffenen Personen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser oder der Flächen,
- Hemmnisse und Optimierungsmöglichkeiten,
- Berücksichtigung planungsrechtlicher Festlegungen in anderen Planungen, z. B. zum Schutz ruhiger Gebiete,
- Erfolge langfristiger Strategien,
- Schlussfolgerung für die Überarbeitung des Lärmaktionsplanes

Das Ergebnis der Überprüfung und der erforderlichenfalls erfolgten Überarbeitung des Lärmaktionsplans ist zusammen mit den Ergebnissen der Mitwirkung der Öffentlichkeit an die EU-Kommission zu übermitteln. Dabei sind die geltenden Berichtspflichten und Fristen zu beachten (siehe Abschnitte 1.8 und 1.9).

## **1.8 Berichterstattung aus abgeschlossenen Lärmaktionsplänen**

### **Berichtspflichten gegenüber der EU-Kommission**

Lärmaktionspläne, d. h. neu aufgestellte Pläne wie auch deren Überprüfung und Überarbeitung, unterliegen der Berichtspflicht an die EU-Kommission. Nach § 47d Abs. 2 BImSchG haben Lärmaktionspläne den Mindestanforderungen des Anhangs V der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG zu entsprechen und auch die nach Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG an die EU-Kommission zu übermittelnden Daten zu enthalten. Die entsprechenden Informationen aus Lärmaktionsplänen sind nach § 47d Abs. 7 BImSchG dem Umweltbundesamt (UBA) als der vom Bundesumweltministerium (BMU) benannten Stelle zu übermitteln.

Für Baden-Württemberg sammelt die LUBW die von den Städten und Gemeinden übermittelten Informationen aus Lärmaktionsplänen und gibt diese gebündelt weiter. Informationen aus abgeschlossenen Lärmaktionsplänen sind zeitnah nach Verabschiedung des Lärmaktionsplans in elektronischer Form einer Zusammenfassung an die LUBW zu übermitteln. Dies gilt auch für den Fall, dass ein Lärmaktionsplan – über die bereits umgesetzten Lärmschutzmaßnahmen hinaus – keine weiteren Maßnahmen enthalten sollte. Zu diesem Zweck wird ein Musterbericht zur Datenberichterstattung zur Verfügung gestellt.

### **Musterbericht für die Berichterstattung aus Lärmaktionsplänen**

Mit dem Musterbericht steht eine Arbeitshilfe zur Erfüllung der Berichtspflicht an die EU-Kommission zur Verfügung (§ 47d Abs. 2 und 7 BImSchG). Der Musterbericht soll zur Berichterstattung eines erstmals aufgestellten oder überarbeiteten Lärmaktionsplans verwendet werden. Ebenso ist er zu verwenden, sofern nach Überprüfung keine Überarbeitung des Plans erforderlich sein sollte.

Der Musterbericht im Word-Format wurde zusammen mit Erläuterungen zum Ausfüllen des Berichts auf den Internetseiten der LUBW eingestellt ([www.lubw.de](http://www.lubw.de) > Themen > Lärm und Erschütterungen > Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung > Lärmaktionsplanung).



Der Musterbericht orientiert sich an den Anforderungen für die Berichterstattung in Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG. Gefordert ist nach Anhang VI Ziffer 1.8 der Richtlinie 2002/49/EG eine **max. 10-seitige, validierte Zusammenfassung des Lärmaktionsplans**.

Durch die vorgegebene Struktur und die Erläuterungen zum Musterbericht ist eine richtlinienkonforme Berichterstattung möglich. Vollständig ausgefüllt entspricht der Musterbericht den Mindestanforderungen für Aktionspläne nach Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG.

Es sind ausschließlich Zusammenfassungen verabschiedeter Lärmaktionspläne zu übermitteln, keine Zwischenberichte oder Entwurfsstände. Im Rahmen des Vertragsverletzungsverfahrens prüfte die EU-Kommission bisher insbesondere, ob die Zusammenfassung des Lärmaktionsplans maximal 10 Seiten umfasst, ob aus der Zusammenfassung hervorgeht, auf welche Lärmquellen sich der Aktionsplan bezieht, ob der Plan verabschiedet/validiert/unterzeichnet wurde, ob die vorgeschriebene Anhörung der Öffentlichkeit erfolgt ist und ob die Verabschiedung des Plans innerhalb der letzten fünf Jahre erfolgte.

Der Musterbericht ist vollständig ausgefüllt und unterzeichnet auf elektronischem Weg an die LUBW, Referat 34, E-Mail-Adresse [laerm@lubw.bwl.de](mailto:laerm@lubw.bwl.de) zu übersenden. Aus technischen Gründen (Berichtssystem der EU-Kommission) kann nur **ein** PDF-Dokument übermittelt werden. Eventuelle Zusatzinformationen wie auch das Ergebnis der Überprüfung eines bestehenden Planes sind daher in ein einziges Dokument mit einzubinden. Auf den Umfang von max. 10 Seiten ist zu achten.

## **1.9 Fristen für die Lärmaktionsplanung**

Grundsätzlich werden Lärmaktionspläne bei **bedeutsamen Entwicklungen** für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle **fünf Jahre** nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet (§ 47d Abs. 5 BImSchG). Lärmaktionspläne dürfen somit nicht älter als fünf Jahre sein.

Eine solche bedeutsame Entwicklung ist u.a. die alle fünf Jahre zu aktualisierende Umgebungslärmkartierung nach § 47c BImSchG.

Bei der Erarbeitung der Lärmaktionspläne wird der Qualität – neben der zügigen Erarbeitung – ein hoher Stellenwert beigemessen. Eine qualifizierte Lärmaktionsplanung sollte in der Regel nach 1 ½ Jahren abgeschlossen sein.

Informationen aus Lärmaktionsplänen sind zeitnah nach Verabschiedung des Lärmaktionsplans in Form einer Zusammenfassung an die LUBW zu übermitteln (siehe Abschnitt 1.8). Dies gilt auch für die Überprüfung bestehender Lärmaktionspläne (siehe Abschnitt 1.7).

## 2 Maßnahmen in Lärmaktionsplänen

Als Maßnahmen zur Lärminderung kommen je nach Verkehrsträger verschiedenste Maßnahmen in Betracht. Dabei sind jeweils die spezifischen Regelungen des Fachrechts zu beachten.

Nachfolgend werden grundsätzliche Erläuterungen zur **Bindungswirkung** von Lärmaktionsplänen (Abschnitt 2.1) sowie Hinweise zur **Lärminderung an Straßen** durch **bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen** (Abschnitte 2.2 und 2.3), zur **Lärminderung an Schienenwegen** (Abschnitt 2.4) sowie zur **Lärminderung durch planerische Maßnahmen** (Abschnitt 2.5) gegeben. Zudem wird die Zielsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie erläutert, **ruhige Gebiete** zu identifizieren und vor einer Zunahme des Lärms im Sinne einer Lärmvorsorge zu schützen (Abschnitt 2.6). Abschließend wird auf den Umstand eingegangen, dass die Festlegung von Maßnahmen im Lärmaktionsplan unter bestimmten Voraussetzungen auch die Verpflichtung zur Durchführung einer **strategischen Umweltprüfung** zur Folge haben kann (siehe Abschnitt 2.7).

### 2.1 Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen

Nach § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG sind Maßnahmen in Lärmaktionsplänen nach § 47d Abs. 1 BImSchG durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.

§ 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG stellt keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen dar. Diese können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden. Bei der Umsetzung von Maßnahmen eines Lärmaktionsplans prüft die Fachbehörde, ob die gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandseite vorliegen und das Ermessen durch die planaufstellende Behörde rechtsfehlerfrei ausgeübt wurde (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 28). Ist dies gegeben, ist die Fachbehörde zur Umsetzung verpflichtet. Insofern wird der fachrechtliche Ermessensspielraum der zuständigen Fachbehörde durch die Lärmaktionsplanung überlagert. Bereits während der Aufstellung von Lärmaktionsplänen ist deshalb bei der Prüfung, ob die tatbestandlichen Voraussetzungen gegeben sind, die Kooperation mit der jeweiligen Fachbehörde zu suchen. In diesem Rahmen sind die Fachbehörden gehalten, ihre Expertise in das Planaufstellungsverfahren einzubringen. Auf die Ausführungen zu straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen in Abschnitt 2.3 wird hingewiesen.

## **2.2 Lärminderung an Straßen – Straßenumbau und andere bauliche Maßnahmen**

Ziel des Umbaus von Straßen ist die Herstellung einer ruhigen und sicheren Ortsmitte. Sie dienen durch Geschwindigkeitsreduzierung, Verkehrsverlagerung und kürzere Wege der Lärminderung.

Wenn straßenbauliche Maßnahmen noch einer Planfeststellung oder Genehmigung bedürfen (z.B. Bau einer Lärmschutzwand), sind die planerischen Festlegungen in Lärmaktionsplänen vom zuständigen Planungsträger bei seinen Planungen zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass Vorgaben des Lärmaktionsplans bei anderen Planungen mit den übrigen öffentlichen und privaten Belangen abgewogen werden müssen.

Wenn straßenbauliche Maßnahmen keiner Planfeststellung oder Genehmigung bedürfen, können Maßnahmen in einem Lärmaktionsplan verbindlich nur für solche Straßen beschlossen werden, für die in der Abwägung auch die Frage der Bereitstellung der notwendigen Haushaltsmittel geklärt werden konnte. Dies ist in der Regel nur dann der Fall, wenn die Baulast bei der Gemeinde als planaufstellender Behörde liegt. Die Gemeinde kann mit dem Land vereinbaren, bauliche Maßnahmen auf eigene Kosten durchzuführen.

Wurde in einen Lärmaktionsplan eine straßenbauliche Maßnahme rechtsfehlerfrei aufgenommen und liegt die Baulast nicht bei der Gemeinde selbst, bewirkt dies, dass eine Maßnahme im Entscheidungsprozess der Straßenbaubehörde berücksichtigt werden muss. Voraussetzung für die Durchführung einer Maßnahme im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes oder des Landes ist, dass die für die **Lärmsanierung** festgelegten Auslösewerte überschritten sind. Anfang 2016 wurden die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Landesstraßen in Gebieten mit regulärer Wohnnutzung im Vergleich zu den Lärmsanierungswerten an Bundesstraßen um 2 dB(A) abgesenkt (Erlass abrufbar unter [www.vm.baden-wuerttemberg.de](http://www.vm.baden-wuerttemberg.de) > Mensch & Umwelt > Lärmschutz > Lärmquellen > Straßenlärm).

Den kommunalen Baulastträgern wird empfohlen, die an Landesstraßen vollzogene Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung für Straßen in ihrer Baulast ebenfalls anzuwenden.

Lärmsanierungsmaßnahmen kommen in Baden-Württemberg bei Überschreiten folgender **Auslösewerte** in Betracht:

	Bundesfernstraßen		Landesstraßen	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten, in Kleinsiedlungsgebieten	67	57	65	55
in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten	69	59	67	57
in Gewerbegebieten	72	62	72	62

Maßgebend für die fachliche Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind hierbei die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen - RLS-90. Darüber hinaus muss die Maßnahme auch verhältnismäßig im Sinne des Fachrechts sein. Liegen diese Voraussetzungen vor, setzt die Fachbehörde die Maßnahme im Rahmen der ihr zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel um.

Etwas Anderes gilt nur dann, wenn die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreitet. Dies ist zumindest bei Lärmpegeln von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, in Gewerbegebieten bei 5 dB(A) höheren Werten (nach RLS-90) anzunehmen. Bestehende Konflikte müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden. Hieraus kann sich eine konkrete Umsetzungspflicht ergeben. Ist die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung unter Berücksichtigung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen überschritten, muss die Belastung durch Umpflanzung, Schutzmaßnahmen, Betriebsbeschränkungen, Übernahme des Grundstücks oder notfalls durch Verzicht auf ein Vorhaben gemindert bzw. beseitigt werden.

### **Förderung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen in kommunaler Baulast**

Über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (**LGTVFG**) können Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen in kommunaler Baulast gefördert werden. Voraussetzung für eine Förderung ist, dass die Maßnahmen in einem Lärmaktionsplan nach § 47d BImSchG oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan enthalten sind und die für Bundesfern- beziehungsweise Landesstraßen geltenden Lärmsanierungswerte überschritten sind.

### **Einsatz lärmindernder Fahrbahnbeläge innerorts**

Die vorliegenden Erfahrungen zeigen, dass lärmindernde Fahrbahnbeläge sowohl im Außerortsbereich, als auch unter gewissen Voraussetzungen Innerorts mit der erforderlichen Dauerhaftigkeit zur Lärminderung eingesetzt werden können. Im Zuge anstehender Erhaltungsmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen wird grundsätzlich geprüft, ob die Voraussetzungen zur Lärmsanierung gegeben sind. Werden die Auslösewerte überschritten und die planerischen Randbedingungen erfüllt, wird ein lärmindernder Fahrbahnbelag eingebaut. Weitergehende Hinweise geben die **„Handlungsempfehlungen für den Einsatz von lärmarmen Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich“** des Verkehrsministeriums vom 17. Juli 2015 (Az. 2-3945.40/90, abrufbar unter [www.vm.baden-wuerttemberg.de](http://www.vm.baden-wuerttemberg.de) > Mensch & Umwelt > Lärmschutz > Lärmquellen > Straßenlärm).

### **Straßenraumgestaltung: Ruhige und sichere Ortsmitte**

Sichere und ruhige Ortsmitte sind eine wichtige Maßnahme zur Gestaltung lebenswerter Siedlungsbereiche. Es wird daher empfohlen, die Straßenraumgestaltung in der Lärmaktionsplanung aufzugreifen.

Durch ein integriertes Vorgehen können Straßenabschnitte identifiziert werden, die neben einer hohen Lärmbelastung beispielsweise auch hohe Schadstoffemissionen aufweisen oder Unfallschwerpunkte darstellen können. Aus der Analyse des Erscheinungsbildes dieser Straßenräume, deren verkehrlicher Bedeutung und den Ansprüchen der einzelnen Nutzergruppen können Handlungsspielräume geprüft und Maßnahmen unter Aufrechterhaltung einer angemessenen Verkehrsqualität entwickelt werden. Beispielsweise ergeben sich aus der Verringerung nicht erforderlicher Fahrbahnbreiten und nicht zwingend erforderlicher Fahrspuren (auch Abbiegespuren) Möglichkeiten für ein Abrücken des motorisierten Verkehrs von der Bebauung. Der Raumgewinn kann dem Rad- und Fußverkehr zugutekommen und zur gestalterischen Aufwertung des Straßenraums durch Bepflanzungen o.ä. genutzt werden. Zudem können Verschwenkungen und Verkehrsinseln zu erhöhter Verkehrssicherheit und ein Absenken der gefahrenen Geschwindigkeiten beitragen. Der Abbau von Lichtsignalanlagen zugunsten von Fußgängerüberwegen kann durch die sich dadurch ergebende Verstetigung des Verkehrs und die Förderung des Fußverkehrs zur Lärmminde- rung beitragen.

Hinweise auf die Möglichkeiten einer integrierten Straßenraumgestaltung im Zuge von klassifizierten Straßen, die auch die Verbesserung der Wohnverhältnisse der Anwohnerinnen und Anwohner durch Umbau insbesondere von Ortsdurchfahrten zum Ziel hat, sind in den Broschüren „Ortsdurchfahrten gestalten“ des Verkehrsministeriums (abrufbar unter [www.vm.baden-wuerttemberg.de](http://www.vm.baden-wuerttemberg.de) > *Service* > *Publikationen*) sowie „Gute Beispiele für Maßnahmen zur Lärmminde- rung“ der LUBW (abrufbar unter [www.lubw.de](http://www.lubw.de) > *Themen* > *Lärm und Erschütterungen* > *Lärmkartierung, Lärmakti- onsplanung* > *Maßnahmen zur Lärmminde- rung*) zusammengefasst.

## **2.3 Lärmminde- rung an Straßen – Straßenverkehrsrechtliche Maßnah- men**

### **Allgemeine Grundsätze**

Die Ausführungen in diesem Absatz „Allgemeine Grundsätze“ gelten unabhängig da- von, ob straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nach § 45 StVO eigen- ständig oder als Maßnahme eines Lärmaktionsplans ergriffen werden sollen.

Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärmminde- rung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraus-

setzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine **Gefahrenlage** besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung ... erheblich übersteigt“.

Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33).

Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) eine **Orientierungshilfe** dar. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV enthalten grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind. Bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Lärmaktionsplänen sind die in den Richtlinien genannten Kriterien in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten.

Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u. a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), in Gebieten mit Luftreinhalteplänen Auswirkungen auf die Luftreinhaltung. Zur Vermeidung häufigerer Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten können zwischen Maßnahmenbereichen Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge erfolgen.

Der Aspekt der Leichtigkeit des Verkehrs ist nicht pauschal in die Abwägung einzustellen, sondern muss hinreichend quantifiziert und konkretisiert werden. Eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme wird in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt.

Bei **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)

Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, ver-dichtet sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten. Bei erhebli-chen Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der o. g. Werte kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlage-rung) qualifiziert belegt wird und gerechtfertigt erscheint.

Auch unterhalb der genannten Werte können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit den Anwohnern zugemutet werden kann.

Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36).

Als Ergebnis einer Abwägung sind auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärmmin-derung als 3 dB(A) zu akzeptieren. Stehen beispielsweise einer Geschwindigkeitsbe-schränkung bei einer Bundesstraße auf 30 km/h andere Belange wie die Verkehrs-funktion (überregionale Verkehrsbeziehung und Bündelungsfunktion der Straße) ent-gegen, so ist als Ergebnis einer Abwägung auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h trotz geringerer Lärminderung möglich.

Die in der StVO eröffneten Möglichkeiten, Elektrofahrzeuge von Zufahrtbeschränkun-gen oder Durchfahrtverboten auszunehmen, sollen ausgeschöpft werden.



Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurde, und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage, gegeben sind, ist von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen. Der fachrechtliche Ermessensspielraum wird durch die Lärmaktionsplanung überlagert (VGH Baden-Württemberg, 10 S 2449/17, Rn. 28).

### **Verfahren zur Ermittlung der Beurteilungspegel bei der Lärmaktionsplanung**

Bei der Lärminderungsplanung nach §§ 47a bis 47e BImSchG sind die Berechnungsverfahren nach § 5 der 34. BImSchV anzuwenden. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind die RLS-90 (bzw. deren Nachfolgerichtlinie) maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes.

Werden im Zuge der Lärmaktionsplanung eigene Lärmberechnungen seitens der planaufstellenden Gemeinde durchgeführt, wird empfohlen, die Beurteilungspegel auch nach den Vorgaben der RLS-90 zu ermitteln.

Alternativ sind die nach der Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) ermittelten Pegelwerte an den Gebäuden durch folgende Ab- und Zuschläge mit den nach RLS-90 ermittelten Werten zu vergleichen. Die Nachtwerte sind identisch, solange sich keine Signalanlagen im Umfeld befinden. Der  $L_{DEN}$ -Wert nach VBUS ist mit den Abschlägen gemäß folgender Tabelle in den Tagwert nach RLS-90 umzurechnen:

<b>Straßenkategorie</b>	<b><math>L_{DEN}</math> (VBUS) zu Tagwert nach RLS-90 Abschlag in dB(A)</b>
Bundesautobahnen	- 3
Bundesstraßen	- 2
Landes-, Kreis-, Gemeinde- und Verbindungsstraßen	- 1

Für Signalanlagen (ausgenommen bedarfsregelnde Signalanlagen an Fußgängerfurten) sind tags und nachts folgende Zuschläge anzusetzen:

<b>Entfernung</b>	<b>Zuschlag in dB(A)</b>
bis 40 m	+ 3
über 40 m bis 70 m	+ 2
über 70 m bis 100 m	+ 1
über 100 m	0

Maßgeblich zur Beurteilung sind der Lärmpegel sowie die Zahl der Lärmbetroffenen in den betreffenden Gebäuden. Diese können anhand der Betrachtung der Gebäudestruktur oder nach VBEB (Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm) ermittelt werden. Bestehen Hinweise auf lärmbedingte Leerstände entlang des betreffenden Straßenabschnitts so wird zur Einwohner- und Betroffenheitsermittlung das statistische Verfahren der VBEB empfohlen. Eine Differenzierung nach Stockwerken ist zur Abwägung verkehrsrechtlicher Maßnahmen nicht erforderlich.

Zur Beurteilung der Lärmsituation als Grundlage für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen sind Lärmkarten mit Isophonen-Bändern im Abstand von 5 dB(A) nicht ausreichend. Um eine sachgerechte Abwägung vornehmen zu können, sind folgende Unterlagen erforderlich:

- Höhe der Lärmpegel je Gebäude
- Anzahl der Lärmbetroffenen je Gebäude
- Kriterien und Ergebnis der Maßnahmenabwägung aus dem Lärmaktionsplan

Für den Eintritt der in Abschnitt 2.1 beschriebenen Bindungswirkung muss der Lärmaktionsplan hinreichend bestimmte Festlegungen enthalten. Werden Maßnahmen lediglich in allgemeiner Form in den Lärmaktionsplan aufgenommen, ist es Aufgabe der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, unter Berücksichtigung der Ausführungen im Lärmaktionsplan ermessensfehlerfrei über die Maßnahme zu entscheiden.

### **Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung**

Bei der Gestaltung ruhiger und sicherer Ortsmitten sind straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung von besonderem Interesse. Ein praktischer Anwendungsfall hierfür ist z. B. eine innerörtliche Verkehrsumlegung zur Verkehrsberuhigung und/oder zur Aufwertung einer Einkaufsstraße.

§ 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5, 2. Halbsatz StVO ermächtigt die Straßenverkehrsbehörden zur Anordnung geeigneter Maßnahmen im Einvernehmen mit der Gemeinde. Die Kommunen haben einen Anspruch darauf, dass die Verkehrsbehörden von dieser Ermächtigung ermessensfehlerfreien Gebrauch machen.

Voraussetzung für die Anordnung von Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ist ein vom zuständigen Organ der Gemeinde beschlossenes städtebauliches Verkehrskonzept, das hinreichend konkret die verkehrlichen Planungen in einem bestimmten räumlichen Bereich darstellt. Ein Verkehrskonzept, das Veränderungen von Verkehrsstraßen und Verkehrsströmen zum Inhalt hat, muss Angaben darüber enthalten, welche anderen Straßen den durch Beschränkungen und Verbote verdrängten Verkehr aufnehmen sollen und hat den Erfordernissen der planerischen Abwägung unter Einbeziehung aller zu berücksichtigenden Belange und Interessen zu genügen. Die Anforderungen orientieren sich an den Leitvorgaben des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 20. April 1994 (Az.: BVerwG 11 C 17.93 Rdnr. 20).

## **2.4 Lärminderung an Schienenwegen**

Die Zuständigkeit für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit liegt beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Bei den Städten und Gemeinden verbleibt die Zuständigkeit für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen an nicht-bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken, aber auch für bundeseigene Haupteisenbahnstrecken mit Maßnahmen, die nicht in Bundeshoheit liegen. Hierbei ist insbesondere an planerische Maßnahmen beispielsweise im Rahmen der Siedlungsentwicklung zu denken (siehe Abschnitt 2.5).

## **Maßnahmen zur Lärminderung an Schienenwegen**

Für die Lärminderung an Schienenwegen kommen grundsätzlich Maßnahmen zur Reduzierung des betriebsbedingten Lärms sowie planerische Festlegungen insbesondere der Bauleitplanung in Frage.

Die Zuständigkeit zur Reduzierung des betriebsbedingten Lärms von Schienenwegen liegt, soweit es sich um bundeseigene Schienenwege handelt, beim Bund. Wichtig ist daher, dass die Gemeinden bei der Lärmaktionsplanung ihre planerischen Möglichkeiten nutzen, um insbesondere das Entstehen weiterer Lärmprobleme zu vermeiden (siehe Abschnitt 2.5). Wichtige Grundlage zur Behandlung von Lärmkonflikten im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens sind die „Schalltechnischen Orientierungswerte“ in Beiblatt 1 der DIN 18005-1 Schallschutz im Städtebau.

### **2.5 Lärminderung durch städtebauliche Maßnahmen**

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung können auch planerische Festlegungen insbesondere bezüglich städtebaulicher Maßnahmen getroffen werden. Das Ministerium für Verkehr gibt deshalb im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Hinweise bezüglich städtebaulicher Maßnahmen, die je nach städtebaulicher Situation bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen Berücksichtigung finden sollen.

Gemäß § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG haben die Behörden die planungsrechtlichen Festlegungen in Lärmaktionsplänen in ihren Planungen zu berücksichtigen.

Bei der Bestimmung von Lärminderungsmaßnahmen ist darauf zu achten, dass diese bezüglich ihrer städtebaulichen Komponenten hinreichend konkret sind und ihre Umsetzung auch durch planungsrechtliche Festlegungen in der Bauleitplanung, insbesondere durch entsprechende Festsetzungen gemäß § 9 BauGB in Bebauungsplänen, erreicht werden kann.

Die wesentlichen, je nach der städtebaulichen Situation einsetzbaren städtebaulichen Maßnahmen, die sowohl Bestandteil einer Lärminderungsmaßnahme als auch Maßnahmen zum vorbeugenden Lärmschutz im Rahmen der Siedlungsentwicklung der Gemeinden sein können, sind:

- Verträgliche räumliche Zuordnung neuer Wohn- und Gewerbegebiete untereinander
- Schalltechnisch sinnvolle Gliederung von Baugebieten (insbesondere Industrie- und Gewerbegebiete)
- Struktur der Erschließung, so dass Durchfahrtsmöglichkeiten (Schleichwege) vermieden / reduziert werden
- Dimensionierung und Gestaltung von Straßen und Ortsdurchfahrten gemäß den kommunalen Verkehrskonzepten
- Abschirmung durch Schallschutzwälle, Schallschutzwände, Gebäude insbesondere mit lärmunempfindlichen Nutzungen
- Gebäudeorientierung, beispielsweise mit entsprechend angeordneten Grundrissen (insbesondere bei lärmabschirmenden Gebäuden)
- Vermeidung von Schallreflektionen durch geeignete Gebäudeausrichtung, Fassadenanordnung und -gestaltung
- Vermeidung schallharter Gebäudeoberflächen zugunsten lärmabsorbierender Materialien
- Teil- und Vollabdeckung, Tunnel und Umbauungen von Straße/ Schiene
- Passiver Lärmschutz, beispielsweise durch Schallschutzfenster (immissionschutzrechtlich nicht als Lärminderungsmaßnahme gegenüber Sport- und Freizeitanlagen und gegenüber gewerblichen Anlagen möglich)
- Begrünung

Je konkreter die Lärminderungsmaßnahmen im Lärmaktionsplan formuliert sind, umso eher können diese durch die zuständigen Planungsträger Berücksichtigung finden und sich im Rahmen der Abwägung gegenüber den sonstigen öffentlichen und privaten Belangen durchsetzen.

Wichtigste Grundlage zur Behandlung von Lärmkonflikten im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens sind die „Schalltechnischen Orientierungswerte“ in Beiblatt 1 der DIN 18005-1 Schallschutz im Städtebau. Da es sich um „Orientierungswerte“ handelt, beschreiben sie die aus Sicht des Schallschutzes wünschenswerten Zielwerte und können in diesem Sinne von den Gemeinden im Rahmen der Abwägung genutzt werden. Je deutlicher die Abweichungen nach oben ausfallen, desto zwingender werden technische oder städtebauliche Begründungen dafür notwendig sein. Dies gilt insbesondere für Neubaugebiete. Im Bestand sind maßvolle Überschreitungen dagegen eher zu rechtfertigen, um beispielsweise eine starke Nutzungsmischung und eine dem

Vorrang der Innenentwicklung entsprechende Planung, insbesondere mit Wohnnutzungen umsetzen zu können.

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau stellt den Gemeinden und anderen mit der Bauleitplanung Befassten mit der „Städtebauliche Lärmfibel – Hinweise für die Bauleitplanung“ eine Arbeitshilfe zur Verfügung. Diese steht unter [www.staedtebauliche-laermfibel.de](http://www.staedtebauliche-laermfibel.de) als Onlineversion sowie zum Download zur Verfügung.

## **2.6 Schutz ruhiger Gebiete**

Ziel von Lärmaktionsplänen soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen (§ 47d Abs. 2 BImSchG). Die Umgebungslärmrichtlinie unterscheidet zwischen ruhigen Gebieten in Ballungsräumen als „ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der  $L_{DEN}$ -Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt“, sowie ruhigen Gebieten auf dem Land, als „ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist“.

Weder die Umgebungslärmrichtlinie noch das Bundes-Immissionsschutzgesetz machen weitergehende Vorgaben zur Identifizierung, Auswahl, Abgrenzung und Festlegung ruhiger Gebiete.

Das Verkehrsministerium plant Anfang 2019 einen Praxisleitfaden „Ruhige Gebiete in der Lärmaktionsplanung“ mit konkretisierenden Hinweisen für den Umgang mit ruhigen Gebieten herauszugeben.

Hinweise zur fachlichen Herangehensweise und den rechtlichen Rahmenbedingungen bei der Festlegung ruhiger Gebiete in einem Lärmaktionsplan geben u. a. die LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (abrufbar unter [www.lubw.de](http://www.lubw.de) > Themen > Lärm und Erschütterungen > Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung), die Publikation „Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie (AP3)“ des Umweltbundesamtes ([www.umweltbundesamt.de](http://www.umweltbundesamt.de) > Publikationen) sowie die Vortragsfolien der in Kooperation mit dem ALD vom Verkehrsministerium veranstalteten Fachtagung ([www.ald-laerm.de](http://www.ald-laerm.de) > Publikationen > Präsentationen der ALD-Veranstaltungen > 2017 > Ruhige Gebiete).

## 2.7 Strategische Umweltprüfung

Unter bestimmten Voraussetzungen muss für Lärmaktionspläne eine strategische Umweltprüfung (SUP) gemäß UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) durchgeführt werden, wenn der Lärmaktionsplan für UVP-Pflichtige Vorhaben eine rahmensetzende Wirkung hat (§ 35 Abs. 1 Nr. 2 UVPG i. V. m. Anlage 5 Nr. 2.1 zum UVPG).

Nach § 35 Abs. 3 UVPG liegt eine Rahmensetzung vor, wenn der Plan Festlegungen mit Bedeutung für spätere Zulassungsentscheidungen, insbesondere zum Bedarf, zur Größe, zum Standort, zur Beschaffenheit, zu Betriebsbedingungen von Vorhaben oder zur Inanspruchnahme von Ressourcen enthält.

Eine solche Rahmensetzung lässt sich dann verneinen, wenn der Lärmaktionsplan so formuliert ist, dass er keine Aussagen enthält, die bei der Zulassung von UVP-relevanten Vorhaben zu beachten oder zu berücksichtigen sind.

## 3 Weitere Informationen

Verkehrsministerium und LUBW unterstützen die von der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung berührten Städte, Gemeinden und Fachbehörden.

### 3.1 Hinweise, Informationen, Veröffentlichungen

Umfangreiche **Informationen zur Lärmaktionsplanung** finden Sie auf den Internetseiten der LUBW unter [www.lubw.de](http://www.lubw.de) > Themen > Lärm und Erschütterungen > Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung. Sie umfassen u.a. folgende Themenfelder:

- Informationen und Handreichungen zum Verfahrensablauf,
- „Gute Beispiele“ für Lärmminderungskonzepte und -maßnahmen in verschiedenen bundesdeutschen Städten und Regionen (auch als PDF-Handout),
- eine Online-Software-Anwendung zum interaktiven ausprobieren von Lärmminderungsmaßnahmen in einem Modellgebiet

Hingewiesen wird insbesondere auf die unter > *Publikationen und Links* eingestellten Informationen:

- „Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit“ (März 2011)
- „LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung“ (aktualisierte Fassung vom 09. März 2017)

Weitere Informationen zum Thema Umgebungslärm finden sich auf den Internetseiten des Verkehrsministeriums unter [www.vm.baden-wuerttemberg.de](http://www.vm.baden-wuerttemberg.de) und auf der Informationsseite für Kommunen bei der LUBW.

### **3.2 Ansprechpartner/innen in den Kommunen**

Um den direkten Kontakt mit den für die Lärmaktionsplanung zuständigen **Ansprechpartner/innen in den Städten und Gemeinden** zu ermöglichen, bitten wir höflich – sofern nicht bereits erfolgt – um Registrierung über die Informationsseite für Kommunen der LUBW.

Mit freundlichen Grüßen  
gez. Dr. Udo Weese





# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Ministerium für Verkehr  
Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Abteilungen 4  
der Regierungspräsidien  
Stuttgart  
Karlsruhe  
Freiburg  
Tübingen

Stuttgart 25.08.2020

---

Nachrichtlich mit Anlagen:

Abteilung 9  
des Regierungspräsidiums Tübingen

Landkreistag Baden-Württemberg  
Städtetag Baden-Württemberg  
Gemeindetag Baden-Württemberg  
Rechnungshof Baden-Württemberg

---



## **Regelungen zum Verkehrslärmschutz an Straßen**

Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen

Anlage  
Allgemeines Rundschreiben des BMVI vom 27.07.2020,  
Az.: StB 13/7144.2/01/3277650)

### **I. Allgemeines**

- (1) Mit Wirkung zum 1. August 2020 hat das Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) abweichend von den Erläuterungen im Straßenbauplan zu den Titeln 741 39/49 und 821 39/49 die Auslösewerte an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes für Gebiete mit ausgeprägter schutzwürdiger Wohnbebauung, wie z.B. Wohn-, Dorf-, Misch- und Kerngebiete, um 3 dB(A) abgesenkt.

## II. Anwendung in Baden-Württemberg

- (1) Die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Landes bei Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten, in Kleinsiedlungsgebieten sowie in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten werden abweichend von den Erläuterungen zum Titel 781 79 im Kapitel 1304 des Landeshaushalts um jeweils 1 dB(A) abgesenkt und an die neuen Auslösewerte an Bundesfernstraßen angeglichen.

Ab dem 1. August 2020 gelten somit für Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sowie Straßen in der Baulast des Landes die folgenden einheitlichen Auslösewerte für die Lärmsanierung:

	<b>Tag</b>	<b>Nacht</b>
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten	<b>64 dB(A)</b>	<b>54 dB(A)</b>
2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	<b>66 dB(A)</b>	<b>56 dB(A)</b>
3. in Gewerbegebieten	<b>72 dB(A)</b>	<b>62 dB(A)</b>
4. Rastanlagen (für LKW-Fahrer)	-	<b>65 dB(A)</b>

- (2) Für die Gebietskategorie „Urbane Gebiete“ gemäß § 6a der Baunutzungsverordnung (BauNVO) gelten die Auslösewerte für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete. Dies gilt sowohl für Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, als auch für Straßen in der Baulast des Landes.

## III. Schlussbestimmungen

- (1) Die Regierungspräsidien werden gebeten, die Landratsämter und Stadtkreise als untere Verwaltungsbehörden entsprechend zu informieren. Den kommunalen Baulastträgern wird empfohlen, die Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung für Straßen in ihrer Baulast ebenfalls anzuwenden.

gez. Ina Uhlmann

**Zweite Verordnung  
zur Änderung der Sechzehnten Verordnung  
zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes  
(Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV)**

Vom 4. November 2020

Auf Grund des § 43 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit § 48b des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274) verordnet die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise und unter Wahrung der Rechte des Bundestages:

**Artikel 1  
Änderung der  
Verkehrslärmschutzverordnung**

Die Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

01. In § 2 Absatz 1 Nummer 3 wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und nach dem Wort „Mischgebieten“ werden die Wörter „und Urbanen Gebieten“ angefügt.

1. § 3 wird wie folgt gefasst:

„§ 3

Berechnung des  
Beurteilungspegels für Straßen

(1) Der Beurteilungspegel für Straßen ist nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 (VkBli. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698) zu berechnen. Die Berechnung hat getrennt für den Beurteilungszeitraum Tag (6 Uhr bis 22 Uhr) und den Beurteilungszeitraum Nacht (22 Uhr bis 6 Uhr) zu erfolgen.

(2) Bei der Berechnung sind insbesondere folgende Rahmenbedingungen zu beachten:

1. die Geräuschemissionen von den Kraftfahrzeugen,
2. die akustischen Eigenschaften der Straßendeckschicht und
3. die Einflüsse auf dem Ausbreitungsweg.

(3) Die akustischen Eigenschaften der Straßendeckschicht nach Absatz 2 Nummer 2 werden beachtet, indem die Bauweise einem Straßendeckschichttyp zugeordnet wird, der aufgeführt ist in der jeweils jüngsten veröffentlichten Fassung der Tabellen 4a oder 4b der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 (VkBli. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698) und mit der festgelegten Straßendeckschichtkorrektur in die Berechnung eingestellt wird.“

2. Nach § 3 wird folgender § 3a eingefügt:

„§ 3a

Festlegung der  
Straßendeckschichtkorrektur

(1) Für eine Bauweise, die keinem Straßendeckschichttyp entspricht, der aufgeführt ist in der jeweils jüngsten veröffentlichten Fassung der Tabellen 4a oder 4b der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 (VkBli. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), legt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit eine Straßendeckschichtkorrektur fest, wenn

1. die Bauweise mindestens den allgemein anerkannten Regeln der Technik entspricht und
2. die Bundesanstalt für Straßenwesen eine Straßendeckschichtkorrektur nach den Technischen Prüfvorschriften zur Korrekturwertbestimmung der Geräuschemission von Straßendeckschichten – Ausgabe 2019 – TP KoSD-19 (VkBli. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 140, S. 698) ermittelt hat.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gibt die Straßendeckschichtkorrektur im Verkehrsblatt bekannt. Die Bekanntgabe erfolgt durch die Ergänzung oder Änderung der Tabellen 4a oder 4b der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 (VkBli. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698). Ab dem Zeitpunkt der Bekanntmachung ist die Straßendeckschichtkorrektur in die Berechnung nach § 3 einzustellen.

(3) Ändert sich die Bauweise für einen Straßendeckschichttyp, der aufgeführt ist in der jeweils jüngsten veröffentlichten Fassung der Tabellen 4a oder 4b der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 (VkBli. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit festlegen, dass die bisherige Straßendeckschichtkorrektur anzuwenden ist, wenn die geänderte Bauweise

1. mindestens den allgemein anerkannten Regeln der Technik entspricht und
2. die akustischen Eigenschaften der Straßendeckschicht nicht verschlechtert.

Die bisherige Straßendeckschichtkorrektur ist solange anzuwenden, bis für die geänderte Bauweise

eine neue Straßendeckschichtkorrektur nach Maßgabe der Absätze 1 und 2 festgelegt und bekanntgemacht wird.“

3. Nach § 5 wird folgender § 6 eingefügt:

„§ 6

Übergangsregelung für die  
Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen

Der Beurteilungspegel für den jeweiligen Abschnitt eines Straßenbauvorhabens berechnet sich nach den Vorschriften dieser Verordnung in der bis zum Ablauf des 28. Februar 2021 geltenden Fassung, wenn vor dem Ablauf des 1. März 2021

1. der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens gestellt worden ist oder
2. für den Fall, dass ein Bebauungsplan die Planfeststellung ersetzt, der Beschluss nach § 2 Ab-

satz 1 Satz 2 des Baugesetzbuchs in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), gefasst und ortsüblich bekannt gemacht worden ist.“

4. Anlage 1 wird aufgehoben.

#### **Artikel 2**

##### **Bekanntmachungserlaubnis**

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann den Wortlaut der Verkehrslärmschutzverordnung in der vom Inkrafttreten dieser Verordnung an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

#### **Artikel 3**

##### **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am 1. März 2021 in Kraft.

---

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den 4. November 2020

Die Bundeskanzlerin  
Dr. Angela Merkel

Der Bundesminister  
für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Andreas Scheuer



**Lärmaktionsplan**  
gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz  
**der Gemeinde Gärtringen vom 10.01.2017**

- 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 .....**

## **A. Allgemeine Angaben**

### **A.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind**

11.882 Einwohner (Stand: 04/2016; Quelle: Statistisches Landesamt B-W)

Auf der Gemarkung der Gemeinde Gärtringen befinden sich die folgenden, auf den Lärmkarten ersichtlichen Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr (s. Abbildungen im Anhang):

- BAB 81 (Stuttgart – Singen)
- B 14 (Herrenberg – Gärtringen)
- K 1077 (Gärtringen – Ehningen)

Ferner verläuft die folgende, auf den Lärmkarten ersichtliche Haupteisenbahnstrecke mit über 30.000 Zügen/Jahr die Gemarkung der Gemeinde Gärtringen:

- DB-Bahnstrecke 4860 Stuttgart - Singen

### **A.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde**

Gemeinde Gärtringen  
Rohrweg 2  
71116 Gärtringen  
Tel.: 07034 923 – 0  
[www.gaertringen.de](http://www.gaertringen.de)

### **A.3 Rechtlicher Hintergrund**

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG sind gemäß §§ 47a-f Bundes-



Immissionsschutzgesetz Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

#### A.4 Geltende Grenzwerte

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 (s. Anlage 1.1 und 1.2)

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	260	über 50 bis 55	55
über 60 bis 65	9	über 55 bis 60	2
über 65 bis 70	1	über 60 bis 65	-
über 70 bis 75	-	über 65 bis 70	-
über 75	-	über 70	-

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	2,35	698
über 65	0,68	3
über 75	0,19	-

#### B.1.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Gesundheitsgefährdende Lärmbereiche (L<sub>DEN</sub>>65 dB(A) bzw. L<sub>Night</sub>>55 dB(A))

In Gärtringen: 2 Personen

In Rohrau: 0 Personen

Gesundheitsbelastende Lärmbereiche (L<sub>DEN</sub>>60-65 dB(A) bzw. L<sub>Night</sub>>50-55 dB(A))

In Gärtringen: 11 Personen

In Rohrau: 44 Personen

Da die Lärmquellen (A 81, B 14, K1077) außerhalb der Ortslagen verlaufen, ist die Zahl der Betroffenen im Verhältnis zur Gesamteinwohnerzahl sehr gering.

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

Insbesondere auf der BAB 81: hoher Schwerverkehrsanteil



## **B.2 Bisher durchgeführte und laufende Maßnahmen**

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

Bei der Gemeindeverwaltung sind keine Lärminderungsmaßnahmen seitens der Straßenbaustrasträger bzw. der Kommune bekannt.

Im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen im Bestand wurde die jeweilige Lärmbelastung ermittelt und geeignete passive Schallschutzmaßnahmen bei Neu- und Umbauten von Gebäuden festgesetzt (z.B. „Hauptstr./Max-Eyth-Str./Rohrweg“ oder „Westlich der Neue Straße“)

### **B.2.2 Gesamtkosten der bisherigen Programme bzw. Maßnahmen**

Kosten sind nicht bekannt, da eventuelle Maßnahmen außerhalb der Zuständigkeit der Kommune sind.

### **B.2.3 Datum der Einführung (Beginn der Umsetzung der Maßnahmen)**

Bebauungsplanung: laufend seit 2008

### **B.2.4 Datum des geplanten Abschlusses**

Laufend

### **B.2.5 Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen**

Da eventuelle Maßnahmen außerhalb der Zuständigkeit der Kommune sind, sind Angaben zur erzielten Entlastungswirkung nicht möglich.

## **B.3 Geplante Maßnahmen**

### **B.3.1 Geplante Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre**

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat im Rahmen der Auslegung des Lärmaktionsplans mitgeteilt, dass seitens der Straßenbauverwaltung des Landes aktuell keine Maßnahmen zum aktiven oder passiven Schallschutz entlang der BAB 81 und der B 14 geplant sind. Das Landratsamt Böblingen hat erklärt, dass an der K 1077 derzeit keine Ausbauabsichten bestehen und die Lärmsanierungswerte im Zuge der Kreisstraße nicht erreicht werden.

Lärminderungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen und Landesstraßen sind möglich, wenn die Auslösewerte der Lärmsanierung an bestehenden Straßen nach der Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR 97) an den betroffenen Gebäuden überschritten sind. Diese betragen an Bundesfernstraßen derzeit in Mischgebieten 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) bei Nacht, in Wohngebieten 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) bei Nacht. Für Kreisstraßen gelten diese Regelungen nicht.

### **B.3.2 Geplante Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete für die nächsten fünf Jahre**

Da eventuelle Maßnahmen außerhalb der Zuständigkeit der Kommune sind, sind keine An-



gaben möglich.

**B.3.3 Gesamtkosten der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen  
(überschlägige Schätzung)**

Da eventuelle Maßnahmen außerhalb der Zuständigkeit der Kommune sind, sind keine Angaben möglich.

**B.3.4 Datum der Verabschiedung bzw. der Überprüfung des Aktionsplans**

13.01.2017

**B.3.5 Falls es sich um die Überprüfung eines Lärmaktionsplans handelt:  
Ergebnis der Überprüfung des Aktionsplans**

**B.3.6 Datum des geplanten Abschlusses der Maßnahmenumsetzung**

Da eventuelle Maßnahmen außerhalb der Zuständigkeit der Kommune sind, sind keine Angaben möglich.

**B.3.7 Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen**

Da eventuelle Maßnahmen außerhalb der Zuständigkeit der Kommune sind, sind keine Angaben möglich.

**B.3.8 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen**

Siedlungsentwicklung abseits der Hauptverkehrsachsen und Entwicklung von Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung

**B.3.9 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans**

Da eventuelle Maßnahmen außerhalb der Zuständigkeit der Kommune sind, sind keine Angaben möglich.





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

### C.1 Bewertung der Ist-Situation

#### C.1.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten (s. Anlage 2.1 und 2.2)

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

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Personen – Haupteisenbahnstrecken	L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Personen – Haupteisenbahnstrecken
über 55 bis 60	695	über 50 bis 55	478
über 60 bis 65	282	über 55 bis 60	208
über 65 bis 70	73	über 60 bis 65	55
über 70 bis 75	20	über 65 bis 70	6
über 75	12	über 70	10

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

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen
über 55	1,01	1.385
über 65	0,24	224
über 75	0,08	13

#### C.1.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Gesundheitsgefährdende Lärmbereiche (L<sub>DEN</sub>>65 dB(A) bzw. L<sub>Night</sub>>55 dB(A))

In Gärtringen: 279 Personen

In Rohrau: 0 Personen

Gesundheitsbelastende Lärmbereiche (L<sub>DEN</sub>>60-65 dB(A) bzw. L<sub>Night</sub>>50-55 dB(A))

In Gärtringen: 478 Personen

In Rohrau: 0 Personen

Da die Bahnstrecke durch den Ortsteil Gärtringen verläuft, ist die Zahl der dem Lärm ausgesetzten Personen nicht unwesentlich und deutlich höher als beim Straßenlärm (Abschnitt B)

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

- Hohes Zugverkehrsaufkommen mit großem Anteil an Güterzügen bei Nacht
- Bahnstrecke läuft unmittelbar am Ortsrand entlang bzw. durch den Ort
- Schallreflexionen an Hallen im Industriegebiet möglich

## C.2 Bisher durchgeführte und laufende Maßnahmen

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

Bau einer Lärmschutzwand am Rohrweg entlang der Bahnstrecke auf ca. 120 m Länge mit



Höhen bis zu 4,50 m in Bezug auf Schienenoberkante (Kommunale Maßnahme)

Im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen im Bestand wurde die Lärmbelastung ermittelt und geeignete passive Schallschutzmaßnahmen für Neu- und Umbauten festgesetzt (z.B. Hauptstr./Max-Eyth-Str./Rohrweg).

### **C.2.2 Gesamtkosten der bisherigen Programme bzw. Maßnahmen**

Kosten sind nicht bekannt, da eventuelle Maßnahmen außerhalb der Zuständigkeit der Kommune sind.

### **C.2.3 Datum der Einführung (Beginn der Umsetzung der Maßnahmen)**

2003 – 2004 (Lärmschutzwand Kayertäle)

Laufend seit 2008 (Bebauungspläne)

### **C.2.4 Datum des geplanten Abschlusses**

Da eventuelle Maßnahmen außerhalb der Zuständigkeit der Kommune sind, sind keine Angaben möglich.

### **C.2.5 Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen**

Da eventuelle Maßnahmen außerhalb der Zuständigkeit der Kommune sind, sind Angaben zur erzielten Entlastungswirkung nicht möglich.

## **C.3 Geplante Maßnahmen**

### **C.3.1 Geplante Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre**

Die Bahnstrecke 4860 ist in der Prioritätenliste der DB der „noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche“ (Stand: November 2013) mit Prioritätszahl 1,899 enthalten ([http://www1.deutschebahn.com/file/laerm/6297846/jlccCIRXE05pXzrVu4vLZAIf81w/2244056/d\\_ata/umwelt\\_dringlichkeitsliste\\_laerm.pdf](http://www1.deutschebahn.com/file/laerm/6297846/jlccCIRXE05pXzrVu4vLZAIf81w/2244056/d_ata/umwelt_dringlichkeitsliste_laerm.pdf)).

Mit einer Freigabe des Abschnitts durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ist nach Aussage der Deutsche Bahn AG, DB Immobilien voraussichtlich im Jahr 2018/2019 zu rechnen. Art und Umfang der Lärmsanierungsmaßnahmen stehen noch nicht fest.

Für Gebäude, die an diesen identifizierten Streckenabschnitten stehen und an denen die Immissionsrichtwerte überschritten sind, können dann Mittel des Lärmsanierungsprogramms der DB eingesetzt werden, wenn sie vor dem 1. April 1974 gebaut wurden – also vor dem Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG). Die Immissionsrichtwerte an Schienenstrecken des Bundes betragen derzeit in Mischgebieten 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) bei Nacht, in Wohngebieten 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) bei Nacht.

Auf Bundesebene wurde folgende Maßnahmen zur Lärminderung an bundeseigenen Schienenwegen ergriffen

- Lärmabhängiges Trassenpreissystem



Mit dem Fahrplanwechsel 2012/2013 hatte die DB Netz AG das lärmabhängige Trassenpreissystem für Güterzüge eingeführt. Auf die regulären Trassenentgelte wird seit Juni 2013 ein Aufschlag erhoben, wenn in einem Güterzug nicht überwiegend „leise“ Güterwagen eingestellt sind.

Zusätzlich erhalten Güterwagenhalter, die einen vorhandenen Güterwagen von lauter auf leise Technik umrüsten, vom Bund einen laufleistungsabhängigen Bonus beim Einsatz eines umgerüsteten Güterwagens auf dem Streckennetz bundeseigener Eisenbahnen. Näheres hierzu regelt die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fortgeschriebene Förderrichtlinie "Lärmabhängiges Trassenpreissystem" vom 17. Oktober 2013.

- Umrüstung lauter Züge auf LL-Sohlen („Flüsterbremsen“), welche beim Bremsvorgang die Räder glätten und so das Fahrgeräusch des Zuges erheblich senken.

### **C.3.2 Geplante Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete für die nächsten fünf Jahre**

Da eventuelle Maßnahmen außerhalb der Zuständigkeit der Kommune sind, sind keine Angaben möglich.

### **C.3.3 Gesamtkosten der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen (überschlägige Schätzung)**

Da eventuelle Maßnahmen außerhalb der Zuständigkeit der Kommune sind, sind keine Angaben möglich.

### **C.3.4 Datum der Verabschiedung bzw. der Überprüfung des Aktionsplans**

13.01.2017

### **C.3.5 Falls es sich um die Überprüfung eines Lärmaktionsplans handelt: Ergebnis der Überprüfung des Aktionsplans**

### **C.3.6 Datum des geplanten Abschlusses der Maßnahmenumsetzung**

Da eventuelle Maßnahmen außerhalb der Zuständigkeit der Kommune sind, sind keine Angaben möglich.

### **C.3.7 Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen**

Da eventuelle Maßnahmen außerhalb der Zuständigkeit der Kommune sind, sind keine Angaben möglich.

### **C.3.8 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen**

Siedlungsentwicklung abseits der Bahnstrecke und Entwicklung von Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung



### **C.3.9 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans**

Da eventuelle Maßnahmen außerhalb der Zuständigkeit der Kommune sind, sind keine Angaben möglich.

## **D. Ergänzende Angaben**

### **D.1 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Öffentliche Anhörungen (tabellarische Zusammenfassung)**

Bekanntmachung der Aufstellung: 10.11.2016

Öffentliche Auslegung Aktionsplan-Entwurf: 21.11. – 27.12.2016

### **D.2 Weitere finanzielle Informationen**

–

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

<http://www.gaertringen.de/index.php?id=324>

Gärtringen, den 16.01.2017

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end, positioned above a horizontal line.



Lärmaktionsplan Gärtringen  
EU-Umgebungslärmrichtlinie  
Einwohnerstatistik Bestand Straßenlärm

ANLAGE  
1.1

Name	Intervalle	EU Einwohnerstatistik			
		Einwohner		Anzahl Wohnungen	
		Lden	Ln	Lden	Ln
<b>Alle Gebiete</b>	45 - 50	2748	655	1307	312
	50 - 55	1363	55	647	26
	55 - 60	260	2	124	1
	60 - 65	9	-	4	-
	65 - 70	1	-	0	-
	70 - 75	-	-	-	-
	> 75	-	-	-	-
	<b>Gärtringen</b>	45 - 50	2256	78	1074
50 - 55		421	11	201	5
55 - 60		32	2	15	1
60 - 65		9	-	4	-
65 - 70		1	-	0	-
70 - 75		-	-	-	-
> 75		-	-	-	-
<b>Rohrau</b>		45 - 50	492	577	233
	50 - 55	942	44	447	21
	55 - 60	228	-	109	-
	60 - 65	1	-	0	-
	65 - 70	-	-	-	-
	70 - 75	-	-	-	-
	> 75	-	-	-	-



Ingenieurbüro Zimmermann  
Akazienweg 5 74855 Haßmersheim

Seite 1

**Lärmaktionsplan Gärtringen**  
**EU-Umgebungs-lärmrichtlinie**  
**Flächenstatistik Bestand Straßenlärm**

**ANLAGE**  
**1.2**

Name	Intervalle	EU Flächenstatistik											
		Größe [km <sup>2</sup> ]		Einwohner		Anzahl Wohnungen		Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser		Anzahl Kindergärten	
		Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
<b>Alle Gebiete</b>	> 50	3,47	1,78	5008	589	2381	280	3	-	-	-	-	-
	> 55	2,35	0,93	1465	18	698	9	1	-	-	-	-	-
	> 60	1,35	0,44	155	3	74	1	-	-	-	-	-	-
	> 65	0,68	0,23	7	-	3	-	-	-	-	-	-	-
	> 70	0,34	0,12	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-
	> 75	0,19	0,04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	> 80	0,09	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	> 50	1,52	0,80	3181	97	1514	46	1	-	-	-	-	-
	> 55	1,01	0,55	226	18	108	9	-	-	-	-	-	-
	> 60	0,69	0,30	40	3	19	1	-	-	-	-	-	-
<b>Gärtringen</b>	> 65	0,43	0,18	7	-	3	-	-	-	-	-	-	-
	> 70	0,26	0,10	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-
	> 75	0,16	0,04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	> 80	0,08	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	> 50	1,94	0,98	1827	492	867	234	2	-	-	-	-	-
	> 55	1,34	0,38	1239	-	590	-	1	-	-	-	-	-
	> 60	0,66	0,13	115	-	55	-	-	-	-	-	-	-
	> 65	0,25	0,05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	> 70	0,09	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	> 75	0,03	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Rohrau</b>	> 80	0,01	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

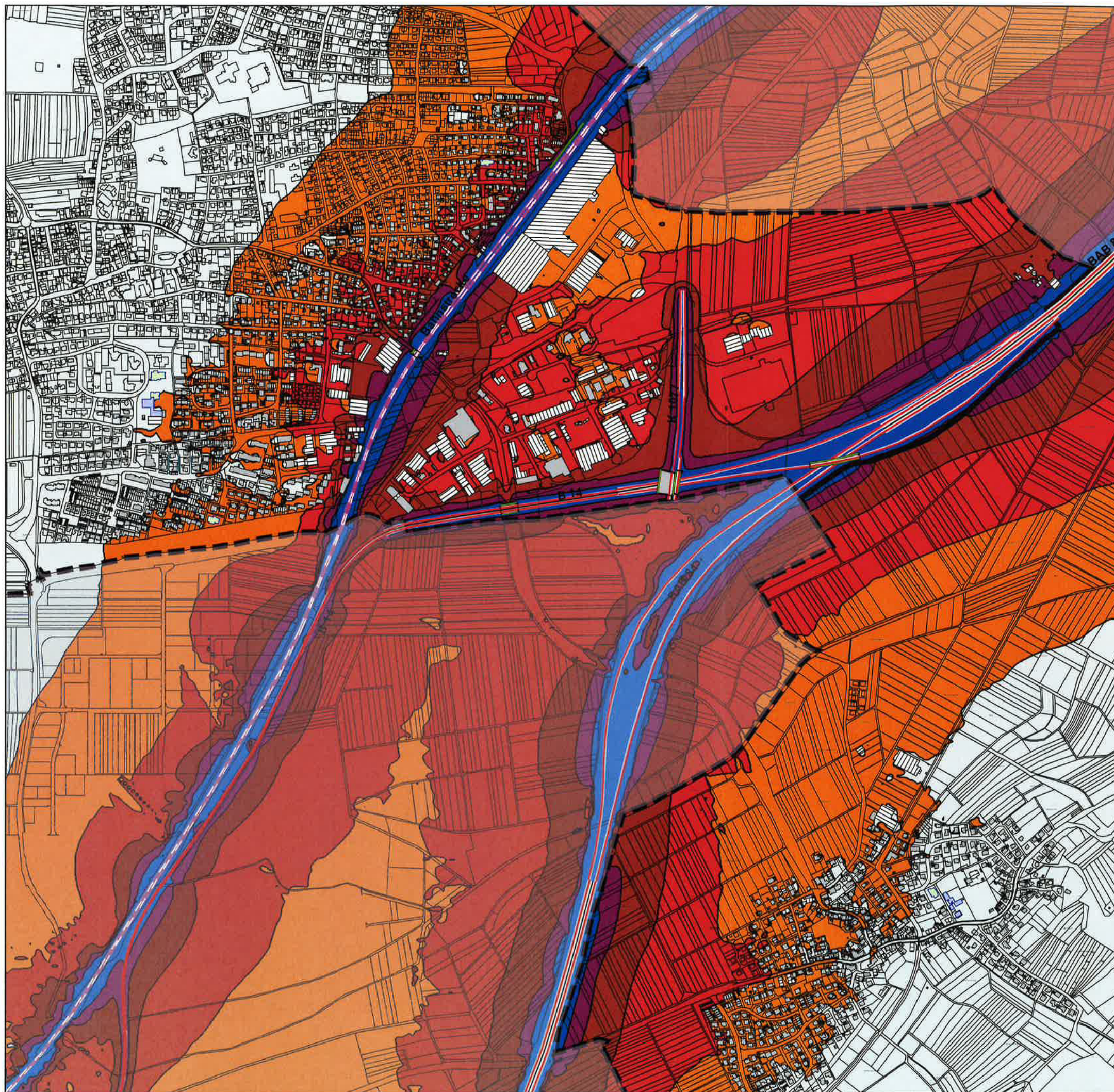


Ingenieurbüro Zimmermann  
 Akazienweg 5 74855 Haßmersheim



### Lärmaktionsplanung Stufe 2

Verkehrslärm  
Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht



#### Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Kindergarten
- Schule
- Emissionslinie Straße
- Emissionslinie Schiene
- Wand

#### Pegelbereich Lden in dB(A)

- < 55
- 55 - 60
- 60 - 65
- 65 - 70
- 70 - 75
- >= 75



Maßstab 1:10000



**Ingenieurbüro Zimmermann**  
Akazienweg 5  
74855 Haßmersheim a.N.



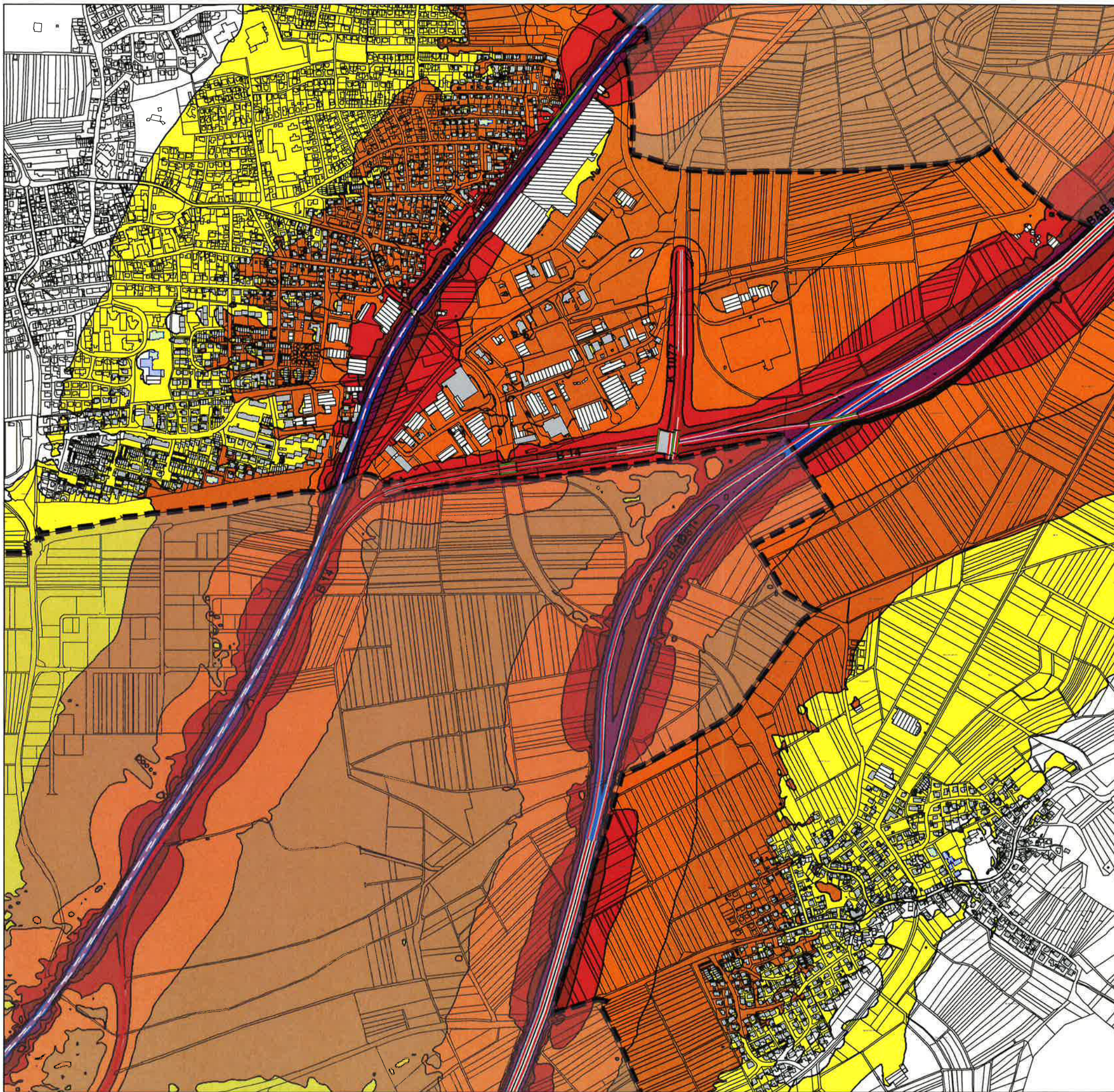
Stand: 14.09.2016

Datei: VS119/1-1 RLK L\_den



### Lärmaktionsplanung Stufe 2

Verkehrslärm  
Beurteilungspegel Nacht



#### Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Kindergarten
- Schule
- Emissionslinie Straße
- Emissionslinie Schiene
- Wand

#### Pegelbereich Ln in dB(A)

- < 45
- 45 - 50
- 50 - 55
- 55 - 60
- 60 - 65
- 65 - 70
- 70 - 75
- >= 75



Maßstab 1:10000



Ingenieurbüro Zimmermann  
Akazienweg 5  
74855 Haßmersheim a.N.



Stand: 14.09.2016

Datei: VS119/1-2 RLK L\_n





Lärmaktionsplanung Stufe 2

Verkehrslärm  
Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht



Ausschnitt: Gärtringen



Zeichenerklärung

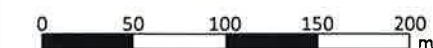
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Kindergarten
- Schule
- Emissionslinie Straße
- Emissionslinie Schiene
- Wand

Pegelbereich Lden  
in dB(A)

- < 55
- 55 - 60
- 60 - 65
- 65 - 70
- 70 - 75
- >= 75



Maßstab 1:4000



Ingenieurbüro Zimmermann  
Akazienweg 5  
74855 Haßmersheim a.N.



Stand: 14.09.2016

Datei: VS119/2-1 GLK L\_den



Lärmaktionsplanung Stufe 2

Verkehrslärm  
Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht



Ausschnitt: Rohrau

Zeichenerklärung

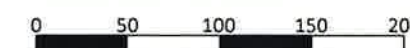
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Kindergarten
- Schule
- Emissionslinie Straße
- Emissionslinie Schiene
- Wand

Pegelbereich Lden  
in dB(A)

- < 55
- 55 - 60
- 60 - 65
- 65 - 70
- 70 - 75
- >= 75



Maßstab 1:4000



Ingenieurbüro Zimmermann

Akazienweg 5  
74855 Haßmersheim a.N.



Stand: 14.09.2016

Datei: VS119/2-1 GLK L\_den





Lärmaktionsplan Stufe 2

Verkehrslärm  
Beurteilungspegel Nacht



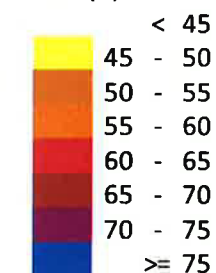
Ausschnitt: Gärtringen



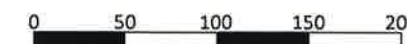
Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Kindergarten
- Schule
- Emissionslinie Straße
- Emissionslinie Schiene
- Wand

Pegelbereich Ln  
in dB(A)



Maßstab 1:4000



Ingenieurbüro Zimmermann

Akazienweg 5  
74855 Haßmersheim a.N.



Stand: 14.09.2016

Datei: VS119/2-2 GLK L\_n



Lärmaktionsplan Stufe 2

Verkehrslärm  
Beurteilungspegel Nacht



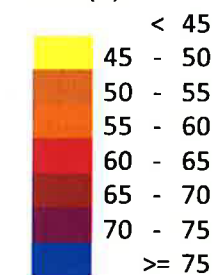
Ausschnitt: Rohrau



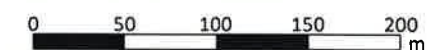
Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Kindergarten
- Schule
- Emissionslinie Straße
- Emissionslinie Schiene
- Wand

Pegelbereich Ln  
in dB(A)



Maßstab 1:4000



Ingenieurbüro Zimmermann  
Akazienweg 5  
74855 Haßmersheim a.N.



Stand: 14.09.2016

Datei: VS119/2-2 GLK L\_n