



Lärmaktionsplan Baden-Württemberg 2024



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR



Lärmaktionsplan Baden-Württemberg 2024

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

Baden-Württemberg soll leiser werden.



Auf dem Weg zu diesem erklärten Ziel wurden in den vergangenen Jahren schon große Fortschritte erreicht. Das Land Baden-Württemberg hat bereits zahlreiche Maßnahmen für mehr Klimaschutz und mehr Lärmschutz umgesetzt. Deutlich mehr als 1.000 Einzelmaßnahmen zum Schutz vor Lärm haben dazu beigetragen, dass es vor Ort leiser geworden ist. Die Lärmaktionspläne der Städte und Gemeinden haben daran einen großen Anteil.

Und doch zeigen die Ergebnisse der aktuellen Umgebungslärmkartierung, dass weiterhin großer Handlungsbedarf besteht. Noch immer sind viel zu viele Menschen in der Nähe von Straßen und Schienenwegen Lärmpegeln ausgesetzt, die zu Einschränkungen in der Lebensqualität, zu Schlafstörungen und ernsthaften gesundheitlichen Problemen führen können.

Mit unserer langfristigen Lärmschutzstrategie möchten wir erreichen, dass in Baden-Württemberg künftig niemand mehr gesundheitlichen Belastungen durch Verkehrslärm ausgesetzt ist. Dank gezielter Maßnahmen soll sich die Lebens- und Aufenthaltsqualität in unseren Städten, Dörfern und Erholungsräumen verbessern. Gleichzeitig setzt sich das Land für bessere rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen beim Schutz vor Verkehrslärm ein.

Am 2. Juli 2024 ist der Lärmaktionsplan Baden-Württemberg 2024 in Kraft getreten. Der Plan tritt als zweite Säule neben die Lärmaktionspläne der Städte und Gemeinden. Er liefert einen Überblick über die Lärmsituation an den Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken in Baden-Württemberg, über umgesetzte und geplante Lärmschutzmaßnahmen und die Ambitionen des Landes zum Schutz ruhiger Gebiete. Zugleich stellt das Land damit die von der EU geforderte flächendeckende Lärminderungsplanung und Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie sicher.

Die Öffentlichkeit konnte sich über das Beteiligungsportal des Landes mit Fragen und Anregungen aktiv an der Erstellung des Lärmaktionsplans Baden-Württemberg 2024 beteiligen. Die Bürgerinnen und Bürgern haben mehr als 140 Kommentare und annähernd 5.400 Bewertungen abgegeben und so einen wichtigen Beitrag zum Lärmschutz in Baden-Württemberg geleistet. Dafür danke ich allen, die sich eingebracht haben!

Gemeinsam können wir dafür sorgen, dem Schutz vor Lärm eine höhere Priorität einzuräumen, damit es leiser wird an den Straßen und Schienen in unserem Land!

Elke Zimmer MdL
Staatssekretärin im Ministerium für Verkehr



Inhalt

1. EINLEITUNG	5
1.1 Ausgangssituation	6
1.2 Rechtlicher Hintergrund	7
1.3 Von der Umgebungslärmkartierung zur Lärmaktionsplanung	7
1.4 Lärm und Gesundheit	7
1.5 Geltende Lärmgrenzwerte	8
1.6 Geltungsbereich des Plans und zuständige Behörde	8
1.7 Beschreibung des Landes	9
2. LÄRMSITUATION IN BADEN-WÜRTTEMBERG	11
2.1 Kartierungsumfang	11
2.2 Lärmkarten und Statistiken	11
2.3 Ergebnisse der Lärmkartierung 2022	12
2.3.1 Hauptverkehrsstraßen	12
2.3.2 Haupteisenbahnstrecken	12
2.4 Abschätzung der gesundheitlichen Auswirkungen und Belästigungen	14
2.5 Bewertung der Anzahl von Personen, die Verkehrslärm betroffen sind	14
2.6 Vergleich mit der Lärmkartierung 2017	14
2.7 Vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen	15
3. MASSNAHMEN GEGEN LÄRM	17
3.1 Laufende Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen	17
3.1.1 Förderung kommunaler Lärmschutzmaßnahmen und verkehrsberuhigte Ortsmitten	17
3.1.2 Bauliches Lärmsanierungsprogramm	18
3.1.3 Absenkung der Eingriffsschwelle für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen	20
3.1.4 Harmonisierung der Berechnungsgrundlage für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen	21
3.1.5 Vereinfachte Einführung innerörtlicher Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Wegfall des Zustimmungsvorbehalts	21
3.1.6 Aktionspläne für Mobilität, Klima- und Lärmschutz	21
3.1.7 Stärkung und Förderung des Umweltverbundes	21
3.1.8 Förderung von Elektromobilität bei Nutzfahrzeugen und Bussen	23
3.1.9 Maßnahmen gegen Motorradlärm	24
3.1.10 Posing-Erlass	26
3.1.11 Unterstützung der Kommunen durch Daten, Broschüren, Handreichungen und Ansprechpartner	26

3.2 Laufende Maßnahmen zur Lärminderung an Haupteisenbahnstrecken	28
3.2.1 Maßnahmen des Bundes	28
3.2.2 Lärmschutz bei der Ausschreibung von Schienenfahrzeugen im SPNV	28
3.2.3 Beschaffung und Einbau von Schienenkopfkonditionierungsanlagen an Bahnstrecken am Kaiserstuhl	29
3.2.4 Unterstützung der Kommunen durch Daten	29
3.3 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen für die nächsten fünf Jahre	29
3.3.1 Ziele der Verkehrswende in Baden-Württemberg	30
3.3.2 Nachrichtlich: Weitere Aktivitäten außerhalb des Lärmaktionsplans	30
3.4 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Haupteisenbahnstrecken für die nächsten fünf Jahre	31
3.4.1 Gesamtkonzept Lärmsanierung des Bundes	31
3.4.2 Überarbeitung des Landeseisenbahnfinanzierungsgesetzes (LEFG)	31
3.5 Durch die vorgesehenen Maßnahmen zu erwartende Verbesserungen	31
3.5.1 Anzahl entlastete Personen an Hauptverkehrsstraßen	31
3.5.2 Anzahl entlastete Personen an Haupteisenbahnstrecken	31
4. LÄRMSCHUTZSTRATEGIE BADEN-WÜRTTEMBERG	33
4.1 Erfolgreiche Maßnahmen beibehalten	34
4.1.1 Lärminderungspotenzial von Tempo 30 und lärmarmen Fahrbahnbelägen	34
4.1.2 Lärmaktionsplanung der Städte und Gemeinden	35
4.2 Bessere Rahmenbedingungen für den Schutz vor Lärm schaffen	36
4.2.1 Forderungen an den Bund	36
4.2.2 Forderungen an die EU-Ebene	37
5. RUHIGE GEBIETE	38
5.1 Rechtliche Grundlagen für ruhige Gebiete	39
5.2 Vorgehen zur Festlegung ruhiger Gebiete	39
5.3 Festlegung des Nationalparks Schwarzwald als ruhiges Gebiet	39
5.4 Potenzialflächen für ruhige Gebiete	40
5.5 Ausblick: Aktivitäten zum Schutz weiterer ruhiger Gebiete	43
6. BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT	44
6.1 Grundlagen	45
6.2 Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung	45
6.3 Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung	46
7. ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK	49

1. Einleitung



1.1 AUSGANGSSITUATION

Lärm ist eines der größten Umweltprobleme unserer Zeit. Straßen- und Schienenverkehr zählen zu den Hauptquellen des Lärms in Deutschland. Einer Erhebung des **UMWELTBUNDESAMTES** aus dem Jahr 2020 zufolge fühlen sich in Deutschland 76 Prozent der Befragten in ihrem Wohnumfeld durch Straßenverkehr gestört oder belastigt. Beim Schienenverkehr sind es, obwohl es deutlich weniger Schienenwege als Straßen gibt, immerhin 34 Prozent.

Die Lärmaktionspläne der Städte und Gemeinden haben sich zu einer zentralen Säule beim Schutz vor Lärm entwickelt. Der Fokus dieser Lärmaktionspläne liegt auf den jeweiligen örtlichen Verhältnissen. Es sind ergänzend aber auch Maßnahmen und Rahmensetzungen auf Ebene des Landes erforderlich. In dem vorliegenden Lärmaktionsplan Baden-Württemberg 2024 werden die Maßnahmen, die vom Land bereits auf den Weg gebracht wurden, sowie die Anstrengungen des Landes für bessere Handlungsmöglichkeiten beim Schutz vor Verkehrslärm dargestellt. Die Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg hat damit nun zwei Säulen: neben die Lärmaktionspläne der Städte und Gemeinden mit ihrem Fokus auf die jeweiligen örtlichen Verhältnisse tritt der landesweite Lärmaktionsplan Baden-Württemberg 2024.



Der Lärmaktionsplan Baden-Württemberg 2024 gilt landesweit und umfasst damit alle durch das Land kartierten Bereiche der aktuellen Umgebungslärmkartierung außerhalb der Ballungsräume. Damit wird auch die Lücke geschlossen, dass bisher nicht für alle von der Kartierung erfassten Bereiche an Straßen und Haupteisenbahnstrecken kommunale Lärmaktionspläne vorliegen. Da dies nicht nur in Baden-Württemberg, sondern auch in anderen Teilen Deutschlands der Fall war, hat die Europäische Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland eröffnet. Wird auch künftig nicht für alle kartierten Bereiche ein Lärmaktionsplan vorgelegt, drohen bei einer Verurteilung durch den Europäischen Gerichtshof hohe Strafzahlungen.

Mit dem landesweiten Lärmaktionsplan Baden-Württemberg 2024 ist eine flächendeckende Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Baden-Württemberg gegeben. Zuständig für das Aufstellen eines landesweiten Lärmaktionsplans ist das Ministerium für Verkehr. Der landesweite Lärmaktionsplan Baden-Württemberg 2024 hat die Planung von Maßnahmen mit überörtlichem Charakter zum Gegenstand, die in einem kommunalen Lärmaktionsplan nicht geregelt werden könnten. Das bedeutet auch, dass der Lärmaktionsplan Baden-Württemberg nur Maßnahmen festlegt, für die die kommunalen Lärmaktionspläne keine Bindungswirkung gegenüber den Fachbehörden entfalten. So ist insbesondere die konkrete Festlegung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans des Landes. Dies ist weiterhin den Lärmaktionsplänen der Städte und Gemeinden vorbehalten. Ungeachtet dessen können die Verkehrsbehörden aufgrund ihrer Zuständigkeit für das Straßenverkehrsrecht auch unabhängig von Lärmaktionsplänen tätig werden.

Der vorliegende Lärmaktionsplan des Landes analysiert die Lärmsituation an Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken außerhalb der Ballungsräume in Baden-Württemberg auf Grundlage der Lärmkartierung 2022 und zeigt Maßnahmen auf, um die Lärmbetroffenheit in Baden-Württemberg weiter zu reduzieren.

1.2 RECHTLICHER HINTERGRUND

Die **EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE** (RL 2002/49/EG) wurde im sechsten Teil des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in den §§ 47a bis 47f sowie in der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) in nationales Recht umgesetzt.

1.3. VON DER UMGEBUNGSLÄRMKARTIERUNG ZUR LÄRMAKTIONSPLANUNG

Seit dem Jahr 2007 muss in einem 5-Jahres-Turnus eine Umgebungslärmkartierung durchgeführt werden. Hierbei müssen Lärmkarten für sämtliche Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen, in Ballungsräumen auch sonstigen lärmrelevanten Straßen, Schienen und Flughäfen sowie großen Industrieanlagen, ausgearbeitet werden.

Hauptverkehrsstraßen sind Landes- und Bundesstraßen sowie Autobahnen ab 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr (das entspricht etwa 8.200 Fahrzeugen pro Tag). Haupteisenbahnstrecken sind Schienenwege ab 30.000 Zügen pro Jahr. Als Großflughafen ist in Baden-Württemberg nur der Flughafen Stuttgart zu kartieren.

In Baden-Württemberg ist die **LUBW** Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg für die Kartierung der Hauptverkehrsstraßen, der nicht-bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken und des Großflughafens Stuttgart zuständig. Die Lärmkarten der Ballungsräume Freiburg, Heidelberg, Heilbronn, Karlsruhe, Mannheim, Pforzheim, Reutlingen, Stuttgart und Ulm werden von der jeweiligen Stadtverwaltung erarbeitet. Die Kartierung der Schienenwege des Bundes erfolgt durch das Eisenbahn-Bundesamt.

Auf Grundlage der Lärmkarten sind Lärmaktionspläne zu erstellen. Diese haben sowohl zum Ziel, die festgestellten Lärmprobleme zu reduzieren, als auch ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen.

Die Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg besteht aus zwei Säulen: das Verkehrsministerium erstellt einen landesweiten Lärmaktionsplan und die Städte und Gemeinden erstellen Lärmaktionspläne mit dem Fokus auf die jeweiligen örtlichen Verhältnisse.

Außerdem erstellt das Eisenbahn-Bundesamt (**EBA**) einen Lärmaktionsplan für Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit und das Regierungspräsidium Stuttgart (**RPS**) für den Großflughafen Stuttgart. Die Ballungsraumstädte Freiburg, Heidelberg, Heilbronn, Karlsruhe, Mannheim, Pforzheim, Reutlingen, Stuttgart und Ulm erarbeiten Lärmaktionspläne für ihr jeweiliges Stadtgebiet.

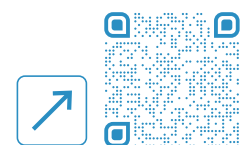
1.4 LÄRM UND GESUNDHEIT

Sind Menschen dauerhaft erhöhten Lärmbelastungen ausgesetzt, kann dies negative Auswirkungen auf die Gesundheit haben. Zu den möglichen gesundheitlichen Folgen **ERHÖHTER LÄRMBELASTUNG** zählen eine ganze Reihe physischer und psychischer Probleme, angefangen mit Belästigung durch Lärm als Stressfaktor, über Schlafstörungen und Depression bis hin zu ischämischen Herz-Krankheiten, Herz-Kreislaufproblemen und Herzinfarkt. Bei Kindern kann Verkehrslärm dazu führen, dass kognitive Entwicklungsprozesse verzögert ablaufen, was sich bspw. am Lesalter der Kinder im Vergleich zu gleichaltrigen Kindern ohne Lärmbelastung zeigt.



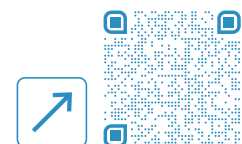
**EU-UMGEBUNGSLÄRM-
RICHTLINIE**

www.t1p.de/EU_Umgebungslaermrichtlinie



LÄRMKARTEN DER LUBW

www.t1p.de/laermkarten



**EISENBAHN-BUNDES-
AMT (EBA)**

www.t1p.de/Eisenbahn-Bundesamt_Laermaktionsplanung



**REGIERUNGSPRÄSIDIUM
STUTTGART (RPS)**

www.t1p.de/RPS_Laermaktionsplan



**ERHÖHTE
LÄRMBELASTUNG**

www.t1p.de/einfluss_des_laerms

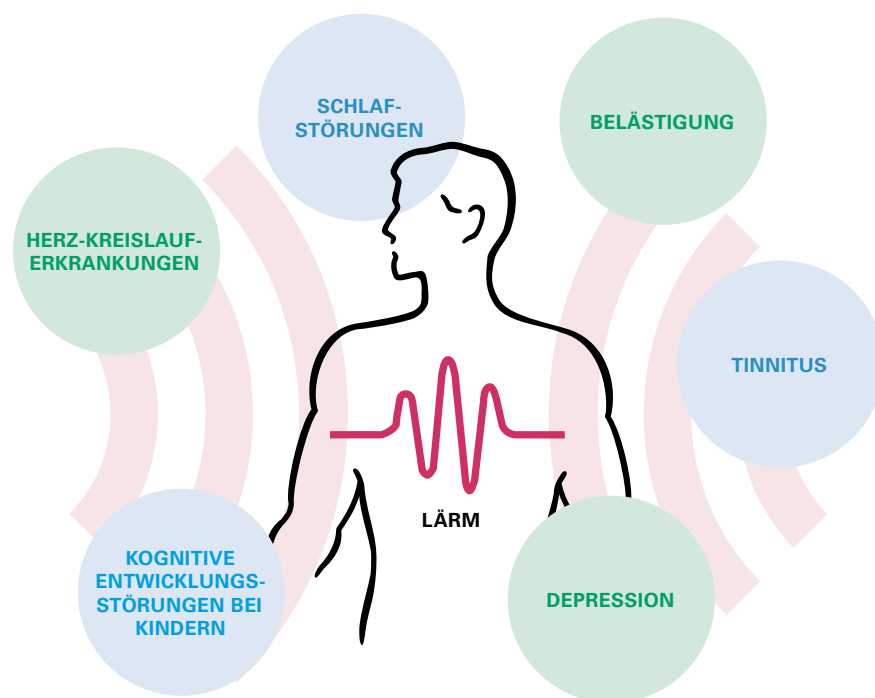


Abbildung 1: Auswirkungen von Lärm auf die Gesundheit.



UMWELTBUNDESAMT
NAROMI STUDIE
www.t1p.de/Naromi_Studie

Aus der **NAROMI** (Noise and Risk of Myocardial Infarction)-Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes (UBA) geht hervor, dass Männer, die jahrelang an lauten Straßen mit Mittelungspegeln über 65 dB(A) am Tag leben, ein um 20 bis 30 Prozent höheres Herzinfarkt-Risiko haben, als Männer, die in ruhigeren Wohngebieten mit Pegeln bis maximal 60 dB(A) tags leben.

Das Verkehrsministerium hat sich zum Ziel gesetzt, dass künftig niemand mehr gesundheitskritischen Lärmbelastungen über 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht durch den Lärm von Straßen und Schienenwegen ausgesetzt ist. Daher sollen die bestehenden Handlungsmöglichkeiten im Sinne der Lärmbetroffenen ausgeschöpft werden (**KOOPERATIONSERLASS-LÄRMAKTIONSPLANUNG**).



SACHVERSTÄNDIGENRAT
FÜR UMWELTFRAGEN
www.t1p.de/Umweltrat_Umweltgutachten

Um die Gesundheit zu schützen, sollen Lärmbelastungen über 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts nach einhelliger Auffassung der Lärmwirkungsforschung vermieden werden. Entsprechende Empfehlungen haben das Umweltbundesamt und der **SACHVERSTÄNDIGENRAT FÜR UMWELTFRAGEN** wiederholt ausgesprochen. Auch die sogenannte „**MARWEINRUNDE**“ mit Lärmwirkungsexpertinnen und -experten aus dem deutschsprachigen Raum kam 2019 zu dem Ergebnis, dass die heute geltenden Eingriffsschwellen beim Straßenverkehrslärm dem Gesundheitsrisiko Verkehrslärm nicht gerecht werden und zumindest auf die Werte von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht abgesenkt werden sollten.

1.5 GELTENDE LÄRMGRENZWERTE

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie schreibt keine Lärmgrenzwerte fest. In Deutschland gelten für Straßen und Schienenwege je nach Kontext verschiedene Grenz- und Auslösewerte zur Beurteilung der Lärmsituation (siehe Tabellen 1 und 2).

1.6 GELTUNGSBEREICH DES PLANS UND ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE

Der vorliegende Lärmaktionsplan gilt für das gesamte Land Baden-Württemberg. Er deckt die Lärmquellen Hauptverkehrsstraßen und Haupt-eisenbahnstrecken (bundeseigen sowie nicht-bundeseigen) außerhalb der Ballungsräume ab.



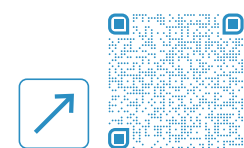
Gebietskategorie	 Tag (6 – 22 Uhr)	 Nacht (22 – 06 Uhr)
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57	47
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59	49
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	64	54
in Gewerbegebieten	69	59

Tabelle 1: Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge bei Neubau und wesentlicher Änderung von Straßen und Schienenwegen (Quelle: Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV)



**KOOPERATIONSERLASS-
LÄRMAKTIONS-PLANUNG**
www.t1p.de/Kooperationserlass_Laermaktionsplanung



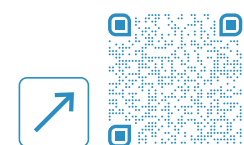
Gebietskategorie	 Tag (6 – 22 Uhr)	 Nacht (22 – 06 Uhr)
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	64	54
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	66	56
in Gewerbegebieten	72	62

Tabelle 2: Auslösewerte der Lärmsanierung an bestehenden Bundesfern- und Landesstraßen sowie Schienenwegen des Bundes (Quelle: Verkehrsministerium Baden-Württemberg, [Regelungen zum Verkehrslärmschutz an Straßen](#), Az. 2-3911.7-95 vom 25.08.2020 / FörderRL Lärmsanierung Schiene)



REGELUNGEN ZUM VERKEHRSLÄRMSCHUTZ AN STRASSEN
www.t1p.de/Verkehrslaerm-schutz_an_Strassen

Zuständige Behörde für die Erstellung dieses landesweiten Lärmaktionsplans ist das

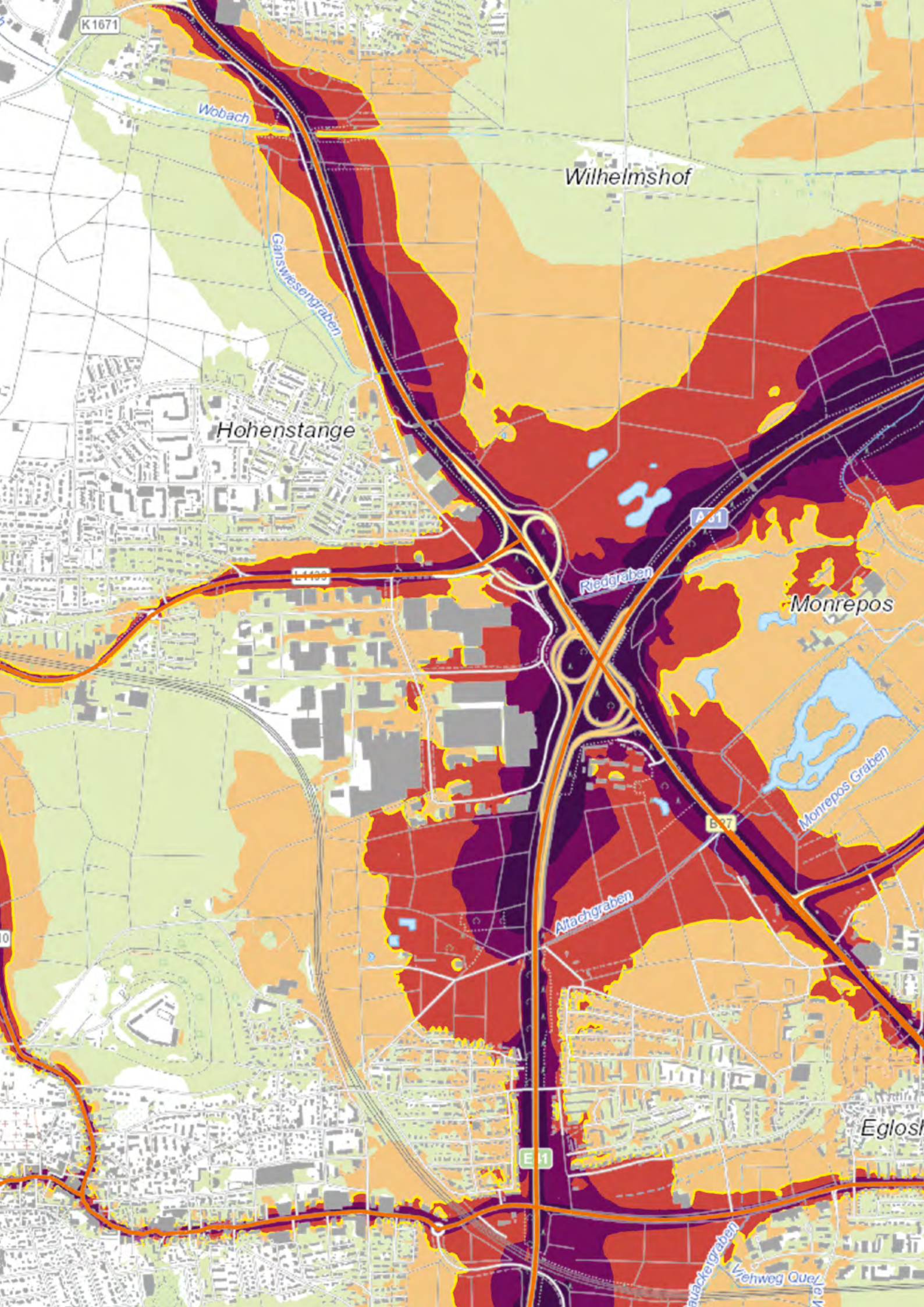
Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
 Dorotheenstraße 8
 70173 Stuttgart
 Tel.: 0711/89686-0
 Fax: 0711/89686-9020
 E-Mail: Poststelle@vm.bwl.de

1.7 BESCHREIBUNG DES LANDES

Das Land Baden-Württemberg hat eine Fläche von etwa 36.000 km² und ist durch zwei Mittelgebirge (Schwarzwald und Schwäbische Alb) topografisch stark gegliedert. In Baden-Würt-

temberg leben etwa 11,3 Mio. Menschen. Verkehrlich wird Baden-Württemberg durch mehrere Bundesautobahnen erschlossen, insbesondere die A 5, A 6, A 7, A 8 und A 81. Hinzu kommen mehr als 50 Bundesstraßen. Die Straßen des überörtlichen Verkehrs umfassen eine Gesamtlänge von annähernd 27.500 Kilometern.

Baden-Württemberg verfügt über ein Schienennetz von insgesamt rund 3.900 Kilometern Länge. Die wichtigsten überregionalen Eisenbahnstrecken im Land sind die Strecken Basel – Karlsruhe – Mannheim sowie Mannheim – Stuttgart – Ulm.



2. Lärmsituation in Baden-Württemberg

In Baden-Württemberg zählen – ebenso wie im restlichen Bundesgebiet – der Straßen- und der Schienenverkehr zu den Hauptverursachern der Lärmbelastung. Die alle fünf Jahre stattfindende Umgebungslärmkartierung zeigt die Höhe der Lärmbelastungen auf.

2.1 KARTIERUNGSUMFANG

In die Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume werden Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr einbezogen. Das entspricht einem täglichen Verkehrsaufkommen von ca. 8.200 Kraftfahrzeugen. Bei der Lärmkartierung 2022 umfasste dies in Baden-Württemberg ein Netz von Hauptverkehrsstraßen mit einer Gesamtlänge von mehr als 5.300 Kilometern.

In die Lärmkartierung der bundeseigenen und nicht-bundeseigenen Hauptbahnstrecken werden Eisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr einbezogen, das entspricht einem täglichen Verkehrsaufkommen von ca. 82 Zügen. Für die Lärmkartierung der bundeseigenen Schienenwege ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Bundesweit umfasst das nach Angaben des EBA etwa 17.000 Streckenkilometer kartierungspflichtiger Hauptbahnstrecken. In Baden-Württemberg zählt zudem ein Streckennetz von knapp 170 Kilometern nicht-bundeseigener Schienenwege zu den kartierungspflichtigen Hauptbahnstrecken. Für deren Lärmkartierung ist die LUBW zuständig.

2.2 LÄRMKARTEN UND STATISTIKEN

Die Lärmkarten der LUBW können im interaktiven Kartendienst „Umwelt-Daten und -Karten Online“ **UDO** für die Lärmindizes L_{DEN}

und L_{Night} eingesehen und heruntergeladen werden. Neben den Kartierungsergebnissen können auch die streckenbezogenen Eingangsdaten der Lärmkartierung eingesehen werden. Bei den Hauptverkehrsstraßen umfasst das Verkehrsmenge, Verkehrszusammensetzung, zulässige Geschwindigkeit und den Typ des Straßenbelags, bei den nicht-bundeseigenen Hauptbahnstrecken im Wesentlichen das Zugaufkommen und Angaben zum Streckenbetreiber. Auch bereits vorhandene Lärmschutteinrichtungen sind im Kartendienst mit ihren akustischen Parametern einsehbar.

Die **BELASTUNGSSTATISTIK** weist nach Gemeinden differenziert die Lärmbetroffenheit in Form von lärmbelasteten Personen, Schul- und Krankenhausgebäuden, Wohnungen sowie Flächen aus. Das Ausmaß der Lärmbetroffenheit der Gemeinden variiert stark in Abhängigkeit von räumlicher Situation, der Lage der Hauptverkehrsachsen und der Gemeindegröße.



LÄRMINDIZES L_{DEN} UND L_{NIGHT}

Der Lärmindex L_{DEN} beschreibt die Lärmbelastung für den gesamten Tag (24 Stunden). Er berücksichtigt die Lärmbelastung am Tag (day 06.00 bis 18.00 Uhr), am Abend (evening 18.00 bis 22.00 Uhr) und in der Nacht (night 22.00 bis 06.00 Uhr), wobei Abend und Nacht durch einen Zuschlag stärker gewichtet werden, um die höhere Störwirkung in diesem Zeitabschnitt zu berücksichtigen.

Der Lärmindex L_{Night} spiegelt die Lärmbelastung nur für den Nachtzeitraum wider (22.00 bis 6.00 Uhr).



Quelle: LUBW



Pegelbereich in dB(A)		 L _{DEN} (24 Stunden)	 L _{Night} (22 – 06 Uhr)
von	bis		
50	54	---	504.500
55	59	835.600	225.900
60	64	330.400	100.500
65	69	171.500	14.400
70	74	83.800	400
75		9.400	---
Summe gesamt		1.430.700	845.700
Summe über L _{DEN} 65 dB(A) L _{Night} 55 dB(A)		264.700	341.200

Tabelle 3: Anzahl der in Baden-Württemberg von Straßenverkehrslärm betroffenen Menschen an Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen (zu kartierende Pegelbereiche gem. 34. BImSchV), Quelle: Umgebungslärmkartierung 2022, LUBW





LÄRMKARTEN DER LUBW
www.t1p.de/laermkarten

Die **LÄRMKARTEN** der neun Ballungsräume sowie des Eisenbahn-Bundesamtes sind ebenfalls über die Webseite der LUBW zugänglich.

2.3 ERGEBNISSE DER LÄRMKARTIERUNG 2022

2.3.1 HAUPTVERKEHRSSTRASSEN

Der Lärm an den kartierungspflichtigen Hauptverkehrsstraßen wirkt sich auf die Gebiete von 754 Gemeinden im Land aus. Damit sind etwa zwei Drittel der Gemeinden Baden-Württembergs von der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen erfasst. Die Tabellen 3 und 4 geben auf Basis der Lärmkartierung 2022 einen Überblick über die landesweite Anzahl der durch Lärm an Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner, Flächen und Wohnungen sowie Schul- und Krankenhäuser.

2.3.2 HAUPTEISENBAHNSTRECKEN

Die Kartierung der bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken des EBA umfasst 509 Städte und Gemeinden sowie die neun Ballungsräume in Baden-Württemberg. Vom Lärm an den kartierungspflichtigen, nicht-bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken sind zusätzlich die Gebiete von 26 Gemeinden im Land betroffen. Die Tabellen 5 bis 8 geben auf Basis der Lärmkartierung 2022 des EBA und der LUBW einen Überblick über die landesweite Anzahl der durch Lärm an bundeseigenen und nicht-bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken außerhalb der Ballungsräume betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner, Flächen und Wohnungen sowie Schul- und Krankenhäuser.

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km²	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
> 55 dB(A)	4.572	681.300	1585	192
> 65 dB(A)	1.333	126.000	254	27
> 75 dB(A)	263	4.500	8	2

Tabelle 4: Geschätzte Anzahl der in Baden-Württemberg von Straßenverkehrslärm belasteten Flächen, betroffenen Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser an Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume, Quelle: Umgebungslärmkartierung 2022, LUBW



Pegelbereich in dB(A)			
von	bis	L_{DEN} (24 Stunden)	L_{Night} (22 – 06 Uhr)
50	54	---	112.400
55	59	141.000	53.400
60	64	71.300	17.700
65	69	29.500	3.100
70	74	6.300	200
75		500	---
Summe gesamt		248.600	186.900
Summe über L_{DEN} 65 dB(A) L_{Night} 55 dB(A)		36.300	74.500

Tabelle 5: Anzahl der in Baden-Württemberg von Schienenlärm betroffenen Menschen an bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken sowie bundeseigenen Schienenwegen in Ballungsräumen (zu kartierende Pegelbereiche gemäß 34. BImSchV), Quelle: Umgebungslärmkartierung 2022, EBA

L_{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
> 55 dB(A)	583,1	118.400	629	44
> 65 dB(A)	124,7	17.300	122	4
> 75 dB(A)	16,4	200	0	0

Tabelle 6: Geschätzte Anzahl der in Baden-Württemberg von Schienenlärm belasteten Flächen, betroffenen Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser an bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken sowie bundeseigenen Schienenwegen in Ballungsräumen; Quelle: Umgebungslärmkartierung 2022, EBA



Pegelbereich in dB(A)			
von	bis	L_{DEN} (24 Stunden)	L_{Night} (22 – 06 Uhr)
50	54	---	2.600
55	59	5.600	500
60	64	1.400	200
65	69	300	0
70	74	100	0
75		0	---
Summe gesamt		7.400	3.300
Summe über L_{DEN} 65 dB(A) L_{Night} 55 dB(A)		400	700

Tabelle 7: Anzahl der in Baden-Württemberg von Schienenlärm betroffenen Menschen an nicht-bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken außerhalb der Ballungsräume (zu kartierende Pegelbereiche gemäß 34. BImSchV), Quelle: Umgebungslärmkartierung 2022, LUBW

L_{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
> 55 dB(A)	11	3.500	7	0
> 65 dB(A)	1	200	0	0
> 75 dB(A)	0	0	0	0

Tabelle 8: Geschätzte Anzahl der in Baden-Württemberg von Schienenlärm belasteten Flächen, betroffenen Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser an nicht-bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken außerhalb der Ballungsräume, Quelle: Umgebungslärmkartierung 2022, LUBW



§ 4 ABS. 4 NR. 9 DER 34.
BIMSCHV
www.t1p.de/bimschv_34_4



LEITLINIEN FÜR UMGEBUNGSLÄRM FÜR DIE EUROPÄISCHE REGION
www.t1p.de/WHO_Europa_Leitlinien

2.4 ABSCHÄTZUNG DER GESUNDHEITLICHEN AUSWIRKUNGEN UND BELÄSTIGUNGEN

Mit der Lärmkartierung werden entsprechend § 4 ABS. 4 NR. 9 DER 34. BIMSCHV auch Kennzahlen zur Abschätzung der gesundheitlichen Auswirkungen und Belästigungen durch Verkehrslärm ermittelt. Dem liegen Expositions-Wirkungs-Beziehungen auf Basis epidemiologischer Studien zugrunde, die die Weltgesundheitsorganisation WHO im Rahmen der „LEITLINIEN FÜR UMGEBUNGSLÄRM FÜR DIE EUROPÄISCHE REGION“ veröffentlichte. Durch den von Hauptverkehrsstraßen ausgehenden Lärm sind in Baden-Württemberg außerhalb der Ballungsräume schätzungsweise 232.000 Personen einer starken Belästigung (HA) ausgesetzt, 53.000 leiden aufgrund des Lärms unter starken Schlafstörungen (HSD). In 360 Fällen ist von durch den Straßenverkehrslärm verursachten ischämischen Herzkrankheiten (IHD) auszugehen.

Laut Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes sind in Baden-Württemberg schätzungsweise 44.600 Menschen stark durch den Lärm der bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken belastigt (HA), 20.000 Menschen sind stark schlafgestört (HSD). An den nicht-bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken außerhalb der Ballungsräume sind schätzungsweise 1.200 Personen einer starken Belästigung (HA) ausgesetzt, in 310 Fällen ist aufgrund des Lärms von starken Schlafstörungen auszugehen (HSD).

2.5 BEWERTUNG DER ANZAHL VON PERSONEN, DIE VERKEHRSLÄRM BETROFFEN SIND

In einem gesundheitskritischen Bereich liegen Lärmbelastungen oberhalb von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht. Nach der Lärmkartierung 2022 sind 264.700 Menschen an Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume von ganztägigen Lärmpegeln L_{DEN} über 65 dB(A) betroffen. Bei nächtlichen Lärmpegeln L_{Night} oberhalb von 55 dB(A)

sind es 341.200 Menschen. Das ist etwa jeder dreißigste in Baden-Württemberg lebende Mensch. Allein durch die Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume mit jährlichen Verkehrsbelastungen über 3 Millionen Fahrzeugen sind mehr als 4.500 Quadratkilometer mit Lärmpegeln über 55 dB(A) L_{DEN} verlärm. Das entspricht fast 13 Prozent der gesamten Landesfläche Baden-Württembergs. Bezieht man weitere kleinere Straßen, andere Verkehrslärmquellen und die Straßen in den Ballungsräumen mit ein, ist von einer nochmals deutlich größeren flächenhaften Lärmbelastung auszugehen.

Von Schienenverkehrslärm im gesundheitskritischen Bereich sind in Baden-Württemberg ganztägig insgesamt 36.700 Menschen und nachts insgesamt 75.200 Menschen betroffen, davon ganztägig 400 Menschen und nachts 700 Menschen an den nicht-bundeseigenen Schienenwegen.

2.6 VERGLEICH MIT DER LÄRMKARTIERUNG 2017

Der EU-Umgebungslärmrichtlinie folgend werden alle fünf Jahre Lärmkarten erstellt. Ab der Lärmkartierung 2022 werden alle Lärmkarten in der EU einheitlich nach neuen, harmonisierten Berechnungsverfahren erstellt, welche sich deutlich von den bisher in Deutschland verwendeten Verfahren unterscheiden. Damit sind die Ergebnisse zwischen den Mitgliedstaaten vergleichbar. Allerdings weichen die Ergebnisse der Lärmkartierung 2022 deutlich von denen der vorangegangenen Lärmkartierung 2017 ab. Dies führt selbst bei unveränderter Vor-Ort-Situation dazu, dass mehr lärmbelastete Flächen und deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen werden. Zwischenzeitig erfolgte Lärminderungsmaßnahmen können daher nicht aus den aktuellen Lärmkarten und Anzahl der Belasteten abgelesen werden. Wesentliche Gründe hierfür sind:

- Die Emissionen im Straßen-, Schienen- und Luftverkehr werden nun wesentlich detaillierter modelliert. So werden z. B. beim Straßenverkehr die Rollgeräusche und die Motorengeräusche getrennt berechnet.
- Die Schallausbreitung wird wesentlich komplexer modelliert. Sie berücksichtigt nun z. B. auch unterschiedliche meteorologische Bedingungen sowie frequenzabhängige Effekte bei der Abschirmung von Lärmquellen durch Lärmschutzwände oder bei der Reflexion an Gebäuden.
- Die Anzahl der Belastetsten wird nun anders ermittelt. Früher wurde die Zahl der in einem Gebäude wohnenden Personen gleichmäßig auf die Immissionspunkte am Gebäude verteilt, auf laute und leise Seiten. Jetzt hingegen wird die gesamte Personenzahl eines Gebäudes der lauterer Seite zugewiesen; die leisere Seite des Gebäudes wird nicht berücksichtigt. Somit werden deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen.
- Die Rundungsregel für die Bildung der ausgewiesenen Pegelklassen wurde geändert. Dadurch verschieben sich die 5 Dezibel breiten Pegelklassen um 0,5 Dezibel zu niedrigeren Werten. Damit werden tendenziell größere lärmbelastete Flächen und mehr sowie stärker lärmbelastete Menschen ausgewiesen.

Neben diesen Änderungen durch die neuen Berechnungsmethoden wirken sich auch veränderte Verhältnisse vor Ort auf die Ergebnisse der Kartierung aus. Beispiele sind:

- Die aktuellen Verkehrsmengen auf Straßen, Schienenwegen und Flughäfen können die Relevanzschwellen, ab denen sie bei der Kartierung zu berücksichtigen sind, unter- oder überschreiten. So können z. B. Verkehrsverlagerungen dazu führen, dass eine Straße erstmals zu kartieren ist.
- Die für die Lärmberechnung relevanten Größen können sich geändert haben. So beeinflussen z. B. zwischenzeitlich umgesetzte

Maßnahmen wie Tempo 30 oder ein Austausch des Fahrbahnbelags die Lärmsituation vor Ort.

- Die Zahl der Bewohnerinnen und Bewohner kann sich durch Wohnungsneubau erhöhen und damit auch die Zahl der lärmbelasteten Menschen.

2.7 VORHANDENE LÄRMPROBLEME UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGE SITUATIONEN

Angesichts der bestehenden Betroffenheiten sind weitere Anstrengungen erforderlich, um die Menschen im Land besser vor Umgebungslärm und seinen gesundheitsschädigenden Folgen zu schützen.

Lärmbelastungen oberhalb von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} liegen in einem gesundheitskritischen Bereich. Mit der Lärmaktionsplanung soll darauf hingewirkt werden, diese Werte nach Möglichkeit zu unterschreiten. In 636, also fast 60 Prozent der Gemeinden Baden-Württembergs, wurden Lärmbetroffenheiten durch den Straßenverkehr oberhalb dieser Werte ermittelt. Vordringlicher Handlungsbedarf besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen über 70 dB(A) L_{DEN} und 60 dB(A) L_{Night} . Belastete von Lärmpegeln in dieser Höhe wurden in 571, also gut der Hälfte der Gemeinden in Baden-Württemberg ermittelt. Bei den bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken sind es 236 Gemeinden mit Lärmpegeln im gesundheitskritischen Bereich und 179 Gemeinden mit sehr hohen Lärmpegeln. Bei den nicht-bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken sind es 17 bzw. 8 Gemeinden.

Neben den Betroffenen an den hochbelasteten, kartierungspflichtigen Hauptverkehrsstraßen gibt es auch an kleineren Straßen eine große Anzahl von Menschen, die potentiell gesundheitsschädlichen Lärmpegeln ausgesetzt sind. Dies unterstreicht nochmals die große Bedeutung des Lärmschutzes für die Gesundheit der Menschen im Land.



3. Maßnahmen gegen Lärm

Baden-Württemberg misst dem Schutz vor Verkehrslärm eine hohe Bedeutung bei. Ziel des Verkehrsministeriums ist, dass die bestehenden Handlungsmöglichkeiten für den Lärmschutz im Interesse der Lärmbetroffenen ausgeschöpft werden.

Der Lärmaktionsplan Baden-Württemberg 2024 zusammen mit den Lärmaktionsplänen der Städte und Gemeinden sind wichtige Säulen des Lärmschutzes.

Das Verkehrsministerium hat Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm und Rahmenseetzungen auf Ebene des Landes auf den Weg gebracht und entwickelt diese weiter. Diese Maßnahmen sind Gegenstand des Lärmaktionsplans Baden-Württemberg. Der Lärmschutz profitiert zudem von der Verkehrswende und den Aktivitäten des Landes hin zu einer nachhaltigen und leisen Mobilität. Mit dem Lärmaktionsplan Baden-Württemberg werden entsprechend unionsrechtlicher Vorgaben alle kartierten Bereiche des Landes außerhalb der Ballungsräume betrachtet.

Der Fokus der Lärmaktionspläne der Städte und Gemeinden liegt auf den jeweiligen örtlichen Verhältnissen. Städte und Gemeinden sollen bei der Aufstellung ambitionierter Lärmaktionspläne bestmöglich unterstützt werden. Neben dem Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom 8. Februar 2023, der den Gemeinden und Behörden größtmögliche Handlungs- und Ermessensspielräume einräumt, gibt das Land den Kommunen konkrete Arbeitshilfen und Informationsangebote an die Hand.

3.1 LAUFENDE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG AN HAUPTVERKEHRSSTRASSEN

3.1.1 FÖRDERUNG KOMMUNALER LÄRMSCHUTZMASSNAHMEN UND VERKEHRSBERUHGTE ORTSMITTEN

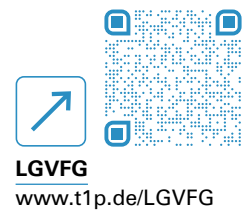
Straßenbauliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm

Das Land fördert und unterstützt straßenbauliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und zur Verkehrsberuhigung an Straßen in kommunaler Baulast (insbesondere Kreis- und Gemeindestraßen). Die Unterstützung der Landkreise, Städte und Gemeinden durch das Land erfolgt zum einen über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (**LGVFG**). Im Rahmen des LGVFG förderfähig sind beispielsweise

- der Bau von lärmabschirmenden Wänden oder Wällen,
- das Aufbringen lärmmindernder Fahrbahnbeläge,
- der Einbau von Lärmschutzfenstern in Gebäuden an lauten Straßen,
- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung von Ortsmitten,
- der Um- und Rückbau von Straßen (inkl. Fahrbahnverengungen und das Reduzieren von Kfz-Fahrbahnen und Kfz-Stellplätzen).

Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten

Zum anderen möchte das Land bis 2030 deutlich mehr lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten schaffen. Ziel ist es, die Bedingungen für Fuß- und Radverkehr zu verbessern, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen zu reduzieren, damit der öffentliche Raum als Ort der Begegnung und Beteiligung besser genutzt werden kann. Die finanzielle Unter-



LGVFG
www.t1p.de/LGVFG

stützung des Landes zum Bau verkehrsberuhigter Ortsmittten erfolgt im Wesentlichen über das LGVFG. Stand 2023 sind 38 entsprechende Maßnahmen im LGVFG-Programm enthalten und damit für eine Förderung vorgemerkt. Das veranschlagte Fördervolumen für diese Maßnahmen beträgt rund 56 Mio. Euro.

Außerdem fördert das Land die Erstellung qualifizierter Fachkonzepte zu lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmittten und Ortsmittten-Dialogprozessen. Darüber hinaus unterstützt das Land die Kommunen durch die **SERVICESTELLE ORTSMITTEN** und bietet Ortsmitttenqualitätserfassungen, Visualisierungen von Ortsmittten und Möblierungselemente für temporäre Umgestaltungen an, um die Kommunen bei der Umgestaltung ihrer Ortsmittten bestmöglich zu unterstützen.



3.1.2 BAULICHES

LÄRMSANIERUNGSPROGRAMM

Baden-Württemberg arbeitet daran, den Straßenlärm an bestehenden Straßen zu reduzieren. Ein wesentlicher Baustein hierfür sind konkrete bauliche Maßnahmen an der Straße oder den Gebäuden, die dem Lärm ausgesetzt sind. Beides zusammen wird als Lärmsanierung bezeichnet.

Die Lärmsanierung bestehender Straßen ist in Deutschland nicht gesetzlich vorgeschrieben. Dem Land Baden-Württemberg ist der Schutz vor Lärm aber so wichtig, dass es freiwillig Lärmsanierungsmaßnahmen an den Landesstraßen in der Baulast des Landes finanziert. Auch der Bund finanziert Lärmsanierungsmaßnahmen für Bundesstraßen in seiner Baulast. Die praktische Durchführung der Sanierung obliegt in beiden Fällen, d. h. sowohl bei den Landes-, als auch bei den Bundesstraßen, der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg.

Lärmsanierungsmaßnahmen sind möglich, sofern die Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten werden. In Wohngebieten sind dies die Werte 64 dB(A) tags beziehungsweise 54 dB(A) nachts.

Es gibt folgende Möglichkeiten, Lärmschwerpunkte mit baulichen Maßnahmen zu entschärfen:

- **Lärmsanierung durch aktive Maßnahmen:**
Hierunter fallen der Bau von Lärmschutzwänden und -wällen sowie der Einbau spezieller lärmindernder Asphalttschichten. Da diese Maßnahmen den Lärm direkt an oder nahe der Quelle reduzieren, spricht man von aktivem Lärmschutz.
- **Lärmsanierung durch passive Maßnahmen:**
Hierunter versteht man Baumaßnahmen an den betroffenen Gebäuden, beispielsweise den Einbau von Schallschutzfenstern oder Schalldämmlüftern.

Die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg hat erstmals im Jahr 2013 ein Lärmsanierungsprogramm für die Bundes- und Landesstraßen im Land aufgestellt. Dabei wird wie folgt vorgegangen:

1. **Ermittlung der Lärmschwerpunkte:** Über die landesweite Lärmkartierung werden Lärmschwerpunkte an Hauptverkehrsstraßen identifiziert. Dabei handelt es sich um Straßenabschnitte, an denen die Auslösewerte der Lärmsanierung für eine definierte Anzahl an Anwohnenden überschritten werden. Die so gefundenen Lärmschwerpunkte werden in das Lärmsanierungsprogramm des Landes aufgenommen. Stellenweise werden in Lärmaktionsplänen der Städte und Gemeinden weitere Lärmschwerpunkte ausgewiesen, deren Beseitigung in der Zuständigkeit der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg liegt. Diese Lärmschwerpunkte können den

Regierungspräsidien jederzeit durch die Gemeinden gemeldet und dadurch ebenfalls in das Lärmsanierungsprogramm aufgenommen werden.

2. Prüfung, ob aktive Maßnahmen umgesetzt werden:

Bei allen anstehenden Fahrbahndeckenerneuerungen überprüft die Straßenbauverwaltung, ob der betreffende Straßenabschnitt Teil des Lärmsanierungsprogramms ist, d. h. ob Lärmbetroffenheiten vor Ort vorliegen. Wenn ja, wird – gestützt durch schalltechnische Untersuchungen – geprüft, ob aktive bauliche Maßnahmen zum Lärmschutz, insbesondere der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags, umgesetzt werden können.

3. Prüfung, ob passive Maßnahmen umgesetzt werden:

Sofern aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht umsetzbar sind, bezuschusst die Straßenbauverwaltung passive Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden wie Schallschutzfenster oder Schalldämmlüfter. Dies erfolgt zum einen über festgelegte Sanierungsabschnitte, bei denen die Anwohnerinnen und Anwohner von der Straßenbauverwaltung angeschrieben werden und auf die Möglich-

keit der Bezuschussung aufmerksam gemacht werden. Zum anderen können Anwohnerinnen und Anwohner von stark belasteten Bundes- und Landesstraßen Einzelanträge für die Bezuschussung von passiven Schallschutzmaßnahmen direkt bei der Straßenbauverwaltung stellen. Sind alle rechtlichen Anforderungen erfüllt, werden den Anwohnerinnen und Anwohner in beiden Fällen 75 Prozent der Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen an ihren Gebäuden erstattet.

Finanziert von Bund und Land hat die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg in den Jahren von 2013 bis 2023 insgesamt über 750 bauliche Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt. Insgesamt wurden rund 85 Mio. Euro für die Lärmsanierung ausgegeben. Der Großteil davon entfiel auf aktive Maßnahmen wie lärmarme Straßenbeläge (59 Mio. Euro) und Lärmschutzwände (19 Mio. Euro). Für passive Maßnahmen wurden mehr als 6,3 Mio. Euro ausgegeben, der Großteil davon für Schallschutzfenster (5,9 Mio. Euro).

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Gesamt
Aktive Maßnahmen												
Belagsmaßnahmen	390	6.700	4.700	3.400	6.400	4.100	7.200	6.500	3.900	8.600	7.400	59.000
Lärmschutzwände, (Steil-)Wälle, Wall mit aufgesetzter Wand, Gabionen	830	130	270	650	4.900	4.400	1.300	5.300	1.200	-	-	19.000
Passive Maßnahmen												
Lärmschutzfenster	470	1.100	570	1.100	1.000	500	330	280	150	240	150	5.900
Schalldämmlüfter, Nachträgliche Dämmung	32	74	58	65	59	43	39	43	15,1	4,7	-	430
Sonstiges												
Sonstiges	-	-	490	1,1	4,1	30	-	-	-	-	-	530
Gesamt	1.700	8.000	6.100	5.200	12.000	9.100	8.900	12.000	5.300	9.000	8.600	85.000

Tabelle 10: Ausgaben der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg für die Lärmsanierung; **Angaben in tausend Euro.** Abweichungen rundungsbedingt. (Quelle: Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg)

Das Lärmsanierungsprogramm wird seit seiner erstmaligen Erstellung im Jahr 2013 mit jeder neuen Lärmkartierung aktualisiert. So wird die Straßenbauverwaltung auch die bei der Umgebungslärmkartierung 2022 ermittelten Lärmschwerpunkte in das Lärmsanierungsprogramm aufnehmen und weiterhin im Falle einer anstehenden Fahrbahndeckensanierung prüfen, inwiefern bauliche Lärmschutzmaßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation ergriffen werden können.

3.1.3 ABSENKUNG DER EINGRIFFSSCHWELLE FÜR STRASSENVERKEHRSRECHTLICHE MASSNAHMEN

Nach der Lärmwirkungsforschung liegen Lärmbelastungen ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich. Auch der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (VGH) hat diese Werte als gesundheitskritisch anerkannt. Gestützt auf die Entscheidung des VGH hat das Verkehrsministerium als oberste Straßenverkehrsbehörde im Land deshalb im „**KOOPERATIONSERLASS-LÄRMAKTIONS-PLANUNG**“ vom 8. Februar 2023 festgelegt, dass die Verkehrsbehörden straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen wie innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen (z. B. Tempo 30 oder Tempo 40) einführen sollen, wenn es deutliche Betroffenheiten über 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts gibt.* Die Eingriffsschwelle wurde damit gegenüber dem Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung von 2018 um 5 dB(A) abgesenkt.

* Zu beachten ist, dass die Straßenverkehrsbehörden bei der Einführung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen im Rahmen der rechtlichen Vorgaben das Ermessen ausüben müssen. Das bedeutet, dass sie die Vor- und Nachteile einer Geschwindigkeitsreduzierung unter Berücksichtigung der Verhältnisse vor Ort gegeneinander abwägen muss. Auf Basis dieser Abwägung wird dann eine Entscheidung für oder gegen die Geschwindigkeitsbegrenzung getroffen. Je höher die Lärmpegel sind, desto eher überwiegen die Interessen des Schutzes vor Lärm gegenüber anderen Belangen.

Im Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung ist festgelegt, dass sich das Ermessen zum Einschreiten verdichtet (d. h. beispielsweise zur Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung), wenn deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts bestehen. Es kann vorkommen, dass auch bei Betroffenheiten über 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen wird, wenn dies mit Rücksicht auf die Nachteile, die mit einer Maßnahme verbunden sind, (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit der Straße, Verkehrsverlagerungen, Verkehrsfunktion bei Ortsumfahrungen, Fahrzeiten des ÖPNV) trotz vorhandener Lärmbelastungen mit gesundheitskritischen Lärmpegeln erforderlich erscheint.

3.1.4 HARMONISIERUNG DER BERECHNUNGS-GRUNDLAGE FÜR STRASSENVERKEHRSRECHTLICHE MASSNAHMEN

Zur Ermittlung der Beurteilungspegel sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen in Baden-Württemberg die Richtlinien für Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 anzuwenden. Die RLS-19 wurden mit der Novellierung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 4. November 2020 eingeführt und sind seit 1. März 2021 zur Berechnung des Beurteilungspegels im Straßenbau anzuwenden. Die RLS-19 sind damit das aktuellste, auch vom Bundesverordnungsgeber anerkannte Regelwerk für die Ermittlung von straßenbezogenem Verkehrslärm. Die im Straßenverkehrsrecht bisher angewandte RLS-90 (Richtlinien für Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS-90) sind demgegenüber fachlich überholt und haben somit ihre Verbindlichkeit verloren. Nach dem vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg erlassenen Kooperationserlasses-Lärmaktionsplanung vom 8. Februar 2023 sind daher auch bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die RLS-19 anzuwenden.

Durch die Vereinheitlichung der Berechnungsgrundlagen entfallen für die Kommunen und Straßenverkehrsbehörden aufwändige Um- oder Neuberechnungen von Lärmwerten zwischen RLS-90 und RLS-19. Die Maßnahme dient damit auch der Verwaltungsvereinfachung.



**KOOPERATIONSERLASS-
LÄRMAKTIONS-PLANUNG**
www.t1p.de/Kooperationserlass_Laermaktionsplanung

3.1.5 VEREINFACHTE EINFÜHRUNG INNERÖRTLICHER GESCHWINDIGKEITS- BESCHRÄNKUNGEN DURCH WEGFALL DES ZUSTIMMUNGSVORBEHALTS

Bisher musste neben der unteren Straßenverkehrsbehörde auch die höhere Straßenverkehrsbehörde, d. h. das zuständige Regierungspräsidium, der Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutz vor Lärm zustimmen. Dieses Zustimmungserfordernis ist innerorts seit Inkrafttretens des Kooperationserlasses-Lärmaktionsplanung am 8. Februar 2023 in Baden-Württemberg nicht mehr erforderlich. Damit können innerörtliche Geschwindigkeitsreduzierungen aus Gründen des Lärmschutzes schneller eingeführt werden. Die Maßnahme dient damit auch der Verwaltungsvereinfachung.

3.1.6 AKTIONSPLÄNE FÜR MOBILITÄT, KLIMA- UND LÄRMSCHUTZ

Seit November 2023 steht Kommunen bis etwa 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern ein neues Instrument klimafreundlicher und lärmindernder Verkehrsplanung zur Verfügung: der „**AKTIONSPLAN FÜR MOBILITÄT, KLIMA- UND LÄRMSCHUTZ**“. Mit dem Aktionsplan können kleine und mittlere Kommunen ihre Verkehrsplanung ganzheitlich und an den SUMP-Prozess (Sustainable Urban Mobility Plan) angelehnt aufstellen, effektive Maßnahmenpakete zur Reduktion lokaler, verkehrsbedingter Treibhausgas- und Lärmemissionen identifizieren und dabei ihre Bürgerinnen und Bürger in kommunikativen und partizipativen Prozessen mitnehmen. Ist eine Gemeinde zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans nach § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) verpflichtet, bietet es sich an, die erforderlichen Schritte mit dem Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz zu kombinieren. So können Synergieeffekte genutzt und Ressourcen in der Verwaltung effizient eingesetzt werden. Auch wenn vor Ort aufgrund bereits umgesetzter Lärmaktionspläne oder nur

geringer Lärmbelastungen eine vereinfachte Lärmaktionsplanung durchgeführt werden soll, kann die Erarbeitung eines integrierten Planes vorteilhaft sein. Der Lärmschutz ist im Aktionsplan ein integraler Bestandteil der Mobilitätswende. Die vor Ort bestehenden Handlungsmöglichkeiten für einen leiseren Verkehr sollen im Interesse der Lärmbetroffenen ausgeschöpft werden.

Ein **LEITFADEN** mit zusätzlichen Checklisten und weiteren Servicematerialien unterstützt die Kommunen bei der Erarbeitung eines Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz. Zugleich berät und begleitet das Kompetenznetz Klima Mobil die Kommunen aktiv rund um den Aktionsplan. Die Erstellung eines Aktionsplans wird im Rahmen der Förderung qualifizierter Fachkonzepte vom Land gefördert. Für die Umsetzung von Maßnahmen können die Kommunen dann bspw. auf die Förderung über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) zurückgreifen (vgl. Kapitel 3.1.1).

3.1.7 STÄRKUNG UND FÖRDERUNG DES UMWELTVERBUNDES

Zu den Mobilitätszielen des Verkehrsministeriums gehört, den Kfz-Verkehr in Stadt und Land bis 2030 um 20 Prozent zu verringern und die nachhaltige Mobilität zu stärken. Zusätzlich zum Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) als zentralem Förderinstrument zum Aus- und Umbau der Infrastruktur (vgl. Kapitel 3.1.1) fördert das Land die Verkehrsmittel des Umweltverbundes auf vielfältige Weise. Unter anderem unterstützt das Land Kommunen durch die Förderung qualifizierter Fachkonzepte bei der strategischen kommunalen Verkehrsplanung. Mit der Personalstellenförderung ermöglicht Baden-Württemberg den für die Verkehrswende nötigen Strukturaufbau in der öffentlichen Verwaltung. Bislang wurden hierüber bereits 140 Personalstellen bei den Stadt- und Land-



kreisen gefördert. Das Gesamtvolumen der Förderung beträgt dabei rund 14,7 Mio. Euro.

Rad- und Fußverkehr

Die Initiative RadKULTUR zielt darauf, das Mobilitätsverhalten dauerhaft zu ändern und den Anteil des Radverkehrs zu erhöhen. Beispielsweise fördert das Land die Durchführung der jährlichen Aktion „Stadtradeln“, mit der Bürgerinnen und Bürger zur Nutzung des Fahrrads im Alltag begeistert werden sollen. Inzwischen nehmen über die Hälfte der baden-württembergischen Kommunen an dieser Aktion teil.

Um die Bedeutung des Fußverkehrs als eigenständige – klimafreundliche und leise – Verkehrsart stärker hervorzuheben, betreibt Baden-Württemberg als erstes Flächenland bereits seit 2015 eine Förderung des Fußverkehrs auf Landesebene, u. a. können sich Kommunen seither jährlich für die Fußverkehrs-Checks bewerben. Im ersten Halbjahr 2024 wird eine landesweite Fußverkehrsstrategie veröffentlicht, die Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs bündelt.

Parkraumbewirtschaftung

Eine weitere effektive Maßnahme, um den Kfz-Verkehr in Städten zu reduzieren und damit die Lärmbelastung zu verringern, ist die Umnutzung der öffentlichen Parkflächen und die Einführung und Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung. Straßen der Zukunft müssen das umweltfreundliche Fortkommen ermöglichen und innerorts Bewegungsräume schaffen. Zur Vermeidung von Parksuchverkehr sollte Parken in Parkhäusern und Quartiersgaragen zentralisiert werden.

Parken im öffentlichen Raum und auf Landesliegenschaften soll kostendeckend gestaltet werden. Das gilt auch für öffentliche Stell-

flächen des Landes. Mehreinnahmen können dem Umweltverbund zugutekommen. Eine entsprechende Parkraumüberwachung sollte die Einhaltung der Regelungen sicherstellen. Zur Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und zur Erreichung der Kostendeckung beim Parken möchte das Verkehrsministerium die notwendigen gesetzlichen, haushaltsrechtlichen und förderrechtlichen Voraussetzungen schaffen. Im Kompetenznetz Klima Mobil wurden zudem Kapazitäten aufgebaut, um die Kommunen beratend zu unterstützen und eine Umsetzung der Maßnahmen auch kommunikativ voranzutreiben.

All diese Maßnahmen, die auf gesteigerte Wohn- und Aufenthaltsqualität an innerörtlichen Straßen und Plätzen, eine hochwertige und nachhaltige Stadtplanung und Ortsentwicklung und auf ein sicheres Miteinander aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer abzielen, tragen zugleich zum Schutz vor Lärm bei.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Als klimafreundliches Verkehrsmittel, das allen Menschen zur Verfügung steht, ist der ÖPNV das Rückgrat der Verkehrswende. Der Stärkung und Förderung des Bus- und Bahnverkehrs und deren Infrastruktur kommt daher eine entscheidende Bedeutung bei der Verkehrswende zu.

Mit der **FÖRDERUNG DURCH DAS LGVFG** unterstützt das Land Baden-Württemberg die Landkreise, Städte und Gemeinden sowie Verkehrsunternehmen beim Neu-, Aus- und Umbau ihrer Verkehrsinfrastruktur. Im Mittelpunkt stehen dabei Maßnahmen, die die Verkehrswende hin zu einer klima-, menschen- und umweltfreundlichen, und damit auch lärmärmeren Mobilität vorantreiben. Das Land bezuschusst unter anderem den Neu-, Aus- und



Umbau von Verkehrswegen der Straßen- und Eisenbahnen, von Busbahnhöfen, Mobilstationen (multimodalen Knoten), „Park & Ride“– sowie „Bike & Ride“-Anlagen und auch den barrierefreien Umbau von Haltestellen. Das Ziel der Lärmreduzierung kann nur erreicht werden, wenn potentiell alle Menschen Zugang zum ÖPNV haben. Daher ist es von großer Bedeutung, dass der ÖPNV barrierefrei gestaltet wird und somit flächendeckend zugänglich ist und von allen Menschen genutzt werden kann.

Zudem ist ein attraktiver und verlässlicher ÖPNV ein erklärtes Ziel der ÖPNV-Strategie 2030. Dafür muss der ÖPNV öfter und vor allem zuverlässig fahren. Der konsequente Ausbau des Nahverkehrsangebotes im regionalen ÖPNV (bspw. Schienenpersonennahverkehr und Regiobuslinien) und innerörtlichen ÖPNV (bspw. Stadtverkehre und On-Demand-Verkehre) und die Förderung von Bus-Kaps zur Busbeschleunigung schafft ein Angebot zur Reduktion des Verkehrsaufkommens und der damit einhergehenden Lärmbelastung.

Die Reisezeit und die Anschlusssicherheit sind ein entscheidender Faktor für die Attraktivität des ÖPNV. Das Thema Busbeschleunigung hat daher große Bedeutung und Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV sollen insbesondere im Zuge kooperativer Planungen in den Blick genommen werden. Der Leitfaden „Busbeschleunigung – Maßnahmen und Fördermöglichkeiten des Landes Baden-Württemberg“ des Ministeriums für Verkehr zeigt Städten und Gemeinden, Landkreisen und Verkehrsunternehmen vielfältige Möglichkeiten auf, durch gezielte Maßnahmen zur Beschleunigung des Linienbusverkehrs und Kompensation möglicher Fahrtzeitverluste beizutragen. Hierzu gehören unter anderem die Errichtung von Bus-Kaps an Haltestellen,

die Bus-Bevorrechtigung an Ampeln sowie das Beseitigen störender Parkmöglichkeiten in Streckenabschnitten mit Busverkehr. Diese Möglichkeiten sollen im Zusammenhang mit der kommunalen Verkehrs- und Lärmaktionsplanung oder der Umsetzung eines Aktionsplans für Mobilität, Klima und Lärmschutz nach Möglichkeit ausgeschöpft werden.

3.1.8 FÖRDERUNG VON ELEKTROMOBILITÄT BEI NUTZFAHRZEUGEN UND Bussen

Die Antriebswende des Straßenverkehrs trägt zur Lärminderung bei, da bei Fahrzeugen mit Elektroantrieb die Motorengeräusche von Verbrennerfahrzeugen wegfallen. Die größten Lärminderungspotenziale durch die Elektromobilität bestehen innerorts bei Bussen und schweren Nutzfahrzeugen wie Müllsammel-fahrzeugen. Elektrisch betriebene Fahrzeuge sind hier im gesamten Geschwindigkeitsspektrum des Stadtverkehrs deutlich leiser und insbesondere im Umfeld von Bushaltestellen kann die Lärmbelastung spürbar gesenkt werden.

Der bisherige Hochlauf der Elektromobilität bei Bussen und Nutzfahrzeugen erfolgt mit Unterstützung durch Bundes- und Landesfördermaßnahmen. Außerdem spielen CO₂-Grenzwerte für Busse und Nutzfahrzeuge eine entscheidende Rolle bei der Elektrifizierung. Der Anteil an Bussen mit Hybrid- und Elektroantrieb im Bestand in Baden-Württemberg lag nach Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamts am 1. Oktober 2023 bei 11,8 Prozent. Der Anteil bei Lastkraftwagen und Zugmaschinen lag zum selben Zeitpunkt bei insgesamt 0,8 Prozent. Der Anteil an Fahrzeugen mit Hybrid- und Elektroantrieb an den Neuzulassungen im Jahr 2022 lag bei Bussen bei 39,8 Prozent und bei Lastkraftwagen und Zugmaschinen bei insgesamt 4,3 Prozent.

Das Land Baden-Württemberg fördert nach § 2 Nr. 11 LGVFG die Beschaffung von Kraftomnibussen und Personenkraftwagen im Sinne von § 4 Abs. 4 Nr. 1 und 2 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), soweit diese zum Erhalt, zur Einrichtung oder zur Verbesserung von Linienverkehren und bedarfsgesteuerten Linienverkehren nach § 42, § 43 Satz 1 Nr. 2 oder § 44 PBefG erforderlich und hierfür geeignet sind und überwiegend für diese Verkehre innerhalb Baden-Württembergs eingesetzt werden. Im Busförderprogramm 2024 können insgesamt 200 Linienbusse, 7 Bürgerbusse und 9 Fahrradanhänger bezuschusst werden. Hiervon sind 143 emissionsfreie Fahrzeuge wie Batteriebusse, Brennstoffzellenbusse und Oberleitungsbusse.

Die erfolgreiche Verkehrswende hängt auch wesentlich davon ab, dass die Elektrofahrzeuge im öffentlichen Personennahverkehr über eine zuverlässige Ladeinfrastruktur verfügen. Vor diesem Hintergrund fördert das Land auch die Errichtung von Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur an Haltestellen, multimodalen Knoten sowie Betriebshöfen und zentralen Werkstätten zur Verbesserung der Verkehrshältnisse in den Gemeinden.

Der zunehmende Einsatz der leiseren Elektrofahrzeuge im ÖPNV setzt auch voraus, dass Betriebshöfe und zentrale Werkstätten, auf denen diese Fahrzeuge gewartet und abgestellt werden, anders konzipiert werden. Es werden insbesondere andere Brandschutzkonzepte und höhere Werkstatthallen benötigt. Darüber hinaus wird sich die Zahl der benötigten Fahrzeuge erhöhen, da sich der Ladevorgang und die Reichweite der Elektrofahrzeuge von denen der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor unterscheidet. Das Land will daher den Neu-, Aus- und Umbau von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten, auf denen Fahrzeuge mit alternativen Antrieben gewartet und ab-

gestellt werden, finanziell unterstützen, damit die Lärmbelastungen, die von Fahrzeugen des ÖPNV insgesamt ausgehen, weiter reduziert werden.

3.1.9 MASSNAHMEN GEGEN MOTORRADLÄRM

Viele Bürgerinnen und Bürger fühlen sich durch Straßenverkehrslärm belästigt. Auffällig hierbei sind immer wieder Motorräder. Gründe hierfür sind unter anderem, dass Motorräder häufig durch den bauartbedingten Klang gegenüber anderen Umgebungsgeräuschen stark hervortreten, Motorräder vor allem beim Beschleunigen durch teils extreme Geräuschemissionen auffallen und Motorräder überwiegend im Freizeitverkehr in ansonsten durch Ruhe gekennzeichnete Gebieten und zu besonders schützenswerten Zeiten gefahren werden.

Initiative Motorradlärm

Aufgrund des geltenden bundesgesetzlichen und europarechtlichen Rahmens sind die Handlungsmöglichkeiten des Landes und der Kommunen, diesen Zustand zu verbessern, stark eingeschränkt. Das Verkehrsministerium setzt sich seit Jahren aktiv für einen verbesserten Schutz vor Motorradlärm ein. Am 29. Juli 2019 wurde die **INITIATIVE MOTORRADLÄRM** von Land und Kommunen gegründet. Ende 2023 sind 177 Mitglieder der Initiative beigetreten, davon 162 Städte und Gemeinden, 14 Landkreise und der Regionalverband Südlicher Oberrhein, welche über ein Viertel der elf Millionen Bürgerinnen und Bürger von Baden-Württemberg repräsentieren. Es wurde ein gemeinsamer Forderungskatalog mit zehn Forderungen zur Reduzierung von Motorradlärm erarbeitet. Die Forderungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Motorräder müssen leiser werden
- Motorräder müssen leiser gefahren werden
- Rücksichtsloses Fahren muss deutliche Folgen haben



Der Forderungskatalog richtet sich an politische Entscheidungsträger beim Bund und der Europäischen Union, aber auch an Hersteller und Motorradfahrende. In seiner Sitzung am 15. Mai 2020 hat der Bundesrat die zehn Forderungen der Initiative Motorradlärm aufgegriffen und sich mit großer Mehrheit für die wirksame Minderung und Kontrolle von Motorradlärm ausgesprochen. Neben dem politischen Einsatz dient die Initiative Motorradlärm auch der Vernetzung, um die Forderungen voranzutreiben sowie sich zu aktuellen Entwicklungen auszutauschen.

Motorradlärm-Displays

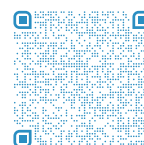
Mit sogenannten Motorradlärm-Displays werden Motorradfahrerinnen und -fahrer auf einen zu lauten Fahrstil aufmerksam gemacht, indem sie eine Aufforderung zum leiseren Fahren anzeigen, wenn ein bestimmter Lärmschwellenwert bei der Vorbeifahrt überschritten wird. Testreihen aus den Jahren 2015 und 2016 zeigten eine Absenkung der Lärmwerte von Motorrädern im Mittel um 1,1 bis 2,2 dB(A). In den Jahren 2019 und 2020 förderte das Verkehrsministerium 28 Kommunen bei der Beschaffung von insgesamt 33 **MOTORRAD-LÄRM-DISPLAYS** mit einem Fördervolumen von rund 130.000 Euro.

Analyse von Motorradlärm in Baden-Württemberg

Da eine umfangreiche Datengrundlage zur tatsächlichen **LÄRMBELASTUNG DURCH MOTORRÄDER** fehlte, wurden in den Jahren 2020 und 2021 mit sogenannten Leitpostenzählgeräten Verkehrszählungen und Lärmmessungen an rund 100 Strecken in Baden-Württemberg über einen Zeitraum von jeweils circa 14 Tagen im Auftrag des Verkehrsministeriums durchgeführt. Die Messdaten liefern wichtige Hinweise auf Lärmhotspots, lassen Rückschlüsse auf die örtlichen Lärmbelastungen zu und führen zu einer Versachlichung der Diskussion um Motorradlärm. Unter anderem zeigen die Daten, dass jedes dritte Motorrad bei der Vorbeifahrt lauter als 90 Dezibel war – bei den Pkw waren es lediglich 4 Prozent – und dass an Samstagen und Sonntagen gegenüber Werktagen durchschnittlich doppelt so viele Motorräder unterwegs waren, wobei an manchen Strecken sogar sieben bis neun Mal so viele Motorräder an Samstagen und Sonntagen gegenüber Werktagen erfasst wurden.

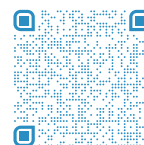
Leitfaden Motorradlärm

Die Öffentlichkeitsbeteiligung zum vorliegenden Lärmaktionsplan Baden-Württemberg bestätigt den Befund: Motorradlärm beeinträchtigt das Leben vieler Menschen in landschaftlich reizvollen Gebieten. Gemeinsam



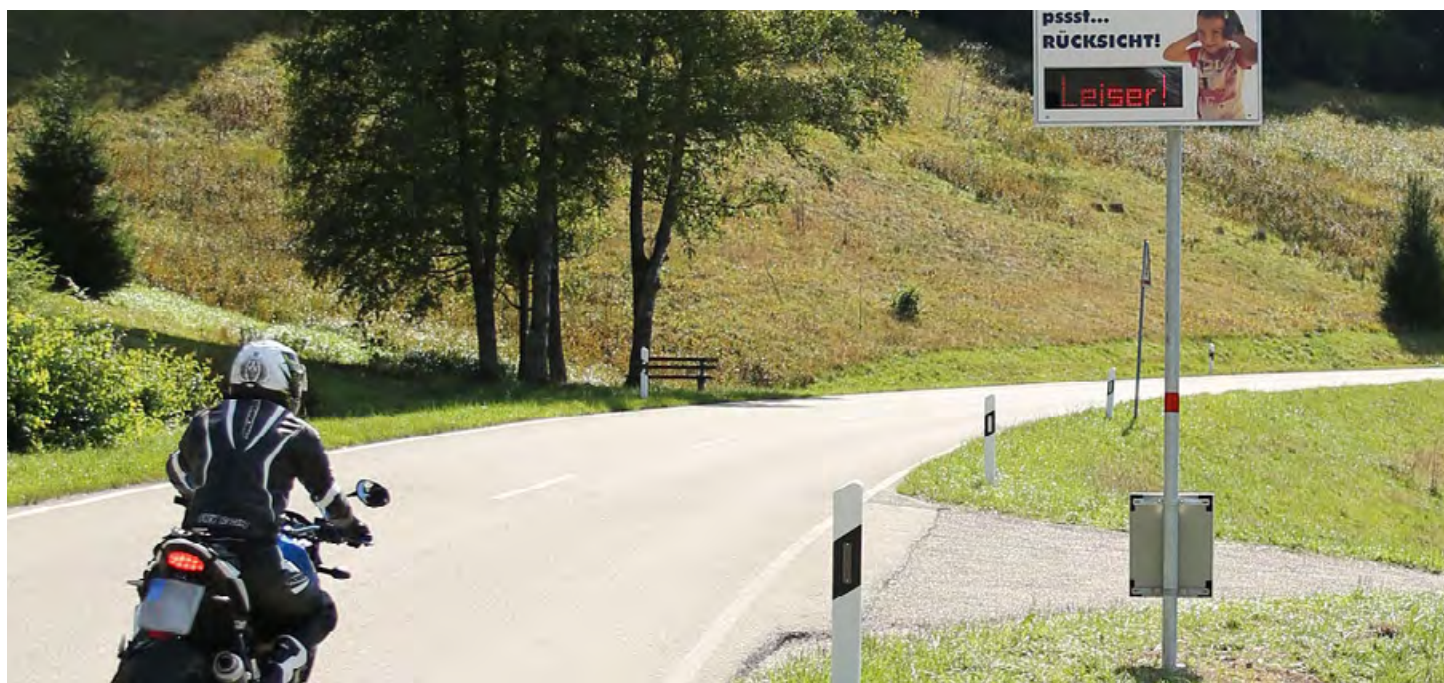
ANALYSE DER LÄRMBELASTUNG DURCH MOTORRÄDER

www.t1p.de/Motorradlaerm_Analyse



MOTORRADLÄRM-DISPLAYS

www.t1p.de/Motorradlaerm_Displays





mit den Straßenverkehrsbehörden arbeitet das Ministerium für Verkehr an einem Leitfaden, um die Umsetzung von lärmindernden Maßnahmen an Motorradlärmsschwerpunkten zu vereinfachen und so die Bevölkerung vor Motorrادلärm zu schützen. Er soll den Straßenverkehrsbehörden konkrete Kriterien an die Hand geben, damit vor Ort angemessen entschieden werden kann.

Ausgangspunkt der Überlegungen ist, dass das Regelbeurteilungsverfahren in Sachen Straßenverkehrslärm nicht geeignet ist, die Belästigung durch Motorrادلärm sachgerecht zu erfassen, da auf Jahresmittelungspegel abgestellt wird. Motorräder hingegen sind in der Regel nur saisonal zwischen April bis Anfang Oktober und insbesondere an den Wochenenden und Feiertagen bei schönem Wetter unterwegs. Um vom Standardvorgehen abweichen zu können, muss nachgewiesen werden, dass der Motorrادلärm akustisch atypisch gegenüber dem Gesamtverkehr hervortritt. Ist das der Fall, muss zusätzlich eine Gefahrenlage gemäß § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen, so dass verkehrsrechtliche Maßnahmen ergriffen werden können. Maßgebliche Größe ist hierbei die Anzahl vorbeifahrender Motorräder. Erste verkehrsrechtliche Maßnahmen auf Basis dieser Überlegungen wurden in

den Landkreisen **REUTLINGEN, LÖRRACH UND WALDSHUT** umgesetzt.

3.1.10 POSING-ERLASS

Das Verhalten des sogenannten „Posings“, der Zurschaustellung leistungsstarker Fahrzeuge, stellt landes- und bundesweit ein Problem für die Verkehrssicherheit und die Lärmbelastung in Städten und Gemeinden dar. Aufmerksamkeitsheischendes „Posing“ ist gekennzeichnet durch lautes „Aufheulenlassen“ der Fahrzeugmotoren (von Pkw, aber auch Motorrädern), schnelles Beschleunigen, abruptes Abbremsen und lärmendes Hin- und Herfahren. Neben der Beeinträchtigung des Sicherheitsgefühls verursacht dies zudem gerade in Wohngebieten Ruhestörungen und belästigt neben den Verkehrsteilnehmenden auch die Anwohnerinnen und Anwohner.

Um diesem zu begegnen, gilt es, das vorhandene behördliche Instrumentarium konsequent und mit Nachdruck umzusetzen. Hierzu ist es erforderlich, dass die betroffenen Verwaltungs- und Polizeibehörden, also Ordnungs-, Bußgeld- und Fahrerlaubnisbehörden wie auch die Polizei beim Einschreiten gegen das sogenannte „Posing“ eng und zielgerichtet zusammenarbeiten.

Die zuständigen Behörden sowie die Polizei sind durch einen Erlass des Ministeriums für Verkehr zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit dem sog. „Posing“ angehalten, den zur Verfügung stehenden Rechtsrahmen voll auszuschöpfen.

3.1.11 UNTERSTÜTZUNG DER KOMMUNEN DURCH DATEN, BROSCHÜREN, HANDREICHUNGEN UND ANSPRECHPARTNER

Um die Städte und Gemeinden sowie die Straßenverkehrsbehörden bei der Planung von Maßnahmen zum Lärmschutz zu unterstützen, stellt die LUBW Landesanstalt für Umwelt





neben den Karten aus der Umgebungslärmkartierung 2022 auch Berechnungsergebnisse nach den für die Planung straßenbaulicher und straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen maßgeblichen RLS-19 kostenfrei zur Verfügung. Auf dieser Grundlage kann für die kartierten Straßenabschnitte direkt in die Maßnahmenplanung eingestiegen werden – die bisher für die Maßnahmenplanung erforderliche Um- oder Neuberechnung der Lärmkarten entfällt.

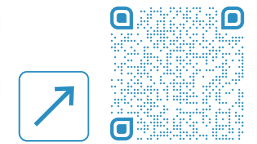
Um die Kommunen als zentrale Akteure bei der Lärmaktionsplanung auch über die Datenbereitstellung hinaus bestmöglich zu unterstützen, stellt das Ministerium für Verkehr folgende Broschüren und Handreichungen zur Verfügung:

- Broschüre „Leise durch den Ort – Lärmschutz als Beitrag zu lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten“
- Broschüre „Ortsdurchfahrten gestalten“
- Broschüre „Ruhige Gebiete – Leitfaden zur Festlegung in der Lärmaktionsplanung“
- Leitfaden „Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz“

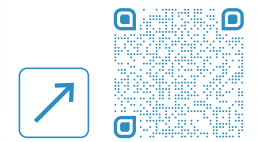
Außerdem finden sich auf den Internetseiten der LUBW zahlreiche weitere Hinweise zu Maßnahmen zur Lärminderung.

Seit Herbst 2022 berät zudem die „**SERVICE-STELLE ORTSMITTEN**“ Kommunen zum Thema lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten. Die Servicestelle dient als erste Anlaufstelle für Fragen zu lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten und gibt einen Überblick zu möglichen Fördermaßnahmen.

Nach § 29 des Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetzes Baden-Württemberg (KlimaG BW) vom 7. Februar 2023 ist jeder Landkreis verpflichtet, eine Koordinatorin oder einen Koordinator für Mobilität und Klimaschutz einzustellen. Zu den gesetzlich verankerten Pflichtaufgaben der Koordinatorinnen und Koordinatoren gehört u. a. die Unterstützung der kreisangehörigen Gemeinden bei der Erstellung von Aktionsplänen für Mobilität, Klima- und Lärmschutz und von Lärmaktionsplänen. Die **KOORDINATIONS-STELLE** der Landkreise dient der Bündelung von Informationen und der Koordinierung



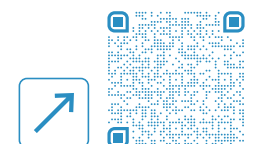
Broschüre
RUHIGE GEBIETE
www.t1p.de/ruhige-gebiete



Broschüre
LEISE DURCH DEN ORT
www.t1p.de/leise-durch-den-ort



Broschüre
ORTSDURCHFARTEN GESTALTEN
www.t1p.de/Ortsdurchfahrten-gestalten



Leitfaden
AKTIONSPLAN FÜR MOBILITÄT, KLIMA- UND LÄRMSCHUTZ
www.t1p.de/Aktionsplan_Leitfaden



SERVICESTELLE ORTSMITTEN
www.t1p.de/Service-stelle_Ortsmitten



KOORDINATIONSSTELLE
www.t1p.de/Koordinationsstelle_Landkreise

der Zusammenarbeit der Kommunen untereinander. Ein enger Austausch mit dem Ministerium für Verkehr und dem Kompetenznetz Klima Mobil sorgt zudem für einen zügigen Wissenstransfer. Die Koordinatorinnen und Koordinatoren fungieren als Multiplikatoren, Impulsgeber und Ansprechpartner für eine klimafreundliche und lärmarme Mobilität. Vor allem kleinere Gemeinden sollen von dieser Unterstützung beim Lärmschutz als fachlich und rechtlich komplexem Thema mit zahlreichen unterschiedlichen Zuständigkeiten im Zuge der Lärminderungsplanung, der Maßnahmenumsetzung und formalen Anforderungen der EU-Berichterstattung beim Umgebungslärm profitieren.



3.2 LAUFENDE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG AN HAUPTSEIENBAHNSTRECKEN

Maßnahmen des Landes zur Lärminderung an bundeseigenen und nicht-bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken werden nachfolgend aufgeführt. Für die Lärmaktionsplanung für Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit ist nach § 47e Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) das Eisenbahn-Bundesamt zuständig.

3.2.1 MASSNAHMEN DES BUNDESS

Beim Lärmschutz an der Schiene konnten in den vergangenen Jahren große Fortschritte erzielt werden. Ausführlich dargestellt sind die seitens des Bundes umgesetzten Maßnahmen in der Broschüre „**LÄRMSCHUTZ IM SCHIENENVERKEHR**“. Die wichtigsten Maßnahmen der vergangenen Jahre werden im Folgenden kurz umrissen. Der Bund verfolgt dabei im Wesentlichen zwei Säulen: Lärmschutz an der Quelle durch Verbesserungen an Schienenfahrzeugen und Gleisen sowie die Lärmsanierung bestehender Strecken. Als **LÄRMMINDERUNGS-ZIEL** strebt der Bund an, von 2020 bis 2030 die Hälfte der von Schienenlärm betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner zu entlasten. Mit der Einführung eines lärmabhängigen

Trassenpreissystems wurde ein Anreiz zur Umrüstung von Bestands Güterwägen auf leise Bremssysteme geschaffen. Die umgerüsteten Waggons sind etwa 10 dB(A) leiser, was einer Halbierung des Lärms gleichkommt. Mit dem Inkrafttreten des **SCHIENENLÄRMSCHUTZGESETZES** zum Fahrplanwechsel 2020/21 wurde ein Verbot lauter Güterwagen im deutschen Streckennetz eingeführt.

Zur Sanierung verlärmter Streckenabschnitte unterhält der Bund das Programm „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“. Im Rahmen der Lärmsanierung kommen je nach den örtlichen Verhältnissen aktive Maßnahmen an der Quelle (bspw. Einbau von Schienenschmiereinrichtungen oder Schienenstegdämpfern), dem Ausbreitungsweg (beispielsweise Lärmschutzwände) oder passive Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden (insbesondere Schallschutzfenster und Lüftungseinrichtungen) zum Einsatz.

3.2.2 LÄRMSCHUTZ BEI DER AUSSCHREIBUNG VON SCHIENENFAHRZEUGEN IM SPNV

Für die Erbringung von Schienenpersonennahverkehrsleistungen beschafft die landeseigene Anstalt für Schienenfahrzeuge (SFBW) eigene Fahrzeuge. Bei der Ausschreibung von 130 neuen Doppelstocktriebwagen im Jahr 2022 wurde im Lastenheft besonderer Wert auf den Schutz vor Lärm gelegt. Gegenüber der geltenden Norm (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität – TSI) wurden folgende Geräuschwerte verschärft:

- Vorbeifahrgeräusche
- Anfahrgeräusche
- Standgeräusche
- Führerstandgeräusche
- Innenraumgeräusche für den Fahrgast
- Vermeidung von störenden Geräuschen (wie z. B. Kreischen, Klappern, Quietschen, ...)
- Reduzierung Lärmemissionen im abgestellten Zustand

Die neuen, besonders lärmarmen Fahrzeuge werden ab dem Jahr 2025 in ganz Baden-Württemberg zum Einsatz kommen, primär im Ballungsraum Stuttgart.

Auch für die nächste Fahrzeugplattformaus-schreibung für batterieelektrische oder rein elektrische Fahrzeuge sind erneut strengere Geräuschwerte vorgesehen. Darüber hinaus führt auch die systematische und landesweite Abkehr von Verbrennungstriebwagen hin zu rein elektrischen oder batterieelektrischen Fahrzeugen zu einer erheblichen Reduzierung der Lärmemissionen.

3.2.3 BESCHAFFUNG UND EINBAU VON SCHIENENKOPFKONDITIONIERUNGSANLAGEN AN BAHNSTRECKEN AM KAISERSTUHL

Im Jahr 2021 beschaffte und installierte der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) mit finanzieller Förderung durch das Land an den Bahnstrecken 9431 und 9432 (Kaiserstuhlbahn) sowie 4310 (Breisacher Bahn) insgesamt 13 stationäre Schienenkopfkonditionierungsanlagen. Die Anlagen geben ein Schmiermittel auf den Schienenkopf ab, der beim Überrollen von den Spurkränzen der Fahrzeuge aufgenommen und verteilt wird.

Hierdurch konnte die Lärmbelastung an den betreffenden Strecken wesentlich vermindert werden. Die Kosten für Beschaffung und Einbau beliefen sich insgesamt auf ca. 366.000 Euro.

3.2.4 UNTERSTÜTZUNG DER KOMMUNEN DURCH DATEN

Um die Städte und Gemeinden bei der Planung von Maßnahmen zum Lärmschutz zu unterstützen, stellt die LUBW Landesanstalt für Umwelt für die nicht-bundeseigenen Haupt-eisenbahnstrecken neben den Karten aus der Umgebungslärmkartierung 2022 auch Berechnungsergebnisse nach Schall 03 zur Verfügung. So können Lärmschwerpunkte unmittelbar auf Grundlage des für eventuelle Maßnahmen maßgeblichen Berechnungsverfahrens identifiziert und gegebenenfalls entschärft werden.

3.3 GEPLANTE MASSNAHMEN ZUR LÄRM-MINDERUNG AN HAUPTVERKEHRSSTRASSEN FÜR DIE NÄCHSTEN FÜNF JAHRE

Die ambitionierten Aktivitäten, die das Land in den Bereichen Lärmschutz, Klimaschutz, nachhaltiger Mobilität und Ortsentwicklung unternimmt, gehen Hand in Hand. Die meisten der in 3.1 und 3.2 genannten Maßnahmen



wurden erst kürzlich eingeführt und werden ihre Wirkung noch voll entfalten. Darüber hinaus wird der Schutz vor Verkehrslärm von den Zielen der Verkehrswende in Baden-Württemberg profitieren.

3.3.1 ZIELE DER VERKEHRSWENDE IN BADEN-WÜRTTEMBERG

Um die Klimaschutzziele zu erreichen und CO₂-Emissionen zu reduzieren, hat sich das Ministerium für Verkehr fünf konkrete Ziele für die Verkehrswende gesetzt. Sie zeigen, dass sich die Mobilität bis zum Jahr 2030 an vielen Stellen verändern muss. Davon wird auch die Lärmsituation an den Straßen in Stadt und Land profitieren.

Bis 2030 soll...

- eine Verdopplung des öffentlichen Verkehrs erreicht sein,
- jedes zweite Auto klimaneutral fahren,
- ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in Stadt und Land unterwegs sein,
- jede zweite Tonne klimaneutral fahren,
- jeder zweite Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden.

Durch den Umstieg auf Bahn, Bus, Rad und Fußverkehr sowie die Nutzung digitaler Dienste sollen im Jahr 2030 insgesamt 20 Prozent weniger Kfz unterwegs sein. Wichtiges Ziel ist darüber hinaus die Antriebswende im Pkw- und Güterverkehr durch die zunehmende Elektrifizierung und den Einsatz alternativer Antriebskonzepte.

3.3.2 NACHRICHTLICH: WEITERE AKTIVITÄTEN AUSSERHALB DES LÄRMAKTIONSPLANS

Für besondere Lärmschwerpunkte, die sich aus der aktuellen Lärmkartierung ergeben, werden die Verkehrsbehörden prüfen, ob ergänzende straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (insbesondere Geschwindigkeitsbegrenzungen) ergriffen werden können, um die Lärmsituation zu verbessern. Die Verkehrsbehörden werden im Rahmen ihrer Zuständigkeit und unabhängig vom Landes-Lärmaktionsplan tätig.

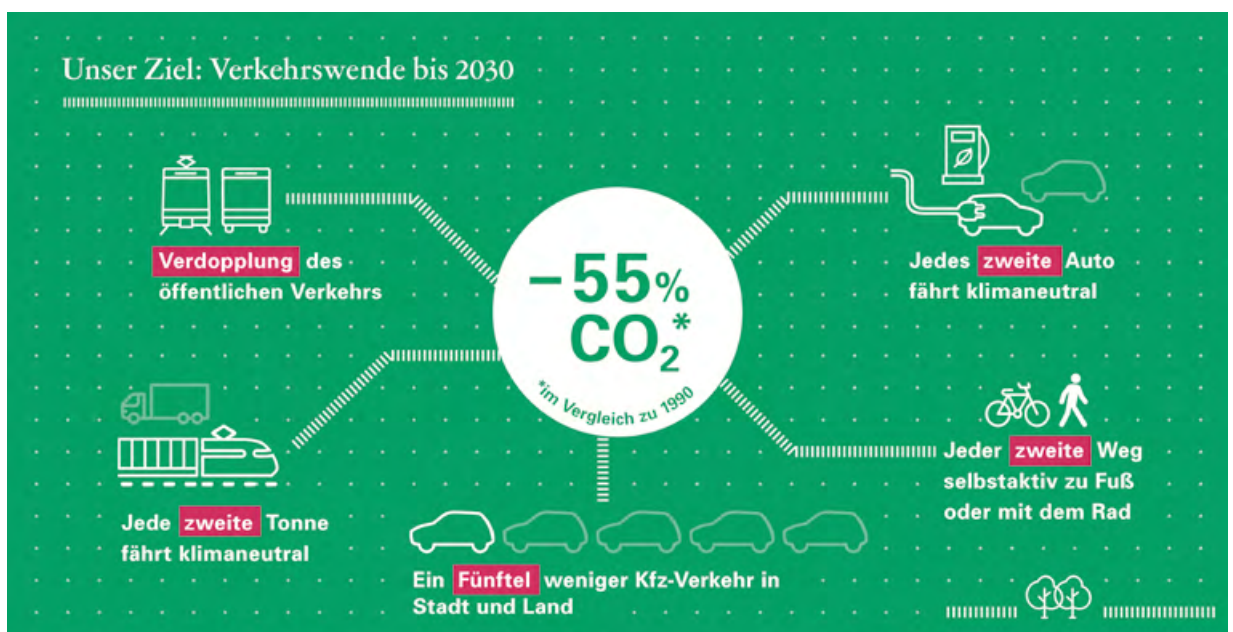


Abbildung 2: Ziele der Verkehrswende in Baden-Württemberg.

3.4 GEPLANTE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG AN HAUPTEISENBAHNSTRECKEN FÜR DIE NÄCHSTEN FÜNF JAHRE

Die folgenden zusätzlichen Maßnahmen sollen innerhalb der nächsten fünf Jahre umgesetzt werden:

3.4.1 GESAMTKONZEPT LÄRMSANIERUNG DES BUNDES

Die Ziele des Lärmsanierungsprogramms und Vorgaben für die Priorisierung der Lärmsanierungsabschnitte werden seitens des Bundes im „**GESAMTKONZEPT FÜR DIE LÄRMSANIERUNG**“ festgelegt. Prioritär werden Streckenabschnitte saniert, an denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und an denen viele Menschen vom Schienenverkehrslärm betroffen sind. Mit dem Lärmschutzziel 2030 sollen nach Angaben des Bundes 50 Prozent der von Schienenlärm betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner durch geeigneten Lärmschutz entlastet werden. Der Bund beziffert den bundesweiten Lärmminderungseffekt an Schienenwegen des Bundes bis 2030 auf rund 850.000 Menschen oberhalb dem nächtlichen Lärmpegel von 57 dB(A), bezogen auf die Lärmkartierung 2017.

Eine umfassende **LISTE** der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche mit Angabe der Priorisierung ist in den Anlagen zum Gesamtkonzept Lärmsanierung enthalten.

3.4.2 ÜBERARBEITUNG DES LANDESEISENBAHNFINANZIERUNGSGESETZES (LEFG)

Derzeit wird das Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz LEFG überarbeitet. Hierbei wird auch geprüft, inwieweit Lärmschutz neben Instandhaltung und Erneuerung über das LEFG gefördert werden kann.

3.5 DURCH DIE VORGESEHENEN MASSNAHMEN ZU ERWARTENDE VERBESSERUNGEN

Nach Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie sollten Lärmaktionspläne Schätzwerte

für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen enthalten. Dabei soll auf die Gesamtheit der vorgesehenen Maßnahmen abgestellt und die Entlastung unabhängig vom Ausmaß der Lärmminderung über alle kartierten Pegelbereiche hinweg geschätzt werden.

3.5.1 ANZAHL ENTLASTETE PERSONEN AN HAUPTVERKEHRSSTRASSEN

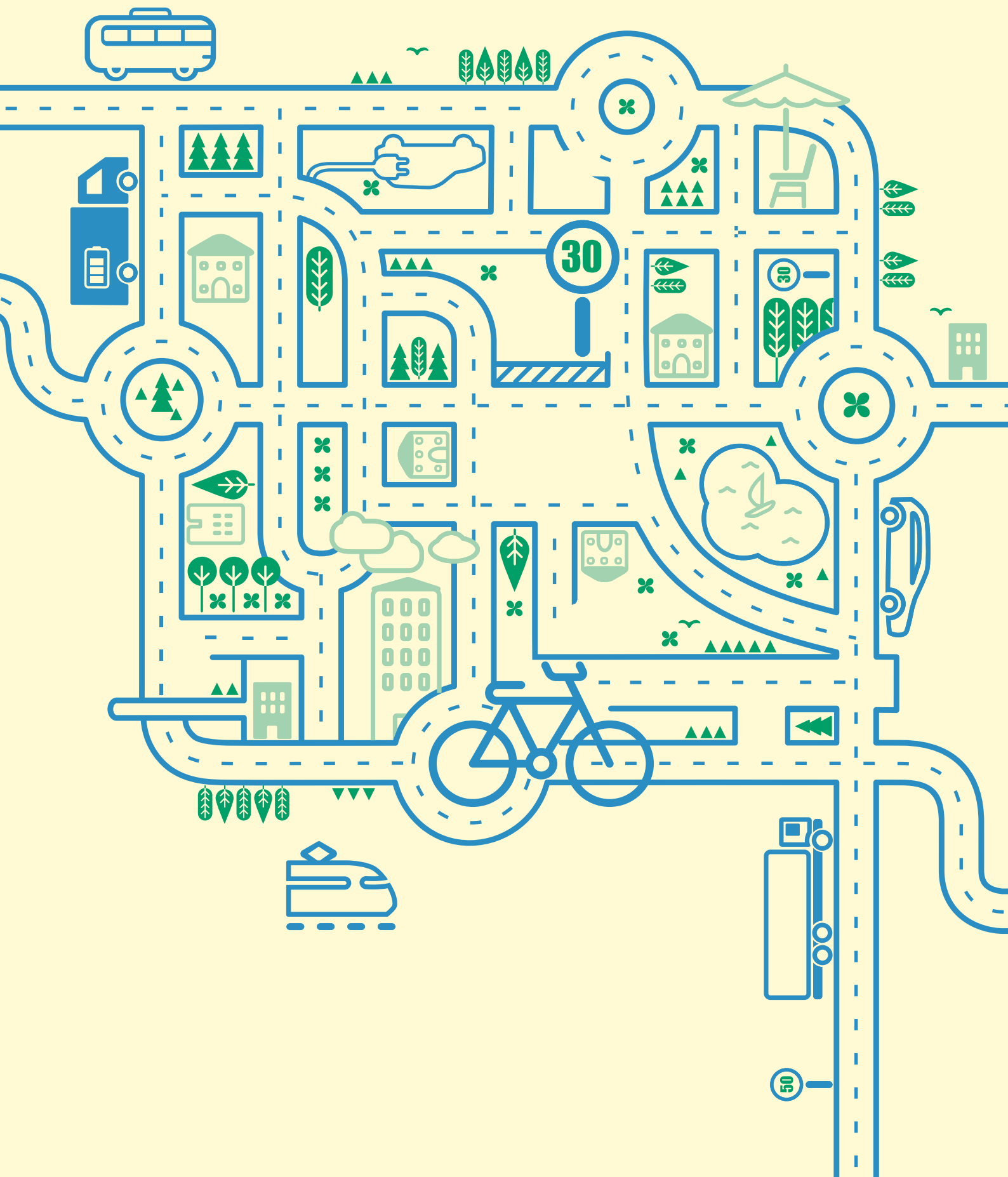
Aus der Vielzahl an laufenden, meist erst kürzlich eingeführten und geplanten Maßnahmen ist zu erwarten, dass ein Großteil der Lärmbetroffenen von einer Lärmminderung profitieren wird. Aktivitäten wie die Förderung des Umweltverbundes und die weiteren Ziele der Verkehrswende werden flächendeckend positive Effekte nach sich ziehen.

Dezierte Lärmschutzmaßnahmen werden vorrangig dort ergriffen, wo Menschen von hohen Lärmbelastungen betroffen sind. Etwa 40 Prozent der von der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen erfassten Menschen sind Pegeln oberhalb der Eingriffsschwelle von 55 dB(A) in der Nacht ausgesetzt und profitieren von Maßnahmen in diesen Bereichen. Auf dieser Grundlage kann die Zahl der durch die vorgesehenen Maßnahmen entlasteten Personen auf ca. 340.000 Menschen geschätzt werden.

3.5.2 ANZAHL ENTLASTETE PERSONEN AN HAUPTSEISENBAHNSTRECKEN

In das Lärmsanierungsprogramm des Bundes werden Streckenabschnitte aufgenommen, an denen die Auslösewerte für die Lärmsanierung (64/54 dB(A) in Wohngebieten, 67/57 dB(A) in Mischgebieten) überschritten werden. Der Lärmkartierung zufolge sind überschlägig etwa 75.000 Menschen in Baden-Württemberg an Eisenbahnstrecken Lärmpegeln in dieser Höhe ausgesetzt und können durch Lärmsanierungsmaßnahmen entlastet werden. Das tatsächliche Ausmaß der Entlastung ist von der Priorisierung und Umsetzung der Maßnahmen durch den Bund abhängig.





4. Lärmschutzstrategie Baden-Württemberg

Mit seiner Lärmschutzstrategie trägt das Land wesentlich zum Schutz der Gesundheit der Menschen in Baden-Württemberg bei. Ziel der Lärmschutzstrategie ist, dass künftig niemand mehr möglichen negativen gesundheitlichen Auswirkungen durch Lärm ausgesetzt sein wird.

Die in Baden-Württemberg bereits erzielten Lärminderungserfolge belegen, dass das Land mit seinen Ansätzen beim Verkehrslärmschutz auf einem guten Weg ist. Angesichts der erzielten Erfolge wird das Land auch künftig an der Strategie festhalten, die bestehenden Handlungsmöglichkeiten im Interesse der Lärmbetroffenen auszuschöpfen. Dabei kann es nicht allein um verkehrsrechtliche und bauliche Lärmschutzmaßnahmen gehen. Vielmehr sollte Lärminderung als Teil einer integrierten Planung angegangen werden und Mobilität, Klima und Lärmschutz zusammen gedacht werden. Weitere Bausteine der Lärmschutzstrategie des Landes sind, kommunale Lärmschutzmaßnahmen zu fördern, lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten zu schaffen und auch ruhige Gebiete zu schützen. Vorhandene, laufende und geplante Maßnahmen auf Landesebene sind Gegenstand des Kapitel 3 „Maßnahmen gegen Lärm“.

Das Ausmaß der weiter bestehenden Lärmprobleme an Straßen und Schienenwegen verlangt jedoch nach weiteren Anstrengungen auf allen Ebenen, sei es auf EU-, Bundes-, Landes- oder kommunaler Ebene, sowie verbesserten Rahmenbedingungen für den Schutz vor Lärm.



Abbildung 3: Handlungsmöglichkeiten beim Schutz vor Lärm.

Hierfür setzt sich das Ministerium für Verkehr auf fachlicher und politischer Ebene ein. Die Forderungen an den Bund und die EU sind Gegenstand von Kapitel 4.2 „Bessere Rahmenbedingungen für den Schutz vor Lärm“.

Und nicht zuletzt kann jeder Einzelne dazu beitragen, unvermeidbaren Lärm zu minimieren. Eine leise Mobilität ist ein wesentlicher Beitrag zum Schutz der Gesundheit.

4.1 ERFOLGREICHE MASSNAHMEN

BEIBEHALTEN

4.1.1 LÄRMMINDERUNGSPOTENZIAL VON TEMPO 30 UND LÄRMARMEN FAHRBAHNBELÄGEN

Eine im Auftrag des Ministerium für Verkehr und der LUBW durchgeführte Untersuchung auf Basis der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume 2022 zeigt, wie groß das mit diesen Maßnahmen verbundene Lärminderungspotenzial ist.

Ein Szenario beleuchtet, welche Erfolge durch vorhandene lärmindernde Maßnahmen wie Tempobeschränkungen in Ortsdurchfahrten, lärmindernde Fahrbahnbeläge oder Lärmschutzwände an Straßen erzielt werden konnten. Ohne die bereits verwirklichten Maßnahmen entlang der Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume wären über 100.000 Menschen mehr von Lärmpegeln über 55 dB(A) nachts betroffen. Unter sehr hohen, gesundheitsgefährdenden Pegeln über 60 dB(A) nachts hätten zusätzlich über 50 Prozent mehr Menschen zu leiden, als es dank der vorhandenen lärmindernden Maßnahmen der Fall ist.

Angesichts der erzielten Erfolge wird das Land auch künftig an der Strategie festhalten, dass die bestehenden Handlungsmöglichkeiten insbesondere für verkehrsrechtliche und bauliche Lärmschutzmaßnahmen im Interesse der Betroffenen ausgeschöpft werden. Werden überall dort, wo Anwohnerinnen und Anwohner mit Pegeln über 55 dB(A) nachts durch den Straßenverkehr belastet sind, ein lärmindernder Fahrbahnbelag verbaut und innerorts Tempo 30 angeordnet, könnte die Zahl der Lärmbetroffenen mit Pegeln über 55 dB(A) nachts um rund 40 Prozent gesenkt werden. Die Zahl der hochgradig lärmbelasteten Personen mit gesundheitsgefährdenden nächtlichen Pegeln über 60 dB(A) würde gar auf weniger als ein Viertel der heutigen Betroffenenzahl abnehmen.

Im konkreten Einzelfall können verkehrsrechtliche, bautechnische oder finanzielle Gründe gegen eine kurzfristige oder auch generelle Umsetzung der im Modell untersuchten Maßnahmen sprechen. Die Untersuchung zeigt jedoch, dass in Baden-Württemberg mit den vorhandenen, laufenden und geplanten Maßnahmen gute Rahmenbedingungen für den Schutz vor Lärm an Straßen

ERFOLGE BEREITS UMGESETZTER LÄRMSCHUTZMASSNAHMEN AN STRASSEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG

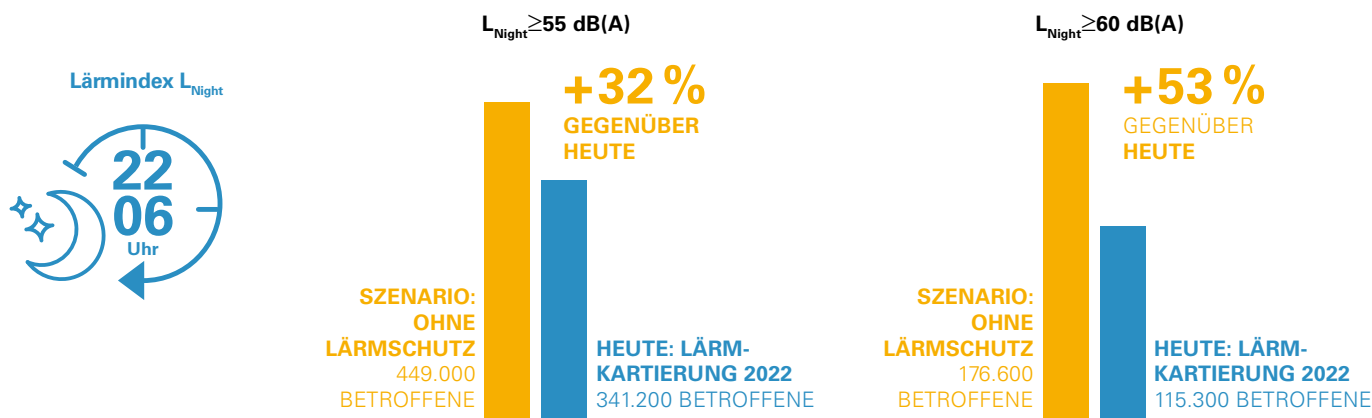
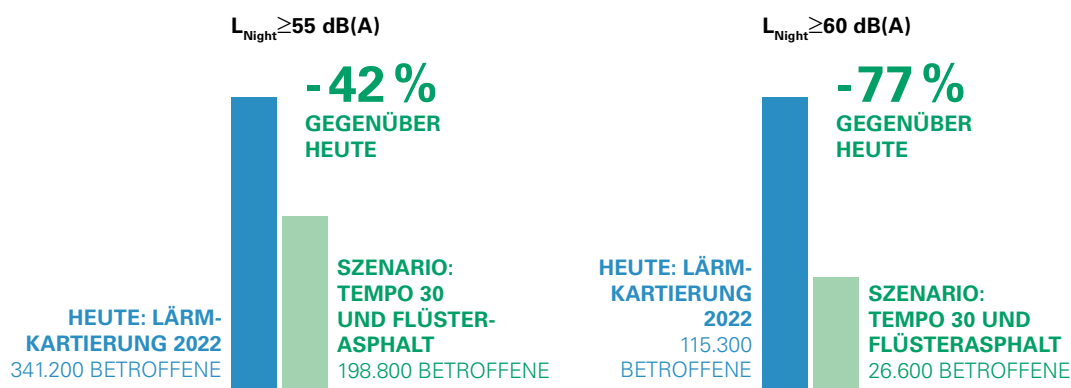


Abbildung 4: Anzahl der von Lärm betroffenen Menschen mit und ohne den bereits durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume. Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.

TEMPO 30 UND FLÜSTERASPHALT: VISION FÜR LEISERE STRASSEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG



Die Berechnungen auf Basis der Lärmkartierung 2022 sind mit denen der Lärmkartierung 2017 nicht vergleichbar, weil bei der Lärmkartierung 2022 erstmals die europäisch abgestimmten Berechnungsverfahren angewandt wurden.

Abbildung 5: Lärmminderungspotenzial des flächendeckenden Einsatz von Tempo 30 und lärmmindernden Fahrbahnbelägen bei Lärmbetroffenheiten über [55 dB(A)] und über 60 dB(A) [nachts]. Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.

bestehen, die es im Interesse der lärmbetroffenen Anwohnerinnen und Anwohner auszuschöpfen gilt.

4.1.2 LÄRMAKTIONSPLANUNG DER STÄDTE UND GEMEINDEN

Die Lärmaktionspläne der Städte und Gemeinden haben sich als wichtige Säule der Lärmschutzstrategie des Landes etabliert. Der

Blick in die in den vergangenen Jahren in Baden-Württemberg erstellten Lärmaktionspläne der Städte und Gemeinden zeigt, dass bislang deutlich mehr als 1.000 Einzelmaßnahmen zum Lärmschutz in den Plänen entwickelt und festgelegt wurden. Rund drei Viertel dieser Planungen entfallen auf verkehrliche Maßnahmen sowie den Einbau lärmmindernder Fahrbahnbeläge.

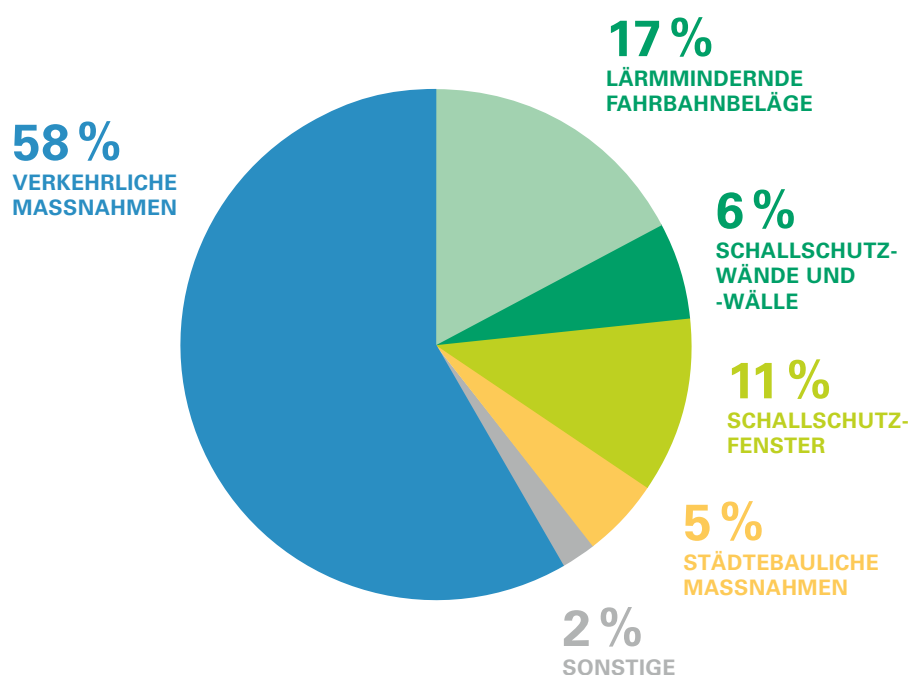


Abbildung 6: Lärmschutzmaßnahmen in Lärmaktionsplänen der Städte und Gemeinden, Auswertung der Meldungen zur Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg 2021. Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.



Abbildung 7: Gemeinsame Forderungen der Länder Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz an den Bund, bessere rechtliche Rahmenbedingungen zum Schutz vor Verkehrslärm zu schaffen. Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.



4.2 BESSERE RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DEN SCHUTZ VOR LÄRM SCHAFFEN

Die bestehenden rechtlichen und fachlichen Hürden für den Schutz vor Verkehrslärm sind zu hoch und stehen einer zügigen Umsetzung einer umfassenden und am Gesundheitsschutz der Bevölkerung orientierten Maßnahmenplanung oftmals entgegen. Das Land setzt sich daher dafür ein, durch die Anpassung bundesrechtlicher Vorgaben sowie der Regelungen auf EU-Ebene bessere Rahmenbedingungen für den Schutz vor Verkehrslärm zu erreichen.

4.2.1 FORDERUNGEN AN DEN BUND

Im Rahmen des **LÄRMKONGRESS 2023**, den das Verkehrsministerium unter dem Motto „Gesundheit konsequent schützen“ am 22. und 23. Juni 2023 in Stuttgart veranstaltete, forderte Minister Hermann die Einführung eines verbindlichen und gesetzlich verankerten Mindeststandards für den Schutz vor Lärm.

Zum Abschluss des LärmKongresses veröffentlichten Staatssekretärin Elke Zimmer MdL und die Staatssekretäre Jens Deutschendorf (Hessen), Viktor Haase (Nordrhein-Westfalen) und Michael Hauer (Rheinland-Pfalz) eine **GEMEINSAME ERKLÄRUNG** mit vier zentralen Forderungen an den Bundesverkehrsminister. Die gemeinsame Erklärung umfasst die Forderungen:

- Dem Schutz vor Verkehrslärm muss eine höhere Priorität eingeräumt werden. Nachhaltige Mobilität und Lärmschutz gehen Hand in Hand.
- Die gesetzlichen Bestimmungen zum Lärmschutz für den Neu- und Ausbau von Straßen und Schienenwegen sollten um verhältnismäßige fachrechtliche Regelungen für bestehende Straßen und Schienenwege ergänzt werden.



- Es mangelt insbesondere an verbindlichen und konsistenten Schwellenwerten, die am Gesundheitsschutz der Bevölkerung ausgerichtet sind. Schon die Verankerung der Schwellenwerte 65 dB(A) bei Tag und 55 dB(A) bei Nacht würde die Gesundheitsrisiken nach einhelliger Meinung der Lärmwirkungsforschung deutlich absenken.
- Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sollten die Hürden für Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes herabgesetzt werden und die Ziele des Klima-, des Umwelt- und des Gesundheitsschutzes auch bei Geschwindigkeitsbeschränkungen stärker berücksichtigt werden.

4.2.2 FORDERUNGEN AN DIE EU-EBENE

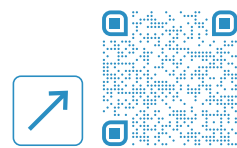
Dem Lärmschutz an der Quelle kommt elementare Bedeutung zu, um Lärmbelastungen in der Fläche zu verringern. Die Regulierung von Lärmquellen des Straßen-, Eisenbahn- und Fluglärms obliegt dabei der EU-Ebene. Die EU-Kommission nennt in ihrem **BERICHT ÜBER DIE DURCHFÜHRUNG DER UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE 2002/49/EG** vom 20. März 2023 die relevanten Rechtsvorschriften der EU für Straßenverkehrslärm und Eisenbahnlärm.

Von besonderer Bedeutung sind die Genehmigungs- bzw. Zulassungsregelungen für Fahrzeuge, u. a. für Sportwagen und Motorräder. Schon bei der Genehmigung von neuen Fahrzeug-

modellen (sog. Typen) muss der Grundstein gelegt werden, dass zu hohe Lärmemissionen vermieden werden. Das gilt in gleicher Weise für Zubehörteile wie Auspuffe. Kern des Problems sind die für den Schutz vor Lärm unzureichenden Prüfverfahren der Typgenehmigung, bei der die geltenden Emissionsgrenzwerte nur in bestimmten Fahrsituationen eingehalten werden müssen. Diese decken jedoch nur einen kleinen Teil des realen Betriebsbereichs solcher Fahrzeuge ab. Zielführend ist eine Begrenzung der Geräuschemissionen in allen Fahrzuständen (real driving noise-emissions). Mit einem Grenzwert, der für alle Neufahrzeuge über alle Betriebszustände einzuhalten ist, könnten unnötige Geräuschemissionen verhindert werden. Dadurch bestünde auch bei Kontrollen durch die Polizei ein geringerer Aufwand, um festzustellen, ob es sich um ein Fahrzeug in einem typgenehmigten Zustand handelt.

Ebenso von besonderer Bedeutung ist auch die Einführung strengerer Grenzwerte für das Rollgeräusch von Reifen. Der vermehrte Einsatz lärmarmer Reifen und die Verwendung lärmarmer Straßenbeläge sind eine kosteneffiziente Maßnahme zur Minderung des Straßenlärms. Gefordert wird daher, dass die EU die bestehenden Regelungen überarbeitet, so dass Reifen leiser werden und lärmarmer Reifen auch stärker zur Anwendung kommen.

Wohlfühlen auf dem Gespinstmarkt in Ravensburg: Autos auf dem Gespinstmarkt in Ravensburg gehören seit Herbst 2021 der Vergangenheit an. Der neu gestaltete Platz bietet mit einem Wasserlauf, Hochbeeten sowie Sitzplätzen eine hohe Aufenthaltsqualität. Eine Fahrradabstellanlage ermöglicht es, das Rad sicher abzuschließen. Die Gestaltung lädt dazu ein, zu verweilen oder zu Fuß weiterzugehen. Zusätzlicher Pluspunkt des autofreien Platzes: Anwohnerinnen und Anwohner bleiben künftig vom Durchgangsverkehr verschont.



BERICHT ÜBER DIE DURCHFÜHRUNG DER UMGEBUNGSLÄRM- RICHTLINIE 2002/49/EG
www.t1p.de/Umgebungs-laermrichtlinie_2002_49



5. Ruhige Gebiete

5.1 RECHTLICHE GRUNDLAGEN FÜR RUHIGE GEBIETE

Ziel von Lärmaktionsplänen soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen (§ 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG). Weitergehende Vorgaben zur Identifizierung, Auswahl, Abgrenzung und Festlegung ruhiger Gebiete machen weder die Umgebungslärmrichtlinie noch das BImSchG. Art. 3 Buchstabe m der EU-Umgebungslärmrichtlinie definiert ein „ruhiges Gebiet auf dem Land“ als ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist. Aus Anhang V Nr. 1, 9. Spiegelstrich der EU-Umgebungslärmrichtlinie wird deutlich, dass im Lärmaktionsplan Maßnahmen zum Schutz des ruhigen Gebietes zu beschreiben oder vorzusehen sind.

Von der Festlegung ruhiger Gebiete selbst geht keine unmittelbare Verpflichtung zur Vor- nahme bestimmter weiterer Maßnahmen aus. Die Festlegung ist jedoch bei nachfolgenden Planungen von dem jeweiligen Planungsträger zu berücksichtigen (§ 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG). Typischerweise wird der Schutz ruhiger Gebiete als Optimierungsgebot eingestuft. Der weitgehenden Wahrung des ruhigen Gebietscharakters ist damit ein besonderes Gewicht in der Abwägung beizumessen.

5.2 VORGEHEN ZUR FESTLEGUNG RUHIGER GEBIETE

Bei der Festlegung ruhiger Gebiete auf Landesebene verfolgt das Ministerium für Verkehr den Ansatz, auf bestehende Festlegungen und die damit verbundenen, bereits vorhandenen Schutzmaßnahmen aufzubauen. Diese tragen zu einem verbindlichen Schutz vor einer Zu-

nahme des Lärms innerhalb des geschützten Gebiets bei. So wird auch vermieden, dass Festlegungen in diesem Plan zu ruhigen Gebieten in die örtliche Planungshoheit der Städte und Gemeinden eingreifen.

Unter 5.4 werden ergänzend Hinweise auf Potenzialflächen gegeben, die sich für eine Prüfung und mögliche Festlegung als ruhige Gebiete in Lärmaktionsplänen durch Städte und Gemeinden anbieten.

5.3 FESTLEGUNG DES NATIONALPARKS SCHWARZWALD ALS RUHIGES GEBIET

Der Nationalpark Schwarzwald eignet sich in besonderem Maße als ruhiges Gebiet. Es handelt sich um ein überwiegend leises Gebiet mit hoher Erholungsfunktion. Gleichzeitig ist der Nationalpark bereits umfassend und verbindlich über das Gesetz zur Errichtung des Nationalparks Schwarzwald (Nationalparkgesetz - **NLPG**) geschützt, wodurch auch sichergestellt ist, dass keine zunehmende Verlärmung erfolgen kann.

Das Verkehrsministerium legt deshalb in Abstimmung mit dem Umweltministerium den Nationalpark Schwarzwald als ruhiges Gebiet auf Landesebene fest. Das Gebiet ist in Abbildung 8 dargestellt.

Beim Nationalpark Schwarzwald handelt es sich um ein landschaftlich reizvolles Gebiet, das nach **§ 3 ABS. 2 NR. 4 NLPG** ausdrücklich auch der Erholung dienen soll. Der Nationalpark Schwarzwald liegt fernab der kartierten Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken und ist damit in großen Bereichen weitgehend frei von menschengemachtem Lärm. Darüber hinaus ist der Nationalpark Schwarzwald durch das Nationalparkgesetz



NLPG

www.t1p.de/Nationalparkgesetz



§ 3 ABS. 2 NR. 4 NLPG

www.t1p.de/Schutzzweck

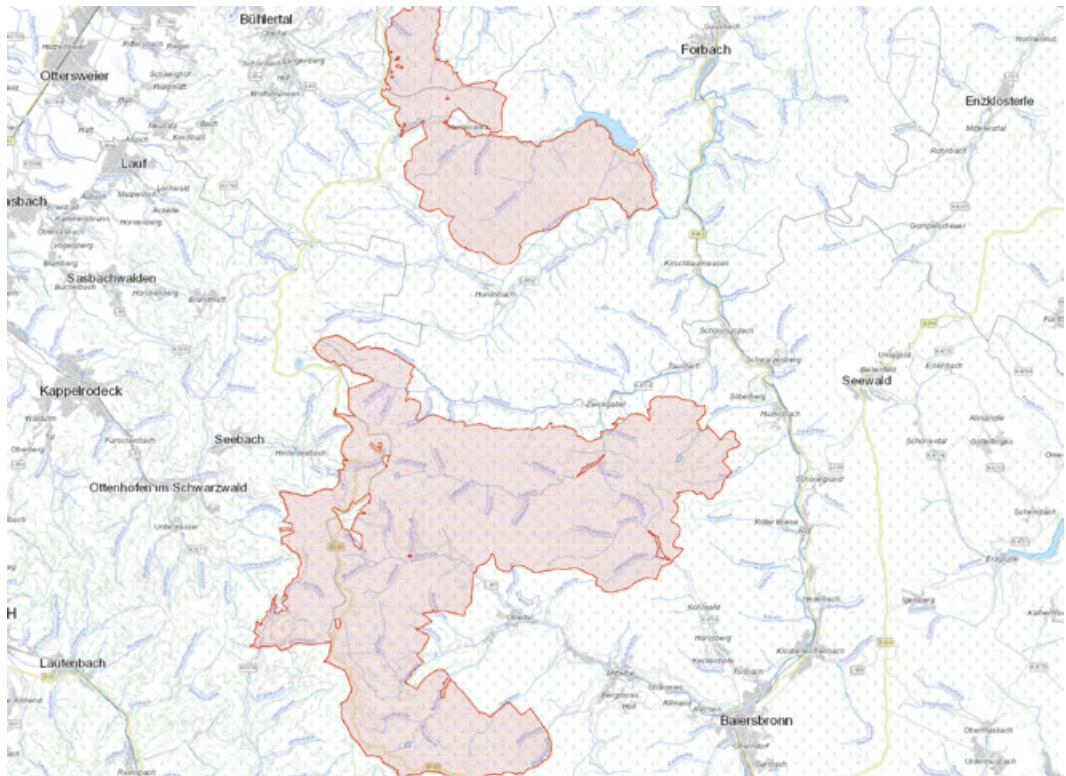


Abbildung 8: Darstellung des ruhigen Gebiets „Nationalpark Schwarzwald“ – Grundlage: Daten aus dem Umweltinformationssystem (UIS) der LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg.



**§ 9 ABS. 2 NR. 10
UND 17 NLPG**
www.t1p.de/Allgemeine_Schutzvorschriften

umfassend und verbindlich vor Lärm geschützt. So ist im Park u. a. ausdrücklich verboten, Straßen neu anzulegen oder zu erweitern oder ganz allgemein zu lärmern (§ 9 ABS. 2 NR. 10 UND 17 NLPG). De facto handelt es sich beim Nationalpark Schwarzwald um ein ruhiges Gebiet im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie, das aufgrund der Festlegungen des Nationalparkgesetzes vor einer Zunahme des Umgebungslärms geschützt ist.

5.4 POTENZIALFLÄCHEN FÜR RUHIGE GEBIETE

Bei der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken bestehen Kartierungsschwellen, nach denen nur Verkehrswege mit einem bestimmten Verkehrsaufkommen in die Kartierung einbezogen werden (Bundesfern- und Landesstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr bzw. Eisenbahnstrecken

mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr). Die Lärmkartierung ist daher als alleiniger Indikator für die Betrachtung ruhiger Gebiete nicht überall geeignet.

Ein geeigneter Indikator für das Vorhandensein unverlärmteter Bereiche ist der Grad der Zerschneidung von Freiräumen durch Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturflächen. Unzerschnittene Räume liefern Anhaltspunkte für Gebiete unterschiedlicher Größe, für die gegebenenfalls die Ausweisung als ruhiges Gebiet in Betracht kommt. Den Städten und Gemeinden wird empfohlen, diese Gebiete im Rahmen ihrer Lärmaktionsplanung in die Prüfung und mögliche Festlegung als ruhige Gebiete einzubeziehen. Auch kleinräumige unzerschnittene Räume können für die wohnort-nahe Erholung der Menschen von Bedeutung sein.

Die nachfolgende Karte vermittelt anhand eines Beispiels einen Einblick über unzerschnittene Räume unterschiedlicher Größenordnungen (Stand 2013). Berücksichtigte Zerschneidungsgeometrien sind linien- und flächenhafte Infrastrukturdaten des Amtlich Topographisch Kartographischen Informationssystems (ATKIS DLM25) mit den trennen-

den Objekten Straßen (Bundesautobahnen, Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen), Schienen, größeren Flüssen, Seen und Siedlungen. Im Kartendienst der LUBW ist das Thema **LANDSCHAFTSZERSCHNEIDUNG** für ganz Baden-Württemberg als interaktive Darstellung enthalten.

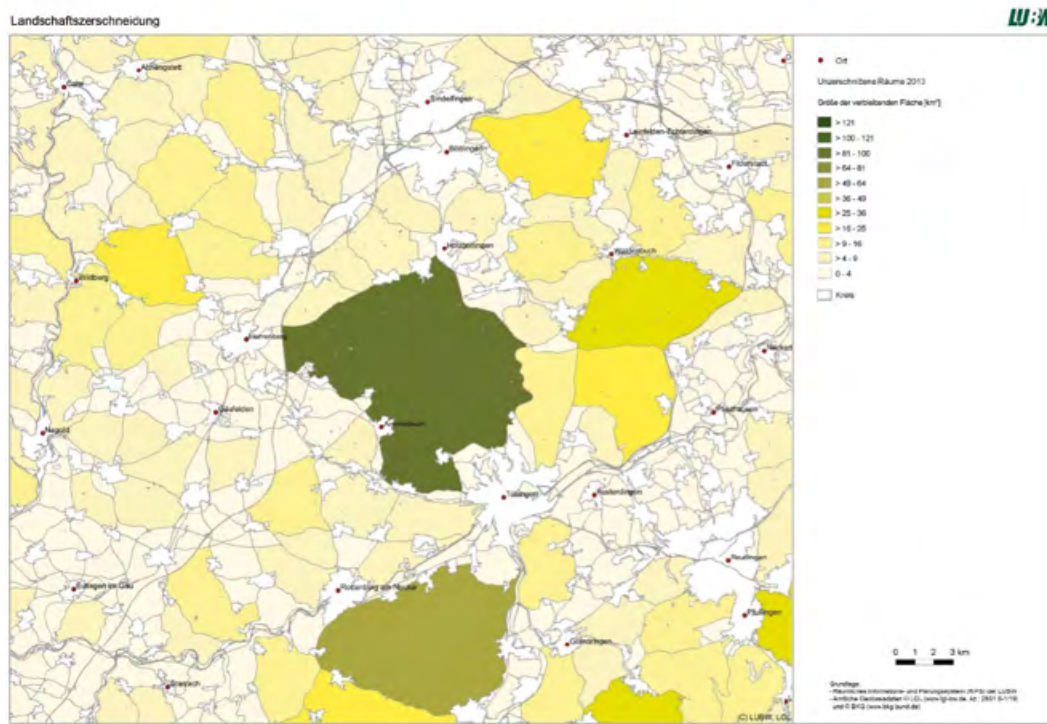


Abbildung 9: Darstellungsbeispiel unzerschnittener Räume mit einer Differenzierung nach Größe der verbliebenen Fläche in Quadratkilometern (Stand 2013).

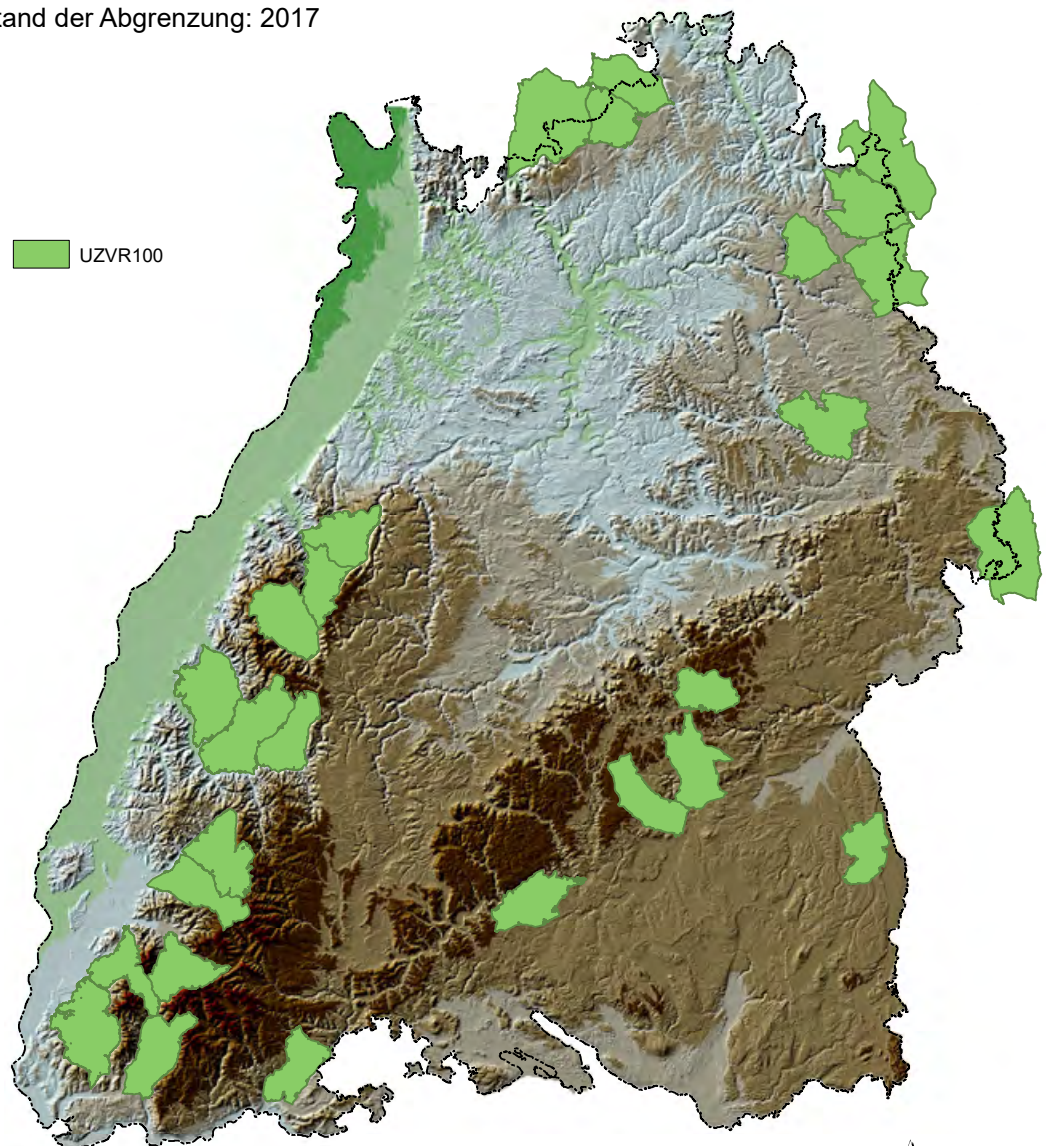
Von herausragender Bedeutung als wertvolle Potenzialflächen für die Ausweisung als ruhige Gebiete in den Lärmaktionsplänen der Städte und Gemeinden, aber auch im Hinblick auf die Landesentwicklungsplanung, sind großräumige unzerschnittene verkehrsarme Räume.

Die nachfolgende Kartendarstellung umfasst unzerschnittene verkehrsarme Räume mit einer Größe über 100 km² (UZVR100 – Stand 2017). Im Rahmen der Neuaufstellung des Landesentwicklungsplans ist auch eine Neuberechnung der UZVR100 vorgesehen.

Die Ermittlung der UZVR100 erfolgte auf der Grundlage des Digitalen Landschaftsmodells im Amtlich Topographisch Kartographischen Informationssystem (ATKIS DLM 25/2) sowie unter Berücksichtigung von Verkehrsstärkedaten. Als zerschneidend wurden alle Siedlungsflächen, alle Straßen ab einer Verkehrsstärke von 1.000 Kfz/24 Std., zweigleisige und elektrifizierte eingleisige Bahnstrecken (nicht stillgelegt) sowie Flughäfen herangezogen.

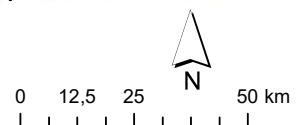
Unzerschnittene Verkehrsarme Räume in Baden-Württemberg mit einer Flächengröße über 100 km² (UZVR100)

Stand der Abgrenzung: 2017



Als zerschneidend gelten:

- □ alle Siedlungsflächen,
- □ alle Straßen mit einer modellierten Verkehrsstärke von über 1.000 Kfz/24 Std.
- □ zweigleisige und elektrifizierte eingleisige nicht stillgelegte Bahnstrecken
- □ Flughäfen.
- □ Tunnel mit einer Länge unter 1000 m



Datengrundlage:
RIPS-Datenpool der Landesanstalt
für Umwelt, Messungen und Naturschutz
Baden-Württemberg

Bearbeitung:
Institut für Landschaftsplanung und Ökologie,
Universität Stuttgart, 2017

Abbildung 10: Unzerschnittene verkehrsarme Räume in Baden-Württemberg mit einer Flächengröße über 100 km² (Stand 2017) – Bildnachweis: LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg / Institut für Landschaftsplanung und Ökologie (ILPÖ)



5.5 AUSBLICK: AKTIVITÄTEN ZUM SCHUTZ WEITERER RUHIGER GEBIETE

Dem Ministerium für Verkehr ist es ein großes Anliegen, den Schutz ruhiger Gebiete weiter zu entwickeln, um die Menschen im Land auch abseits der Siedlungsflächen besser vor Lärm schützen zu können. Für die Festlegung ruhiger Gebiete im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurde den kommunalen Planungsträgern der Leitfaden **RUHIGE GEBIETE** an die Hand gegeben, der Hinweise für die Auswahl und Erhaltung ruhiger Gebiete gibt.

Das Ministerium für Verkehr setzt sich dafür ein, dass neben der Festlegung ruhiger Gebiete in Lärmaktionsplänen der Schutz vor Lärm auch in der räumlichen Planung in angemessener Weise berücksichtigt wird. Ziel sollte dabei sein, die Qualität von Ruhe- und Erholungsräumen zu erhalten und vor Lärm zu schützen.

Der **LANDESENTWICKLUNGSPLAN** ist ein Instrument, um lärmintensive und lärmempfindliche Nutzungen zu trennen. Der Landesentwicklungsplan macht Vorgaben, welche Fläche wie genutzt werden soll und setzt den Rahmen, wo und wie sich das Land in den kommenden Jahren entwickeln soll. Am Landesentwicklungsplan haben sich alle räumlichen Planungen, insbesondere die Regionalplanung, die kommunale Bauleitplanung und die fachlichen Einzelplanungen zu orientieren.

Derzeit wird der Landesentwicklungsplan neu aufgestellt. Der **NEUE LANDESENTWICKLUNGSPLAN** soll alle denkbaren Raumnutzungen (Wohnen, Gewerbe, Landwirtschaft, Verkehr, erneuerbare Energien und Naturerhalt usw.) klug und nachhaltig in Balance bringen. Das Ministerium für Verkehr setzt sich dafür ein, dass der Schutz vor Lärm besser verankert wird.





6. Beteiligung der Öffentlichkeit

Bürgerinnen und Bürger, Verbände und Organisationen konnten sich vom 11. März bis zum 12. April 2024 über den Lärmaktionsplan Baden-Württemberg 2024 informieren und mit ihrer Stellungnahme aktiv einbringen. Auf dem **BETEILIGUNGSPORTAL** Baden-Württemberg sowie über die Internetseite des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg wurde ein breites Informationsangebot zu den Inhalten des **LÄRM-AKTIONSPLANS** Baden-Württemberg und den weiteren Verfahrensablauf zur Verfügung gestellt. Über das Beteiligungsportal Baden-Württemberg oder direkt gegenüber dem Ministerium für Verkehr bestand die Möglichkeit, den Planentwurf zu kommentieren. Die öffentliche Beteiligung zum Lärmaktionsplan Baden-Württemberg zeigte eine breite Vielfalt an Perspektiven zum Thema Schutz vor Verkehrslärm.

6.1 GRUNDLAGEN

Die rechtlichen Grundlagen der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ergeben sich aus § 47d Abs. 3 BImSchG. Demnach wird die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört und erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen, und die Öffentlichkeit ist über

die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Dabei sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Mitwirkung der Öffentlichkeit vorzusehen.

6.2 DURCHFÜHRUNG DER ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

Um eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit zu ermöglichen, hat das Ministerium für Verkehr aktiv über den Lärmaktionsplan des Landes informiert. Es wurde das Format der Online-Beteiligung über eine zu diesem Zweck eingerichtete Dossierseite auf der zentralen Beteiligungsplattform des Landes Baden-Württemberg gewählt. Ein kurzes **ERKLÄRVIDEO** erläuterte den Inhalt des Lärmaktionsplans des Landes sowie die Hintergründe des Verfahrens und ergänzte das umfassende Informationsangebot und die Möglichkeit zur Einsichtnahme in den Planentwurf. Die interessierte Öffentlichkeit hatte die Möglichkeit zum Planentwurf allgemein oder zu einzelnen Themenkategorien Stellung zu nehmen. Das knapp dreiminütige Erklärvideo sowie gegliederte Themenfelder auf der Beteiligungsseite dienten als Hilfestellung, das komplexe Verfahren und den Gegenstand des Lärmaktionsplans Baden-Württemberg zu erfassen und eine Mitwirkung am Planentwurf zu erleichtern.



Abbildung 11: Prozess der Planaufstellung mit Fokus auf die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit (ÖB) (Quelle: eigene Darstellung).



Abbildung 12: Anzahl der Kommentare und Bewertungen, die über das Beteiligungsportal Baden-Württemberg abgegeben wurden.



Die Öffentlichkeit wurde über den Entwurf des Lärmaktionsplans des Landes und die Möglichkeit zur Mitwirkung auf folgenden Wegen informiert:

- Über das amtliche Veröffentlichungsblatt, den Staatsanzeiger Baden-Württemberg, wurde in der Ausgabe vom 8. März 2024 förmlich auf die Informations- und Mitwirkungsmöglichkeiten zum Lärmaktionsplan Baden-Württemberg hingewiesen.
- Per **PRESSEMITTEILUNG** des Ministeriums für Verkehr vom 10. März 2024, die von verschiedenen regionalen Tageszeitungen aufgegriffen wurde.
- Über die Internetseite des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg.
- Über eine umfangreiche Themenseite auf der Online-Beteiligungsplattform des Landes Baden-Württemberg.

Vom 11. März bis zum 12. April 2024 bestand die Möglichkeit, den Planentwurf zu kommentieren und eigene Vorschläge in das weitere Verfahren einzubringen. Die Kommentare und Vorschläge, die über die Seite des Beteiligungsportals eingereicht wurden, konnten dort zudem mit einer zustimmenden oder ablehnenden Bewertung versehen werden.

Insgesamt gingen 143 Stellungnahmen zum Planentwurf ein. Über das Beteiligungsportal des Landes wurden 135 Kommentare abgegeben, die mit 5.395 zustimmenden oder ablehnenden Bewertungen bedacht wurden. Acht Stellungnahmen wurden direkt an das Ministerium für Verkehr gerichtet.

6.3 ERGEBNISSE DER ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

Mehr als die Hälfte aller Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung betrafen Geschwindigkeitsbeschränkungen und eine verstärkte Verkehrsüberwachung sowie -kontrolle. Insbesondere konkrete Festlegungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes, wie sie in vielen Kommentaren gefordert wurden, sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans des Landes. Diese sind den Lärmaktionsplänen der Städte und Gemeinden vorbehalten. Ungeachtet dessen können die Verkehrsbehörden aufgrund ihrer Zuständigkeit für das Straßenverkehrsrecht auch unabhängig von Lärmaktionsplänen tätig werden. Das Ministerium für Verkehr trägt in seiner Zuständigkeit dazu bei, die Umsetzung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes (insbes. Geschwindigkeitsbeschränkungen) landesweit im Rahmen der bundesrechtlichen Vorgaben zu

erleichtern und zu harmonisieren. Beispiele hierfür sind die Absenkung der Eingriffsschwelle für innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen (vgl. Kapitel 3.1.3) und der Wegfall des Zustimmungserfordernisses der höheren Straßenverkehrsbehörde (vgl. Kapitel 3.1.5). Kommentare und Stellungnahmen, die nicht im Lärmaktionsplan Baden-Württemberg aufgenommen werden können, werden den zuständigen Stellen zugeleitet.

Ein Fünftel der Kommentare und Stellungnahmen enthielten den Wunsch nach einer Neugestaltung der bestehenden Rechtslage zum Schutz vor Verkehrslärm. So wurde in vielen Kommentaren eine Anpassung zulassungsrechtlicher Regelungen gefordert, damit Fahrzeuge leiser werden. Viele Kommentierende mahnten zudem Erleichterungen bei der Umsetzung lärmmindernder Maßnahmen an, darunter sind auch Forderungen, wonach Städten und Gemeinden ein breiterer Entscheidungsspielraum zur Bewältigung von Verkehrslärm zukommen soll. Das Land unter-

stützt diese Forderungen. Das Ministerium für Verkehr setzt sich für eine Reform des nationalen Straßenverkehrsrechts (StVO-Novelle) sowie eine Weiterentwicklung der europäischen Zulassungs- und Genehmigungsregelungen für Fahrzeuge im Sinne des Lärmschutzes gegenüber dem Bund und der Europäischen Union ein (vgl. Kapitel 4.2).

Sonstige aktive Lärminderungsmaßnahmen direkt an der Lärmquelle oder auf dem Ausbreitungsweg (z. B. Lärmschutzwände) oder passive Maßnahmen wie Lärmschutzfenster hatten einen Anteil von etwa 25 Prozent. Über das Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) fördert und unterstützt das Land Städte, Gemeinden und Landkreise auf vielfältige Art und Weise bei straßenbaulichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und zur Verkehrsberuhigung ebenso wie bei der Schaffung verkehrsberuhigter Ortsmitten, wodurch die Aufenthaltsqualität erhöht und der Lärm reduziert wird (vgl. Kapitel 3.1.1). Durch sein bauliches Lärmsanierungsprogramm trägt das

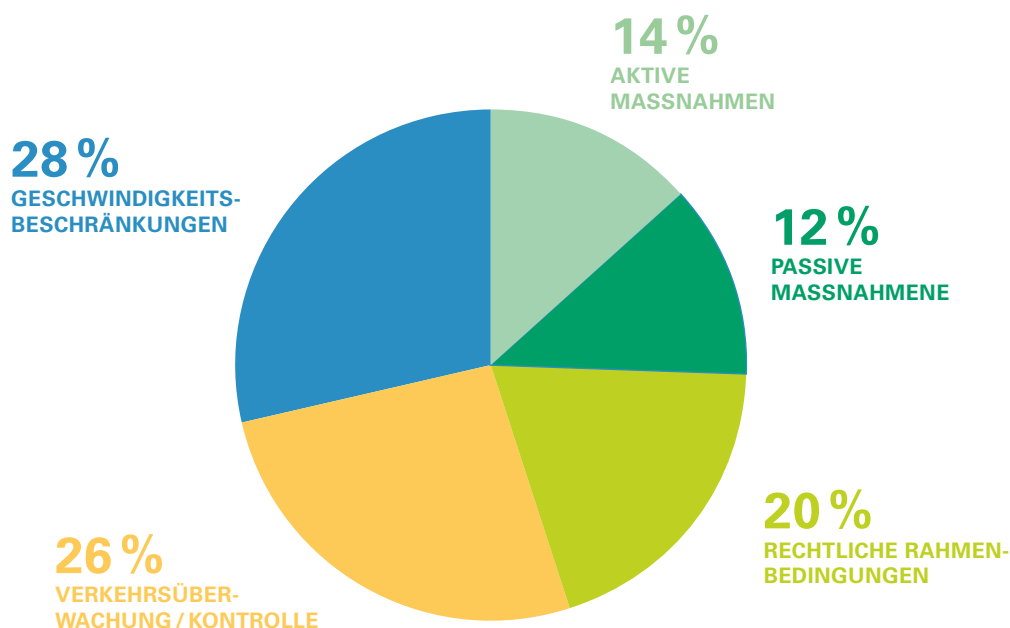


Abbildung 13: Prozentuale Verteilung der Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Land dazu bei, Lärmschwerpunkte durch aktive straßenbauliche Maßnahmen oder passive Schutzmaßnahmen zu entschärfen (vgl. Kapitel 3.1.2).

Die Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS) wies in ihrer Stellungnahme auf die Bedeutung des ÖPNV hin und regte unter anderem an, den ÖPNV als wichtigen Baustein des Umweltverbundes stärker herauszuarbeiten. Die Anregungen wurden aufgenommen und Kapitel 3.1.7 sowie Kapitel 3.1.8 entsprechend ergänzt.

Auffallend viele Kommentare benannten Motorradlärm als eine besonders störende Lärmquelle im Straßenverkehr. Mit 38 Nennungen lag der Motorradlärm noch vor den Beeinträchtigungen durch den allgemeinen Straßenverkehrslärm (32 Nennungen). Das Ministerium für Verkehr setzt sich seit Jahren aktiv für einen verbesserten Schutz vor Motorradlärm ein. In Kapitel 3.1.9 sind die Aktivitäten des Landes beispielsweise im Rahmen der Initiative Motorradlärm dargestellt. Die Öffentlichkeitsbeteiligung bestätigt, dass Motorradlärm das Leben vieler Menschen insbesondere in landschaftlich reizvollen Gebieten beeinträchtigt. Gemeinsam mit den Straßenverkehrsbehörden arbeitet das Ministerium für Verkehr

daher an einem Leitfaden, um die Umsetzung von lärmindernden Maßnahmen an Motorradlärmschwerpunkten zu vereinfachen und so die Bevölkerung vor Motorradlärm zu schützen. Kapitel 3.1.9 wurde entsprechend ergänzt. Weiter genannt werden Lärm durch Schwerlastverkehr/LKW (17 Nennungen) und durch laute Sportwagen sowie Quads (19 Nennungen). Auch hier sind vor allem Anpassungen zulassungsrechtlicher Regelungen erforderlich, damit diese Fahrzeuge leiser werden.

Insgesamt wird deutlich, dass die ergriffenen und durch das Land umsetzbaren Maßnahmen zum Schutz vor Lärm die wesentlichen Anliegen aus der öffentlichen Beteiligung berücksichtigen. Auch die Strategie, erfolgreiche Lärminderungsmaßnahmen beizubehalten und sich für ihre vereinfachte Umsetzung sowie für verbesserte rechtliche Rahmenbedingungen zum Schutz vor Lärm einzusetzen, erhielt Zustimmung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung. Die nach wie vor viel zu hohe Anzahl lärm betroffener Menschen und die Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung bestärken das Ministerium für Verkehr, diese Strategie und die bereits erzielten Erfolge konsequent fortzusetzen.

STÖREMPFINDEN NACH UNTERSCHIEDLICHEN LÄRMQUELLEN

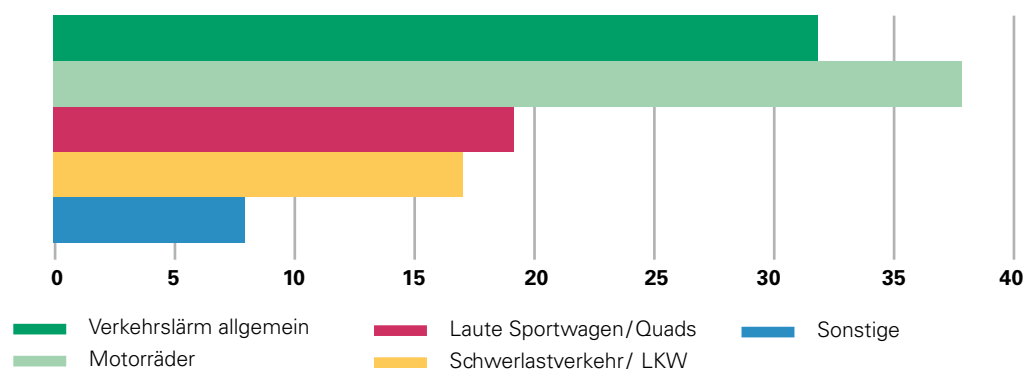
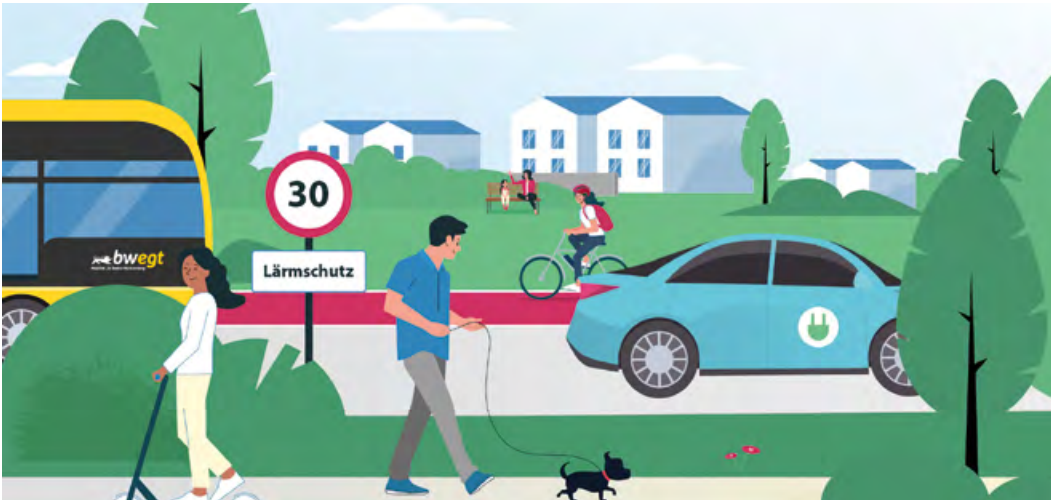


Abbildung 14: Anzahl der Nennungen als störend wahrgenommener Verkehrslärmquellen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung.

7. Zusammenfassung und Ausblick



Mit dem Lärmaktionsplan Baden-Württemberg 2024 legt das Ministerium für Verkehr erstmalig eine landesweite Lärmaktionsplanung für Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken außerhalb der Ballungsräume vor. Nach Abschluss und Auswertung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung ist der Lärmaktionsplan Baden-Württemberg am 2. Juli 2024 in Kraft getreten.

Die Lärmaktionspläne der Städte und Gemeinden haben sich zu einer zentralen Säule beim Schutz vor Lärm entwickelt. Als zweite Säule der Lärmaktionsplanung im Land kommt nun der landesweite Lärmaktionsplan Baden-Württemberg 2024 hinzu. Der landesweite Lärmaktionsplan sorgt für eine flächendeckende Umsetzung der EU-Umgebungsärmrichtlinie in Baden-Württemberg. Die Pläne der Städte und Gemeinden berücksichtigen die örtlichen Verhältnisse und enthalten nach Möglichkeit konkrete Maßnahmen vor Ort. Der Lärmaktionsplan Baden-Württemberg bezieht sich auf das Land als Ganzes.

Ausgehend von der Lärmkartierung 2022 analysiert der Lärmaktionsplan die Ver-

kehrslärmbelastung im Land außerhalb der Ballungsräume. Trotz der erzielten Erfolge lärmindernder Maßnahmen sind noch immer sehr viele Menschen zu hohen Lärmpegeln an Straßen und Schienenwegen ausgesetzt. An den Hauptverkehrsstraßen sind dies 341.200 Menschen, die von gesundheitskritischen nächtlichen Lärmpegeln über 55 dB(A) betroffen sind.

Das Land ergreift zahlreiche Maßnahmen, um die Menschen im Land vor Verkehrslärm zu schützen. Die umgesetzten Lärmschutzmaßnahmen zeigen ihre Wirkung: Ohne sie wären 100.000 Menschen mehr von nächtlichem Straßenverkehrslärm in einem gesundheitskritischen Bereich betroffen.

Mehr als 140 Stellungnahmen, die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingereicht wurden, zeigen eine breite Vielfalt an Perspektiven und Ideen zum Thema Schutz vor Verkehrslärm, aber auch konkrete Bedarfe, wo noch mehr zum Schutz vor Lärm getan werden muss. Sie bestätigen damit die Schwerpunktsetzung des Landes, den Schutz vor Lärm weiter zu stärken.



Teil der langfristigen Lärmschutzstrategie des Landes ist es, bestehende Handlungsmöglichkeiten zielgerichtet im Sinne der Lärmbetroffenen zu nutzen. Auf Bundesebene und auf europäischer Ebene wirkt das Land zudem kontinuierlich auf eine Verbesserung der rechtlichen Rahmenbedingungen zum Schutz vor Lärm hin. Die erzielten Erfolge, aber auch die nach wie vor zu hohe Anzahl Lärmbetroffener zeigen, dass dieser Weg beharrlich weiterverfolgt werden muss. Im Land wird der Schutz vor Lärm als integraler Bestandteil der Mobilitätswende auch von Maßnahmen zum Klimaschutz und einer menschen- und umweltgerechten Stadt- und Raumplanung profitieren. Hier sind die Weichen gestellt, diese Bereiche verstärkt zusammen zu denken und die sich ergebenden Synergien zu nutzen.

AUSBLICK

Nach der erfolgten Aufstellung des Lärmaktionsplans Baden-Württemberg 2024 informiert das Ministerium für Verkehr die zuständigen Behörden beim Bund und der Europäischen

Kommission über gesetzlich festgelegte Inhalte der Lärmaktionsplanung. Spätestens nach fünf Jahren sind Lärmaktionspläne zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Der Lärmaktionsplan Baden-Württemberg 2024 wird deshalb auf Basis der Lärmkartierung 2027 überprüft und bis 2029 überarbeitet.

Das Land hat sich ein ambitioniertes Ziel gesetzt: Künftig soll niemand mehr gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm ausgesetzt sein. Dafür bedarf es noch einiger Anstrengungen. Doch es gibt Chancen: Neue integrierte Planungsinstrumente ermöglichen es, Lärmschutz mit weiteren Themen wie Mobilitätswende und Klima zusammenzudenken. Das gesetzte Ziel erscheint erreichbar, wenn lärmmindernde Maßnahmen konsequent umgesetzt werden. Dazu ist zwingend erforderlich, dass bei der Rechtsetzung auf der Ebene des Bundes und der EU dem Schutz vor Lärm eine höhere Priorität eingeräumt wird und die rechtlichen Rahmenbedingungen zum Schutz vor Lärm verbessert werden.

HERAUSGEBER

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Dorotheenstraße 8, 70173 Stuttgart
www.vm.baden-wuerttemberg.de
poststelle@vm.bwl.de

Stand: Juli 2024

Gestaltung: AD Rainer Haas, Stuttgart

Ökologische und nachhaltige Druckproduktion
auf 100 % Recyclingpapier – FSC® zertifiziert
und mit EU Eco-Label ausgezeichnet.

BILDNACHWEIS

Titel: Felix Kästle, Seite 2/6/30/35: Ministerium
für Verkehr Baden-Württemberg, Seite 10: LUBW
Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg,
Seite 16: Stock.Adobe.com/Animaflora PicsStock,
Seite 27: Planungsbüro Richter-Richard, Seite 36:
Stock.Adobe.com/CC-IMAGES. Seite 43: Stock.Ado-
be.com/Rolf Müller, Seite 36: Stock.Adobe.com/CC-
IMAGES, Seite 45 + 49: BRUSSOBAUM, Stuttgart



Auf 100 %
Recyclingpapier
gedruckt



Ökodruckfarben
auf Basis nachwach-
sender Rohstoffe



Klimaneutral
und emissionsarm
gedruckt

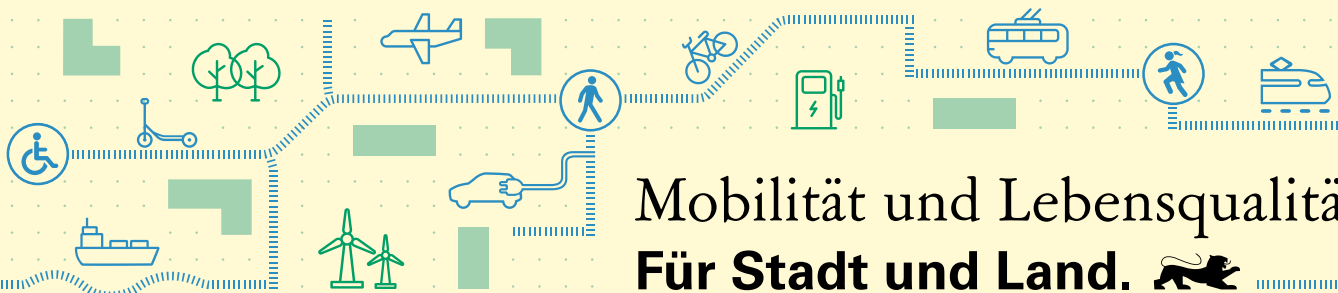


Für diese Druck-
produktion wird
ein Baum gepflanzt



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 