




# Lärmaktionsplan Baden-Württemberg 2024

 Entwurf für die Mitwirkung der Öffentlichkeit



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR





## Lärmaktionsplan Baden-Württemberg 2024



Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

Baden-Württemberg soll leiser werden. Um dies zu erreichen, hat das Land Baden-Württemberg in den vergangenen Jahren bereits ambitionierte Aktivitäten in Richtung Mobilitätswende, Klimaschutz und Lärmschutz umgesetzt. Die ergriffenen Maßnahmen zeigen Wirkung. Die Zahl der von belastenden und gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln betroffenen Menschen wurde dadurch deutlich gesenkt. Zu diesem Erfolg haben insbesondere die Lärmaktionspläne der Städte und Gemeinden einen wesentlichen Beitrag geleistet.

Und doch zeigen die Ergebnisse der aktuellen Umgebungslärmkartierung, dass weiterhin großer Handlungsbedarf besteht. Denn 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 verfolgen wir das Ziel, dass in Baden-Württemberg künftig niemand mehr gesundheitlichen Belastungen durch Verkehrslärm ausgesetzt ist. Um das zu ändern, wollen wir mit zusätzlichen Maßnahmen die Lebens- und Aufenthaltsqualität in unseren Städten, Dörfern und Erholungsräumen verbessern. Der Schutz vor Verkehrslärm braucht zudem bessere rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen. Dafür setzt sich Baden-Württemberg ein. Der Lärmaktionsplan Baden-Württemberg 2024 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 gewährleistet der Lärmaktionsplan Baden-Württemberg 2024 die von der EU geforderte flächendeckende Lärminderungsplanung und Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Wir laden Sie ein, sich umfassend zum Stand beim Schutz vor Verkehrslärm in Baden-Württemberg zu informieren und Ihre Ideen und Anregungen einzubringen.

Unter <https://beteiligungportal-bw.de/laermaktionsplan-bw> können Sie den Entwurf des Lärmaktionsplans Baden-Württemberg 2024 bis zum 12.04.2024 kommentieren und bewerten. Wir danken für Ihr Interesse und Ihr Engagement für ein leiseres Baden-Württemberg.

Elke Zimmer MdL  
Staatssekretärin im Ministerium für Verkehr



# Inhalt

<b>1. EINLEITUNG</b>	<b>5</b>		
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		
<b>2. LÄRMSITUATION IN BADEN-WÜRTTEMBERG</b>	<b>11</b>		
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		
<b>3. MASSNAHMEN GEGEN LÄRM</b>	<b>17</b>		
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 Förderung des Umweltverbundes	21		
3.1.8 Förderung von Elektromobilität bei Nutzfahrzeugen und Bussen	22		
3.1.9 Maßnahmen gegen Motorradlärm	23		
3.1.10 Posing-Erlass	24		
3.1.11 Unterstützung der Kommunen durch Daten, Broschüren, Handreichungen und Ansprechpartner	24		
3.2 Laufende Maßnahmen zur Lärminderung an Haupteisenbahnstrecken	26		
3.2.1 Maßnahmen des Bundes	26		
3.2.2 Lärmschutz bei der Ausschreibung von Schienenfahrzeugen im SPNV	26		
3.2.3 Beschaffung und Einbau von Schienenkopfkonditionierungsanlagen an Bahnstrecken am Kaiserstuhl	27		
3.2.4 Unterstützung der Kommunen durch Daten	27		
3.3 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen für die nächsten fünf Jahre	27		
3.3.1 Ziele der Verkehrswende in Baden-Württemberg	28		
3.3.2 Nachrichtlich: Weitere Aktivitäten außerhalb des Lärmaktionsplans	28		
3.4 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Haupteisenbahnstrecken für die nächsten fünf Jahre	29		
3.4.1 Gesamtkonzept Lärmsanierung des Bundes	29		
3.4.2 Überarbeitung des Landeseisenbahnfinanzierungsgesetzes (LEFG)	29		
3.5 Durch die vorgesehenen Maßnahmen zu erwartende Verbesserungen	29		
3.5.1 Anzahl entlastete Personen an Hauptverkehrsstraßen	29		
3.5.2 Anzahl entlastete Personen an Haupteisenbahnstrecken	29		
<b>4. LÄRMSCHUTZSTRATEGIE BADEN-WÜRTTEMBERG</b>	<b>31</b>		
4.1 Erfolgreiche Maßnahmen beibehalten	32		
4.1.1 Lärminderungspotenzial von Tempo 30 und lärmarmen Fahrbahnbelägen	33		
4.1.2 Lärmaktionsplanung der Städte und Gemeinden	33		
4.2 Bessere Rahmenbedingungen für den Schutz vor Lärm schaffen	34		
4.2.1 Forderungen an den Bund	35		
4.2.2 Forderungen an die EU-Ebene	36		
<b>5. RUHIGE GEBIETE</b>	<b>37</b>		
5.1 Rechtliche Grundlagen für ruhige Gebiete	37		
5.2 Vorgehen zur Festlegung ruhiger Gebiete	37		
5.3 Festlegung des Nationalparks Schwarzwald als ruhiges Gebiet	37		
5.4 Potenzialflächen für ruhige Gebiete	38		
5.5 Ausblick: Aktivitäten zum Schutz weiterer ruhiger Gebiete	40		
<b>6. ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG</b>	<b>41</b>		



# 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 belästigt. 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.



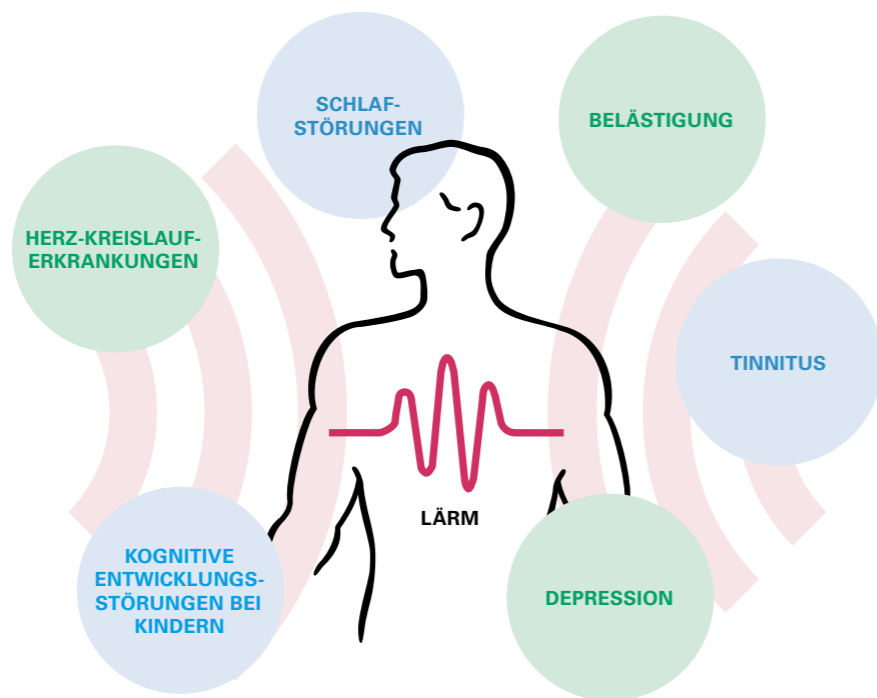


Abbildung 1: Auswirkungen von Lärm auf die Gesundheit.

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 Mittelungspiegeln 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.

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.

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**).

**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)

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)

**KOOPERATIONSERLASS-LÄRMAKTIONS-PLANUNG**  
[www.t1p.de/Kooperationserlass\\_Laermaktionsplanung](http://www.t1p.de/Kooperationserlass_Laermaktionsplanung)

**REGELUNGEN ZUM VERKEHRSLÄRMSCHUTZ AN STRASSEN**  
[www.t1p.de/Verkehrslaerm-schutz\\_an\\_Strassen](http://www.t1p.de/Verkehrslaerm-schutz_an_Strassen)

**UMWELTBUNDESAMT NAROMI STUDIE**  
[www.t1p.de/Naromi\\_Studie](http://www.t1p.de/Naromi_Studie)

**SACHVERSTÄNDIGENRAT FÜR UMWELTFRAGEN**  
[www.t1p.de/Umweltrat\\_Umweltgutachten](http://www.t1p.de/Umweltrat_Umweltgutachten)

**MARWEINRUNDE**  
[www.t1p.de/Marweinrunde](http://www.t1p.de/Marweinrunde)

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

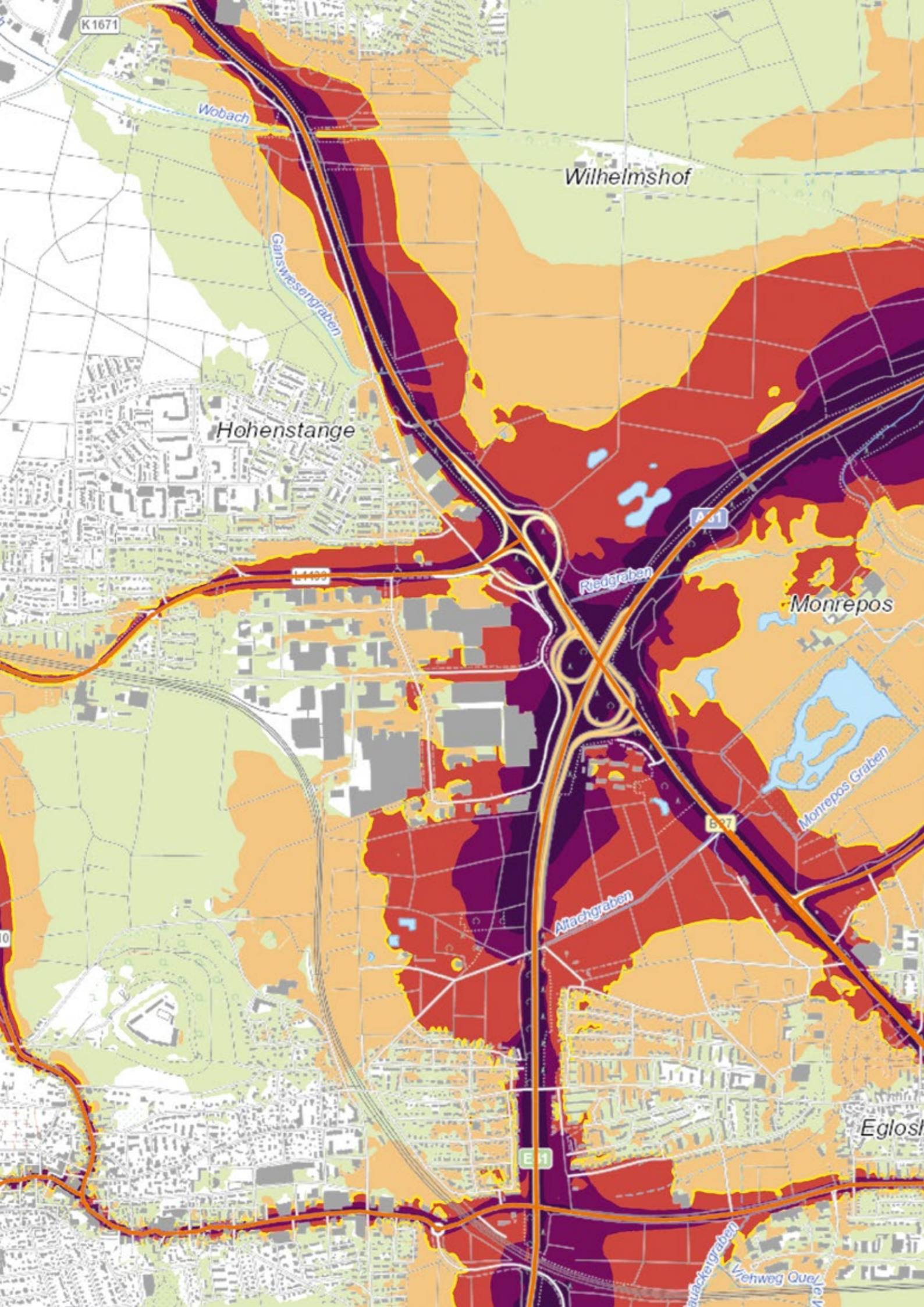
**1.7 BESCHREIBUNG DES LANDES**

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.

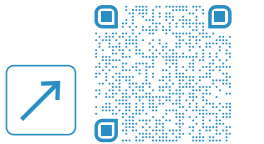
In die Lärmkartierung der bundeseigenen und nicht-bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken werden Eisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr einbezogen, das entspricht einem täglichen Verkehrsaufkommen von ca. 82 Zügen. Für die Lärmkartierung der bundeseigenen Schienenwege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

### 2.2 LÄRMKARTEN UND STATISTIKEN

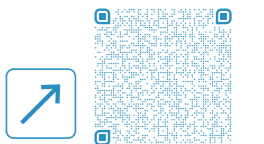
Die Lärmkarten der LUBW können im interaktiven Kartendienst „Umwelt-Daten und -Karten Online“ [UDO](http://www.t1p.de/udo) für die Lärmindizes  $L_{DEN}$

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 Haupteisenbahnstrecken im Wesentlichen das Zugaufkommen und Angaben zum Streckenbetreiber. Auch bereits vorhandene Lärmschutzeinrichtungen sind im Kartendienst mit ihren akustischen Parametern einsehbar.

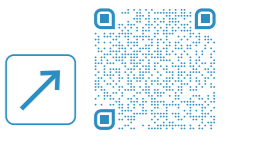
Die **BELASTUNGSSTATISTIK** weist nach Gemeinden differenziert die Lärmbetroffenheit in Form von lärmbelasteten Personen, Schul- und Krankenhausgebäuden, Wohnungen sowie Flächen aus. Das Ausmaß der Lärmbetroffenheit der Gemeinden variiert stark in Abhängigkeit von räumlicher Situation, der Lage der Hauptverkehrsachsen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



**EISENBAHN-BUNDESAMT (EBA)**  
[www.t1p.de/Eisenbahn-Bundesamt](http://www.t1p.de/Eisenbahn-Bundesamt)



**UMWELTDATEN UND -KARTEN ONLINE (UDO) DER LUBW**  
[www.t1p.de/udo\\_LUBW2022](http://www.t1p.de/udo_LUBW2022)



**BELASTUNGSSTATISTIK DER LUBW**  
[www.t1p.de/belastungsstatistik2022](http://www.t1p.de/belastungsstatistik2022)

### 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	---
<b>Summe gesamt</b>		<b>1.430.700</b>	<b>845.700</b>
<b>Summe über <math>L_{DEN}</math> 65 dB(A)   <math>L_{Night}</math> 55 dB(A)</b>		<b>264.700</b>	<b>341.200</b>

**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

Pegelbereich in dB(A)		 $L_{DEN}$ (24 Stunden)	 $L_{Night}$ (22 – 06 Uhr)
von	bis		
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	---
<b>Summe gesamt</b>		<b>248.600</b>	<b>186.900</b>
<b>Summe über <math>L_{DEN}</math> 65 dB(A)   <math>L_{Night}</math> 55 dB(A)</b>		<b>36.300</b>	<b>74.500</b>

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



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.

$L_{DEN}$ dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	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

**2.3.2 HAUPT-EISENBAHNSTRECKEN**

Die Kartierung der bundeseigenen Haupt-eisenbahnstrecken des EBA umfasst 509 Städte und Gemeinden sowie die neun Ballungsräume in Baden-Württemberg. Vom Lärm an den kartierungspflichtigen, nicht-bundeseigenen Haupt-eisenbahnstrecken 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 Haupt-eisenbahnstrecken außerhalb der Ballungsräume betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner, Flächen und Wohnungen sowie Schul- und Krankenhäuser.

$L_{DEN}$ dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	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 Haupt-eisenbahnstrecken sowie bundeseigenen Schienenwegen in Ballungsräumen; Quelle: Umgebungslärmkartierung 2022, EBA

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

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

$L_{DEN}$ dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	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 Haupt-eisenbahnstrecken außerhalb der Ballungsräume, Quelle: Umgebungslärmkartierung 2022, LUBW

## 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 belästigt (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 VERKEHRLÄRM 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.

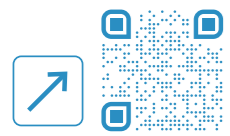
- Die Zahl der Bewohnerinnen und Bewohner kann sich durch Wohnungsneubau erhöhen und damit auch die Zahl der lärmbelasteten Menschen.

### 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.



§ 4 ABS. 4 NR. 9 DER 34. BIMSCHV  
[www.t1p.de/bimschv\\_34\\_4](http://www.t1p.de/bimschv_34_4)



LEITLINIEN FÜR UMGEBUNGSLÄRM FÜR DIE EUROPÄISCHE REGION  
[www.t1p.de/WHO\\_Europa\\_Leitlinien](http://www.t1p.de/WHO_Europa_Leitlinien)





## 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 Rahmenbedingungen 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 HAUPTVERKEHRSTRASSEN

#### 3.1.1 FÖRDERUNG KOMMUNALER LÄRMSCHUTZMASSNAHMEN UND VERKEHRSBERUHIGTE ORTSMITTEN

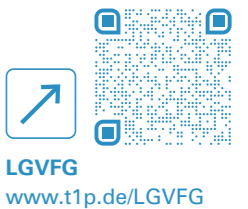
**Straßenbauliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm**

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 Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (**LGVFG**). Im Rahmen des LGVFG förderfähig sind beispielsweise

- der Bau von lärmabschirmenden Wänden oder Wällen,
- das Aufbringen lärmindernder 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](http://www.t1p.de/LGVFG)



stützung des Landes zum Bau verkehrsberuhigter Ortsmitten 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 Ortsmitten und Ortsmitten-Dialogprozessen. Darüber hinaus unterstützt das Land die Kommunen durch die **SERVICESTELLE ORTSMITTEN** und bietet Ortsmittenqualitätserfassungen, Visualisierungen von Ortsmitten und Möblierungselemente für temporäre Umgestaltungen an, um die Kommunen bei der Umgestaltung ihrer Ortsmitten 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
<b>Aktive Maßnahmen</b>												
Belagsmaßnahmen	390	6.700	4.700	3.400	6.400	4.100	7.200	6.500	3.900	8.600	7.400	<b>59.000</b>
Lärmschutzwände, (Steil-)Wälle, Wall mit aufgesetzter Wand, Gabionen	830	130	270	650	4.900	4.400	1.300	5.300	1.200	-	-	<b>19.000</b>
<b>Passive Maßnahmen</b>												
Lärmschutzfenster	470	1.100	570	1.100	1.000	500	330	280	150	240	150	<b>5.900</b>
Schalldämmlüfter, Nachträgliche Dämmung	32	74	58	65	59	43	39	43	15,1	4,7	-	<b>430</b>
<b>Sonstiges</b>												
Sonstiges	-	-	490	1,1	4,1	30	-	-	-	-	-	<b>530</b>
<b>Gesamt</b>	<b>1.700</b>	<b>8.000</b>	<b>6.100</b>	<b>5.200</b>	<b>12.000</b>	<b>9.100</b>	<b>8.900</b>	<b>12.000</b>	<b>5.300</b>	<b>9.000</b>	<b>8.600</b>	<b>85.000</b>

**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-LÄRM-AKTIONS-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.

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

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 Stellflächen 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.

### 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 Müllsammelfahrzeugen. 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 CO<sub>2</sub>-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.

### 3.1.9 MASSNAHMEN GEGEN MOTORRADLÄRM

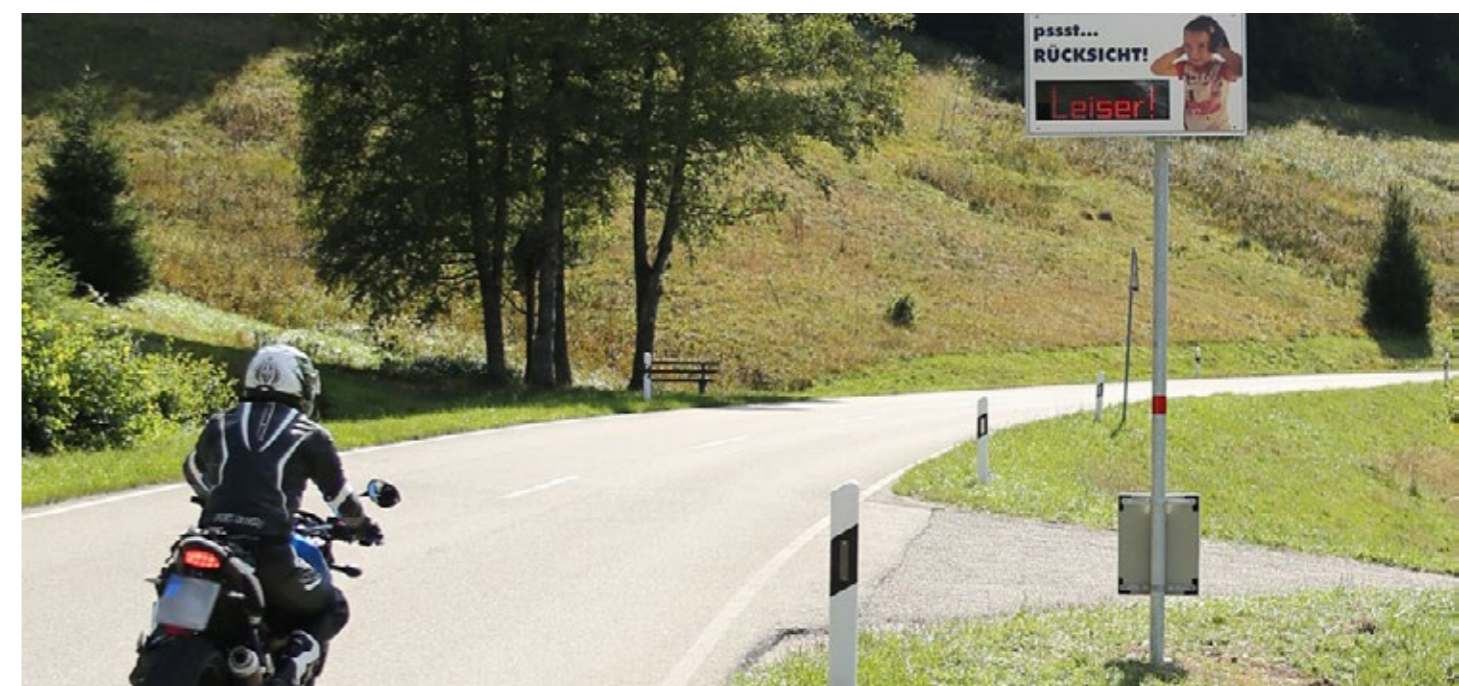
Viele Bürgerinnen und Bürger fühlen sich durch Straßenverkehrslärm belästigt. Auffällig hierbei sind immer wieder Motorräder. Gründe hierfür sind unter anderem, dass Motorräder häufig durch den bauartbedingten Klang gegenüber anderen Umgebungsgereuschen stark hervortreten, Motorräder vor allem beim Beschleunigen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

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.

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.

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.

### 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 Koordinationsstelle der Landkreise dient der Bündelung von Informationen und der Koordinierung der Zusammenarbeit der Kommunen untereinander. Ein



**MOTORRADLÄRM-DISPLAYS**  
[www.t1p.de/Motorradlaerm\\_Displays](http://www.t1p.de/Motorradlaerm_Displays)



**ANALYSE DER LÄRMBELASTUNG DURCH MOTORRÄDER**  
[www.t1p.de/Motorradlaerm\\_Analyse](http://www.t1p.de/Motorradlaerm_Analyse)



Broschüre  
**RUHIGE GEBIETE**  
[www.t1p.de/ruhige-gebiete](http://www.t1p.de/ruhige-gebiete)



Broschüre  
**LEISE DURCH DEN ORT**  
[www.t1p.de/leise-durch-den-ort](http://www.t1p.de/leise-durch-den-ort)



Broschüre  
**ORTSDURCHFARTEN GESTALTEN**  
[www.t1p.de/Ortsdurchfahrten\\_gestalten](http://www.t1p.de/Ortsdurchfahrten_gestalten)



Leitfaden  
**AKTIONSPLAN FÜR MOBILITÄT, KLIMA- UND LÄRMSCHUTZ**  
[www.t1p.de/Aktionsplan\\_Leitfaden](http://www.t1p.de/Aktionsplan_Leitfaden)



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 HAUPT-EISENBAHNSTRECKEN

Maßnahmen des Landes zur Lärminderung an bundeseigenen und nicht-bundeseigenen Haupt-Eisenbahnstrecken werden nachfolgend aufgeführt. Für die Lärmaktionsplanung für Haupt-Eisenbahnstrecken 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 **LÄRMMINDERUNGSZIEL** 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 Bestandsgüterwägen 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 Fahrzeugplattformauschreibung 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 LÄRMMINDERUNG 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 CO<sub>2</sub>-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.

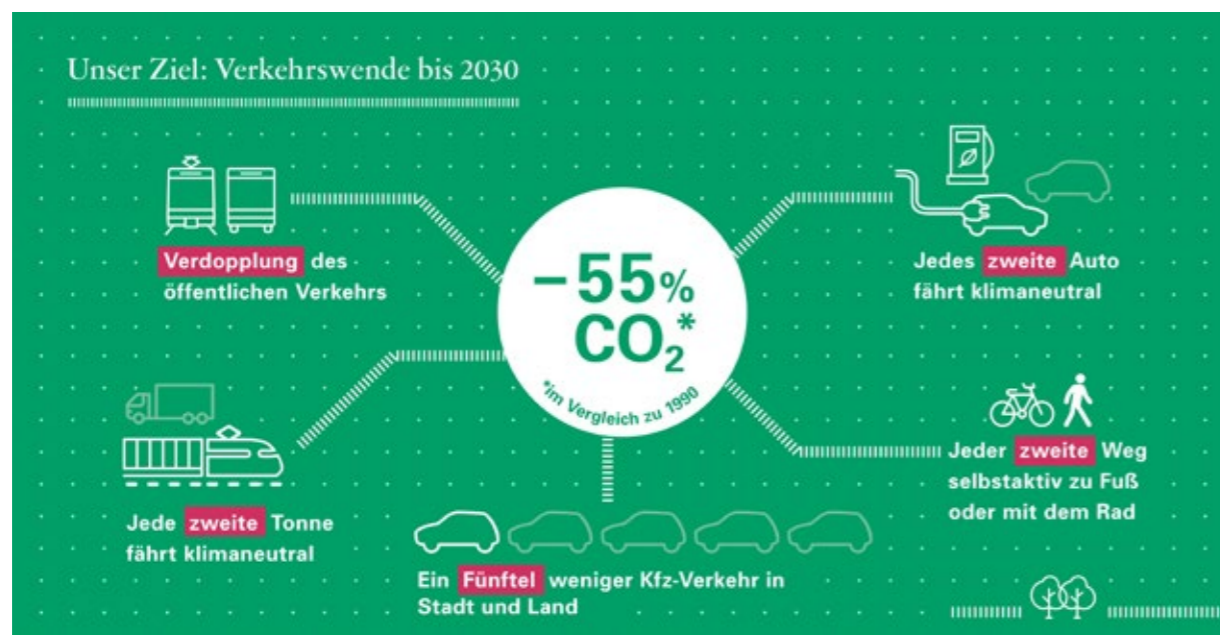


Abbildung 2: Ziele der Verkehrswende in Baden-Württemberg.

### 3.4 GEPLANTE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG AN HAUPTWEISENBAHNSTRECKEN 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.

Dezidierte 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 HAUPTWEISENBAHNSTRECKEN

In das Lärmsanierungsprogramm des Bundes werden Streckenabschnitte aufgenommen, an denen die Auslöswerte 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.



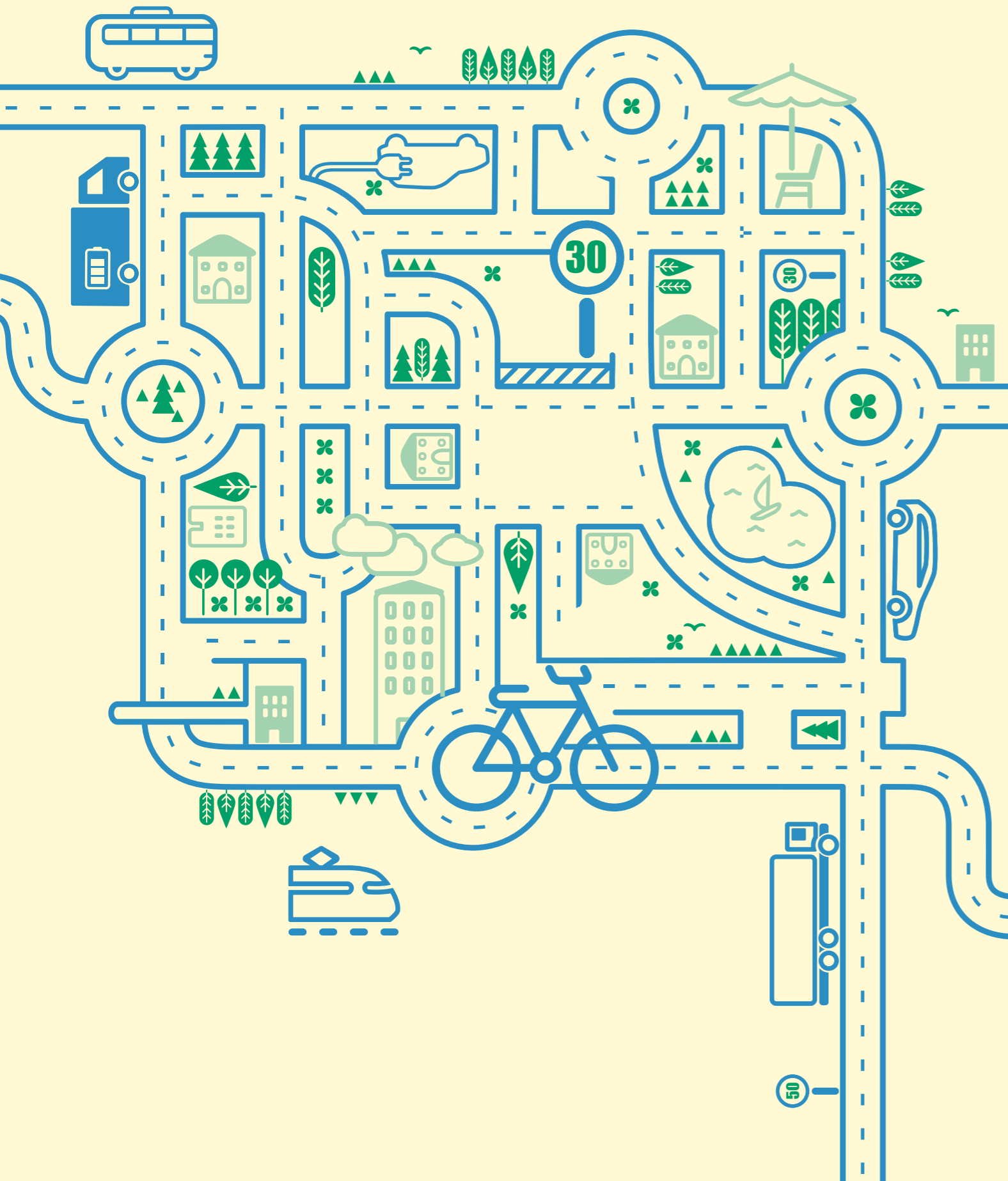
**GESAMTKONZEPT FÜR DIE LÄRMSANIERUNG**  
[www.t1p.de/gesamtkonzept\\_laermsanierung](http://www.t1p.de/gesamtkonzept_laermsanierung)



**LISTE GESAMTKONZEPT FÜR DIE LÄRMSANIERUNG**  
[www.t1p.de/liste\\_laermsanierung](http://www.t1p.de/liste_laermsanierung)



## 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 Ortsmitteln 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**

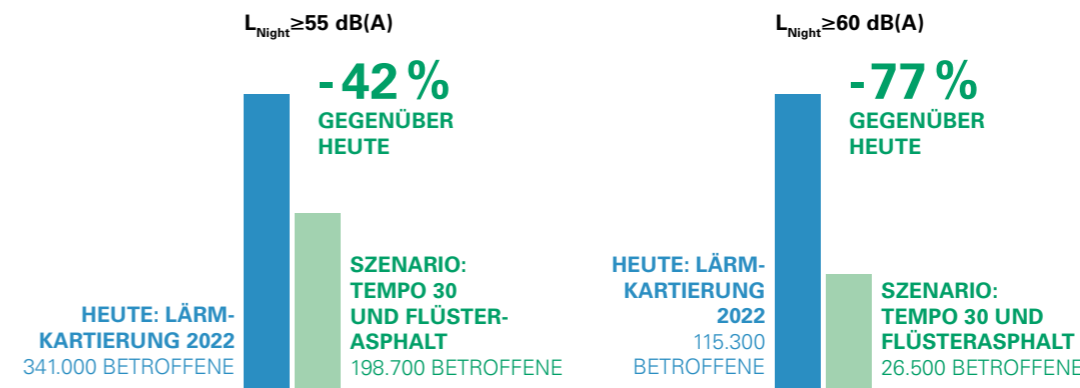
Eine im Auftrag des Ministerium für Verkehr und der LUBW durchgeführte Untersuchung auf Basis der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume 2022 zeigt, wie groß das mit diesen Maßnahmen verbundene Lärminderungspotenzial ist.

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

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



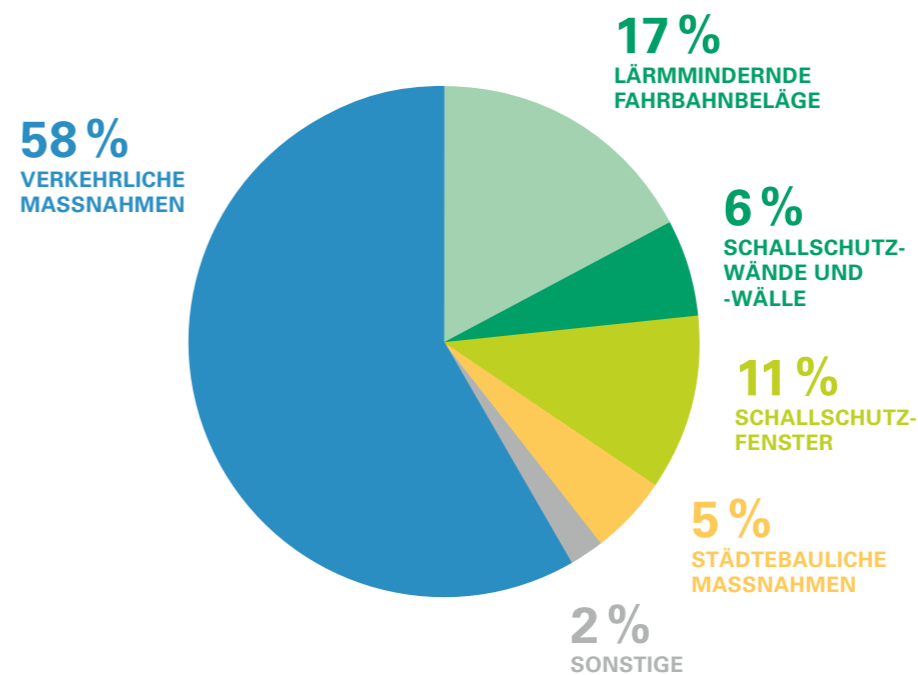
**Abbildung 5:** Lärminderungspotenzial des flächendeckenden Einsatz von Tempo 30 und lärmindernden Fahrbahnbelägen bei Lärmbetroffenheiten über [55 dB(A)] und über 60 dB(A) [nachts]. Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.

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

**4.1.2 LÄRMAKTIONSPLANUNG DER STÄDTE UND GEMEINDEN**

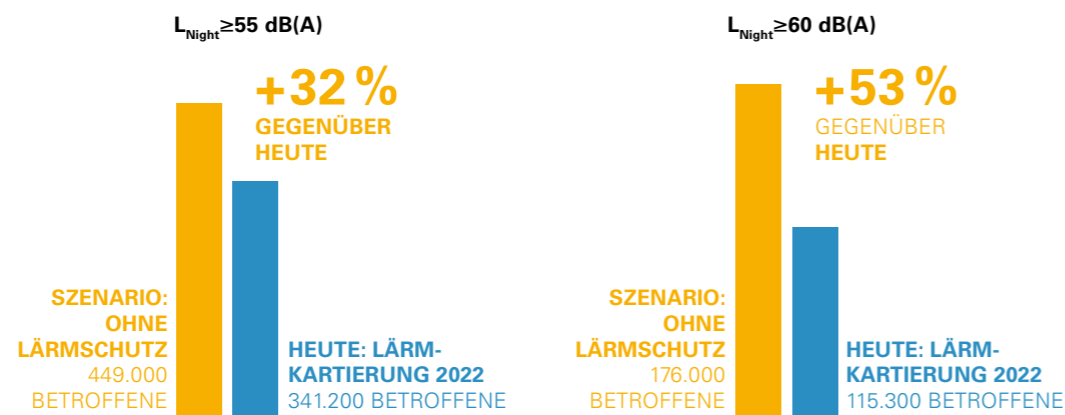
Die Lärmaktionspläne der Städte und Gemeinden haben sich als wichtige Säule der Lärmschutzstrategie des Landes etabliert. Der

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 lärmindernder 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.

**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.

Lärminde<sub>x</sub> L<sub>Night</sub>



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 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 lärmarmen Reifen und die Verwendung lärmarmen 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 lärmarme 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.**





## 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 Vornahme 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.

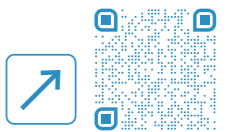
Unter 5.4 werden ergänzend Hinweise auf Potenzialflächen gegeben, die sich für eine Prüfung und mögliche Festlegung als ruhige Gebiete in Lärmaktionsplänen durch Städte und Gemeinden anbieten.

### 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

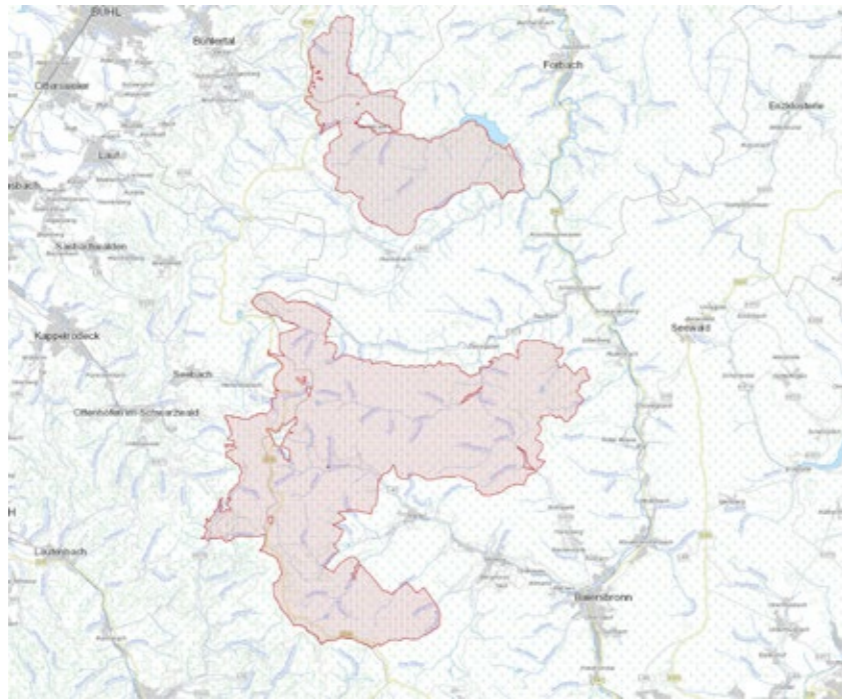


**NLPG**  
[www.t1p.de/Nationalparkgesetz](http://www.t1p.de/Nationalparkgesetz)



**§ 3 ABS. 2 NR. 4 NLPG**  
[www.t1p.de/Schutzzweck](http://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.

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

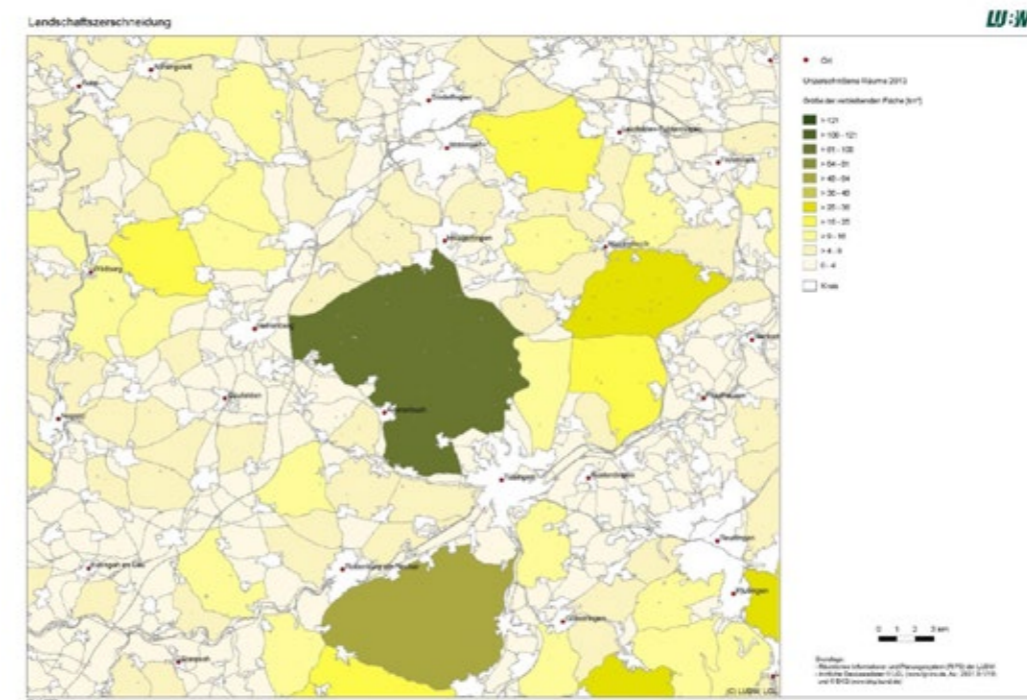
Bei der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken bestehen Kartierungsschwellen, nach denen nur Verkehrswege mit einem bestimmten Verkehrsaufkommen in die Kartierung einbezogen werden (Bundesfern- und Landesstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr bzw. Eisenbahnstrecken mit mehr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

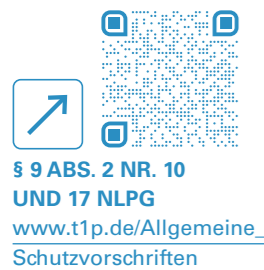
den Objekten Straßen (Bundesautobahnen, Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen), Schienen, größeren Flüssen, Seen und Siedlungen. Im Kartendienst der LUBW ist das Thema **LANDSCHAFTSZERSCHNEIDUNG** für ganz Baden-Württemberg als interaktive Darstellung enthalten.



**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 km<sup>2</sup> (UZVR100 – Stand 2017). Im Rahmen der Neuaufstellung des Landesentwicklungsplans ist auch eine Neuberechnung der UZVR100 vorgesehen.



§ 9 ABS. 2 NR. 10  
UND 17 NLPG  
[www.t1p.de/AllgemeineSchutzvorschriften](http://www.t1p.de/AllgemeineSchutzvorschriften)



LANDSCHAFTSZERSCHNEIDUNG  
[www.t1p.de/LUBW-Landschaftszerschneidung](http://www.t1p.de/LUBW-Landschaftszerschneidung)



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.

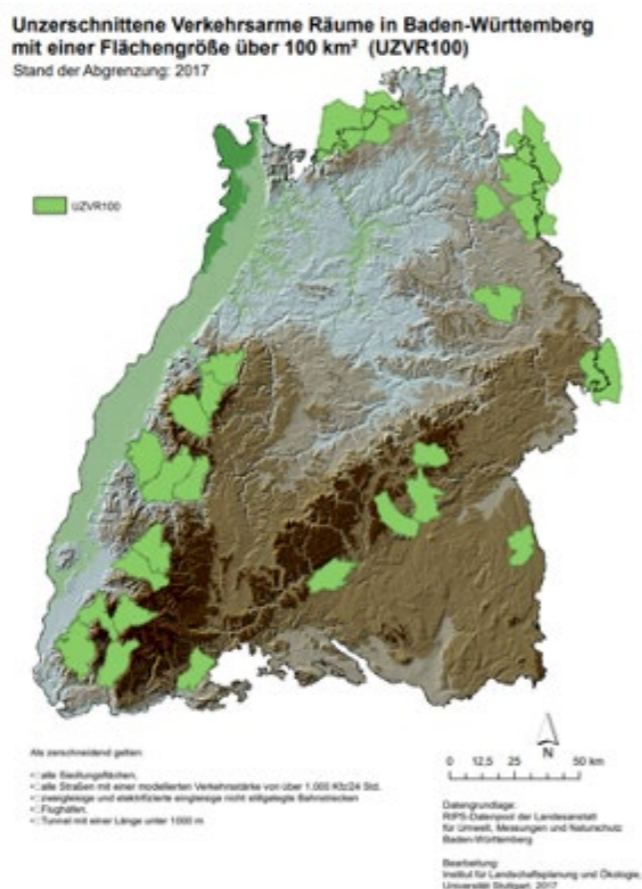


Abbildung 10: Unzerschnittene verkehrsarme Räume in Baden-Württemberg mit einer Flächengröße über 100 km² (Stand 2017) – Bildnachweis: LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg / Institut für Landschaftsplanung und Ökologie (ILPÖ)

## 6. Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Mitwirkung der Öffentlichkeit gem. § 47d Abs. 3 BImSchG findet im Zeitraum vom 11. März 2024 bis einschließlich 12. April 2024 über das **BETEILIGUNGSPORTAL BADEN-WÜRTTEMBERG** statt. Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung werden im Anschluss daran in diesem Kapitel dargestellt.



### 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.

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.



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.

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.

### HERAUSGEBER

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg  
Dorotheenstraße 8, 70173 Stuttgart  
www.vm.baden-wuerttemberg.de  
poststelle@vm.bwl.de  
Stand: März 2024

Gestaltung: AD Rainer Haas, Stuttgart

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

### BILDNACHWEIS

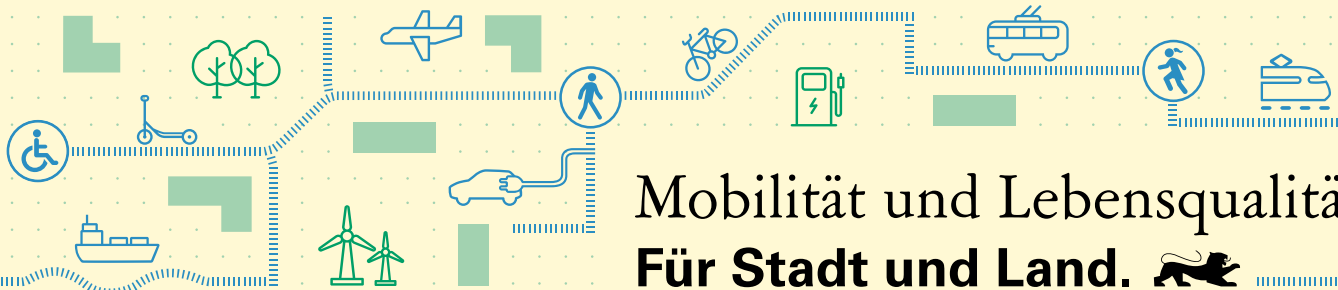
Titel: Felix Kästle, Seite 2/6/30/35: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Seite 10: Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg, Seite 16: Stock.Adobe.com/Animaflora PicsStock, Seite 27: Planungsbüro Richter-Richard, Seite 36: Stock.Adobe.com/CC-IMAGES.





# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR



Mobilität und Lebensqualität.  
**Für Stadt und Land.** 