



LÄRMAKTIONSPLAN OBERSULM

2. Überprüfung

- **Abschlussbericht** -

November 2024

LÄRMAKTIONSPLAN Obersulm

2. Überprüfung

Abschlussbericht

| | |
|-----------------------|--|
| Auftraggeber: | Gemeinde Obersulm Bernhardstraße 1 74182 Obersulm |
| Auftragnehmer: | Ingenieurbüro Zimmermann Akazienweg 5 74855 Haßmersheim |
| Bearbeitung: | Dipl.-Ing. Uwe Zimmermann Beratender Ingenieur Mitglied der Ingenieurkammer Baden-Württemberg |

Haßmersheim, 25. November 2024





INHALT

1. Einleitung 1

1.1 Aufgabenstellung und Zielsetzung der 2. Überprüfung 1

1.2 Rechtlicher Rahmen 3

 1.2.1 Vorschriften, Regelwerk..... 3

 1.2.2 Aufstellungspflicht, Bindungswirkung..... 5

1.3 Ablauf des Verfahrens, Bürgerbeteiligung 7

2. Sachstand der Lärmaktionsplanung 8

2.1 Allgemeines zur Lärmkartierung 8

2.2 Allgemeine Einstufung der Lärmbelastungen 10

2.3 Aktueller Maßnahmenkatalog 11

2.4 Evaluation der Lärminderungsmaßnahmen 12

3. Lärm- und Konflikt-Analyse 13

3.1 Grundlagen..... 13

3.2 Verlärmte Bereiche 15

3.3 Betroffenheiten nach europäischem Lärmschutzrecht 17

3.4 Ruhige Gebiete..... 19

3.5 Betroffenheiten nach deutschem Lärmschutzrecht 20

 3.5.1 Vorbemerkungen 20

 3.5.2 Straßenverkehrsrechtliche Lärminderungsmaßnahmen 21

 3.5.3 Straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen..... 23

3.6 Beurteilung von Lärminderungsmaßnahmen 25

 3.6.1 Bereits festgesetzte Maßnahmen 25

 3.6.2 Zusätzliche Maßnahmen 28

4. Fortschreibung und Erweiterung des Maßnahmenkatalogs 32

5. Zusammenfassung 35

Quellenverzeichnis 36

Bilder- und Tabellenverzeichnis 38

Abbildungs- und Anlagenverzeichnis..... 39

D:\VS\VS251\6 nHOA\Bericht\Abschluss\VS251-LAP 2-Überprüfung_ABSCHLUSS.docx





1. EINLEITUNG

1.1 AUFGABENSTELLUNG UND ZIELSETZUNG DER 2. ÜBERPRÜFUNG

Die Gemeinde Obersulm hat im Jahr 2016 einen Lärmaktionsplan (LAP) aufgestellt, dessen Geltungsbereich die Ortsteile Willsbach, Affaltrach und Sülzbach umfasst. Dabei wurden hohe Lärmbelastungen beidseits der Ortsdurchfahrten im Zuge der B 39 (Weinsberger Straße – Löwensteiner Straße) und der L 1035 (Marktstraße – Affaltracher Straße) festgestellt und ein Katalog von insgesamt sieben Lärminderungsmaßnahmen festgesetzt. Der Maßnahmenkatalog bei der ersten Überprüfung des LAP im Jahr 2020 beinhaltet noch vier Lärminderungsmaßnahmen (siehe Kap. 2.3).

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg hat mit Schreiben vom 08. Februar 2023 („Kooperationserlass – Lärmaktionsplanung“) [1] die Kommunen aufgefordert, im Rahmen der 4. Runde der Lärmaktionsplanung bis spätestens 18. Juli 2024 eine Überprüfung und Überarbeitung ihrer bestehenden Lärmaktionspläne durchzuführen. Als Grundlage der Überprüfung sollen die aktuellen Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen dienen, die das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Messungen Baden-Württemberg (LUBW) schließlich im Oktober 2023, zusammen mit den gemeindeschaffen Belastungsstatistiken, auf seiner Homepage veröffentlicht hat. Diese Aufforderung zur Überprüfung eines bestehenden Lärmaktionsplans (LAP) gilt auch dann, wenn die Aufstellung (oder Überprüfung) des LAP vor weniger als fünf Jahren erfolgte.

Kooperationserlass – Lärmaktionsplanung

Das Landesverkehrsministerium verweist in seinem Schreiben darauf, dass „...aufgrund des laufenden Vertragsverletzungsverfahrens der EU-Kommission gegen Deutschland [...] eine fristgerechte [...] Durchführung der Lärmaktionsplanung entscheidend“ ist. Und weiter: „Die Überarbeitung eines Lärmaktionsplans kann gegebenenfalls in Form einer Ergänzung zum vorhandenen Lärmaktionsplan erfolgen“. Es gelten aber die gleichen formalen Anforderungen an das Verfahren, d.h. u.a. Mitwirkung der Öffentlichkeit gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG.

Laut Schreiben des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg vom 08.02.2023 sollte die Überprüfung mindestens folgende Punkte umfassen:

- *Relevante Änderungen der Lärmsituation (z.B. zusätzliche neu kartierte Strecken, Verkehrsstärken, Lkw-Anteile, Geschwindigkeitsregelungen, aktive Lärmschutzmaßnahmen, andere Lärmquellen)*
- *Entwicklungen in der Zahl der betroffenen Personen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser oder der Flächen*
- *Relevante Änderungen der Lärmeinwirkungen (z.B. Bebauungsstruktur, Einwohnerzahlen, passive Lärmschutzmaßnahmen),*
- *Änderungen in der Bewertung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen, sind Bereiche mit Werten von 65/55 dB(A) noch vorhanden?*
- *Stand der Umsetzung von Maßnahmen, sind weitere Maßnahmenmöglichkeiten vorhanden (verkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, straßenbauliche Maßnahmen wie*



Belagssanierungen, städtebauliche Maßnahmen, Maßnahmen für eine verkehrsberuhigte Ortsmitte, Elektrifizierung von Busflotten)?

- *Hemmnisse und Optimierungsmöglichkeiten,*
- *Berücksichtigung planungsrechtlicher Festlegungen in anderen Planungen, z. B. zum Schutz ruhiger Gebiete,*
- *Erfolge langfristiger Strategien,*
- *Schlussfolgerung für die Überarbeitung des Lärmaktionsplanes*

Und weiter sollten laut dem o.g. Schreiben des Verkehrsministeriums folgende Punkte geprüft und ggf. verbessert werden:

- *Mitwirkung der Öffentlichkeit: Erfolgte diese in der vorangegangenen Runde ausreichend rechtzeitig und effektiv?*
- *Verwaltungs- und gemeindeinterne Abstimmung*
- *Beteiligung der TÖB und anderer Stellen: Wurden die erforderlichen Stellungnahmen eingeholt, einbezogen und sind diese in die Abwägung eingeflossen?*
- *Zeitplanung: Erfolgten die wesentlichen Schritte zur Aufstellung des Aktionsplans rechtzeitig, mit angemessenen Fristen und entsprechend den rechtlichen Vorgaben?*

Die aktuelle Lärmkartierung des LUBW erfolgt erstmals auf Basis der neuen, europaweit harmonisierten Berechnungsverfahren (siehe Kap. 1.2.1). Zudem gilt nunmehr auch bei der Beurteilung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen auf nationaler Ebene das Berechnungsverfahren der RLS-19, das bislang nur für die Beurteilung straßenbaulicher Lärminderungsmaßnahmen herangezogen werden durfte. Da sich bei den neuen Berechnungsverfahren tendenziell höhere Lärmbelastungen ergeben, ist ein direkter Vergleich mit den Ergebnissen der 1. Überprüfung nicht möglich. **Es werden sich aber quantitative und qualitative Änderungen bei der Beurteilung der Lärmsituation gegenüber den bisherigen Ergebnissen des Lärmaktionsplans einstellen.**

Neue Berechnungsverfahren



1.2 RECHTLICHER RAHMEN

1.2.1 VORSCHRIFTEN, REGELWERK

EU-Recht:

„Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ (kurz: Umgebungslärmrichtlinie) [2]

Umgebungs-
lärmrichtlinie

- Die am 18. Juli 2002 in Kraft getretene Umgebungslärmrichtlinie befasst sich mit den Geräuschen des Straßen-, Schienen- und Flugverkehrs sowie denen der Industriegebiete in Ballungsräumen.
- Die Geräuschbelastung ist in Form von strategischen Lärmkarten mit EU-einheitlichen Lärmindizes (L_{DEN} , L_{Night}) darzustellen.
- Auf dieser Basis sind unter Beteiligung der Öffentlichkeit Aktionspläne zu erstellen.
- Die EU-Umgebungslärmrichtlinie ist bis 18. Juli 2004 in deutsches Recht umzusetzen.

Deutsches Recht:

„Bundesimmissionsschutzgesetz, Sechster Teil: Lärminderungsplanung, §§ 47 a - f“

BlmSchG

- Durch das Gesetz zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie vom 24. Juni 2005 wurde der Sechste Teil „Lärminderungsplanung“ in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BlmSchG) eingefügt. Darin werden die Einzelheiten der Erstellung der Lärmkarten und der Aktionspläne, sowie die nationalen Zuständigkeiten auf Basis der EU-Umgebungslärmrichtlinie geregelt.
- Lärmkarten sind mindestens alle fünf Jahre zu aktualisieren. Lärmaktionspläne sind „im Fall einer bedeutsamen Entwicklung“, mindestens jedoch alle 5 Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Genehmigung zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten.
- Die Öffentlichkeit ist in verständlicher Form über die Lärmkarten und die daraus resultierenden Aktionspläne zu informieren.

Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die kartierungspflichtigen Lärmquellen und Zuständigkeiten in Baden-Württemberg sowie die geltenden Fristen

| Lärmquellen | Lärmkartierung Frist: jeweils 30.06.2012, 2017, 2022, ... | Lärmaktionsplanung Frist: jeweils 18.07.2013, 2018, 2024, ... |
|--|--|--|
| | Zuständigkeit | Zuständigkeit |
| Ballungsräume > 100.000 Einwohner | Ballungsräume | Ballungsräume |
| Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio Kfz/a | LUBW | Kommunen |
| Haupteisenbahnstrecken > 30.000 Züge/a | bundeseigene: Eisenbahn-Bundesamt | bundeseigene: Eisenbahn-Bundesamt |
| | nicht-bundeseigene: Kommune | nicht-bundeseigene: Kommune |

Tabelle 1:
Fristen und Zuständigkeiten der Lärmkartierung und -aktionsplanung

D:\V5\VS2516 nHOAI\Bericht\Abschluss\VS251-LAP 2-Überprüfung_ABSCHLUSS.docx





„Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV)“ [5] 34. BImSchV

- Die Durchführungsverordnung regelt weitere Details der Lärmkartierung, wie die Berechnung der Lärmindizes und konkretisiert die Anforderungen an die Lärmkarten.

„Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB)“ [6] BUB

- Umfang: Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe

„Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB)“ [7] BEB

- Mit der BEB können die Zahl der lärmbelasteten Menschen sowie die lärmbelasteten Flächen und die Zahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser ermittelt werden.



1.2.2 AUFSTELLUNGSPFLICHT, BINDUNGSWIRKUNG

Pflicht zur Aufstellung bzw. Überprüfung eines Lärmaktionsplans

Lärmaktionspläne sind nach dem Schreiben des zuständigen Verkehrsministeriums Baden-Württemberg [1] „...grundsätzlich für alle von der Umgebungslärmkartierung erfassten Gebiete aufzustellen, unabhängig davon, ob Lärmprobleme vorhanden sind oder auf dem kartierten Gemeindegebiet Lärmbetroffene ermittelt wurden“.

Lärmschwerpunkte

Und weiter heißt es dort: „Lärmbelastungen **ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht** liegen in einem gesundheitskritischen Bereich. Daher sind Bereiche mit Lärmbelastungen **ab 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night}** bei einer **qualifizierten Lärmaktionsplanung** auf jeden Fall zu berücksichtigen. Mit der Lärmaktionsplanung ist durch die Festlegung geeigneter Maßnahmen darauf hinzuwirken, diese Werte nach Möglichkeit zu unterschreiten.“

Konkrete Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen

Zur Umsetzung der Maßnahmen, die ein Lärmaktionsplan vorsieht, verweist § 47d BImSchG auf § 47 Abs. 6 BImSchG. Danach sind die Maßnahmen eines Lärmaktionsplans „**durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen.**“ Soweit planungsrechtliche Festlegungen getroffen werden, „**haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.**“

§ 47d Abs. 6 BImSchG enthält also keine spezielle Rechtsgrundlage, sondern verweist auf die vorhandenen Rechtsgrundlagen im nationalen Recht (z.B. Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR), Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärm-schutz-Richtlinien-StV)), die im Kap. 3.5 dieses Berichts näher erläutert werden.

Bis zu einem Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 17. Juli 2018 [8] bestand eine **Bindungswirkung für die zuständige Behörde**, eine im Lärmaktionsplan festgelegte Maßnahme umzusetzen, nur insoweit, als diese Maßnahme nach nationalem Recht „rechtlich und tatsächlich“ umsetzbar ist und die Umsetzung „zumutbar“ und „angemessen“ ist. Dies führte in der Vergangenheit in der Praxis häufig dazu, dass die Umsetzung der in einem Lärmaktionsplan festgesetzten Maßnahmen von den zuständigen Behörden (Straßenbauverwaltung, Straßenverkehrsbehörden) unter Verweis auf die Verhältnismäßigkeit oder aus anderen Gründen abgelehnt wurde.

VGH-Urteil vom 17.07.2018

Laut dem „Kooperationserlass Lärmaktionsplanung“ aus dem Jahr 2018 [9], der als Reaktion auf das o.g. Urteil des Verwaltungsgerichtshofs (VGH) Baden-Württemberg vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg aufgestellt wurde, besteht seitdem für die Verkehrsbehörde kein „Ermessensspielraum“ bei der Umsetzung einer in einem Lärmaktionsplan festgesetzten Maßnahme, wie bislang praktiziert. Vielmehr obliegt die Abwägung über die Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Bevölkerung ausschließlich der betroffenen Kommune. Liegen beispielsweise die Lärmpegel oberhalb des Richt- oder Auslösewerts des nationalen Lärmschutzrechts (s. Kap.

Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung



3.5) und erfolgt die Festlegung der Maßnahme „ordnungsgemäß“, muss die zuständige Behörde eine Lärminderungsmaßnahme prinzipiell umsetzen. Die „ordnungsgemäße“ Festlegung einer Lärminderungsmaßnahme in einem Lärmaktionsplan bedingt die Öffentlichkeitsbeteiligung im Verfahren, die öffentliche Beratung im kommunalen Gremium sowie die hinreichende Abwägung der Belange Dritter, die durch die Maßnahme betroffen sind. Relevante Gesichtspunkte der Abwägung sind u.a.: Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, den Fuß- und Radverkehr etc.

In einem Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart vom 04. Mai 2022 wurde jedoch die Bindungswirkung des Lärmaktionsplans einer Kommune u.a. deshalb für rechtsunwirksam erklärt, da die in einem Lärmaktionsplan betrachtete Straße keine „Hauptverkehrsstraße“ im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie (siehe Tabelle 1 bzw. Kap. 2.1) darstellte, weil deren Verkehrsbelastung geringer als der Schwellenwert von 8.200 Kfz/24 h war. Zwar billigt das Gericht der betroffenen Kommune das Recht auf Erstellung eines Lärmaktionsplans zu. Aus formalen Gründen besteht nach Ansicht des Gerichts bei solchen „freiwilligen“ Lärmaktionsplänen allerdings kein Ermessensrecht für die Kommune.

VG-Urteil vom
04.05.2022

In dem aktuellen „Kooperationserlass Lärmaktionsplanung“ vom Februar 2023 [1] hat das Landesverkehrsministerium diese Regelungslücke deshalb dahingehend präzisiert, dass alle Straßen, die eine Verkehrsbelastung von mehr als 8.200 Kfz/24 h aufweisen, „Hauptverkehrsstraßen“ im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie darstellen, unabhängig davon, ob sie Bestandteil der Lärmkartierung der LUBW sind. Für solche Straßen gilt also die Ermessenausübung durch die Kommunen, während für alle anderen Straßen die zuständige Behörde bzw. der Baulastträger letztlich über die Maßnahme entscheidet. Allerdings können bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die Straßenverkehrsbehörden *„...sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Gemeinde [bezüglich einer Lärminderungsmaßnahme] jedoch zu eigen machen [..]“*.

Unterschiedliche
Zuständigkeiten
bei der Ermes-
sensausübung



1.3 ABLAUF DES VERFAHRENS, BÜRGERBETEILIGUNG

Der Arbeitsablauf der Überprüfung eines Lärmaktionsplans gliedert sich prinzipiell in die folgenden Stufen:

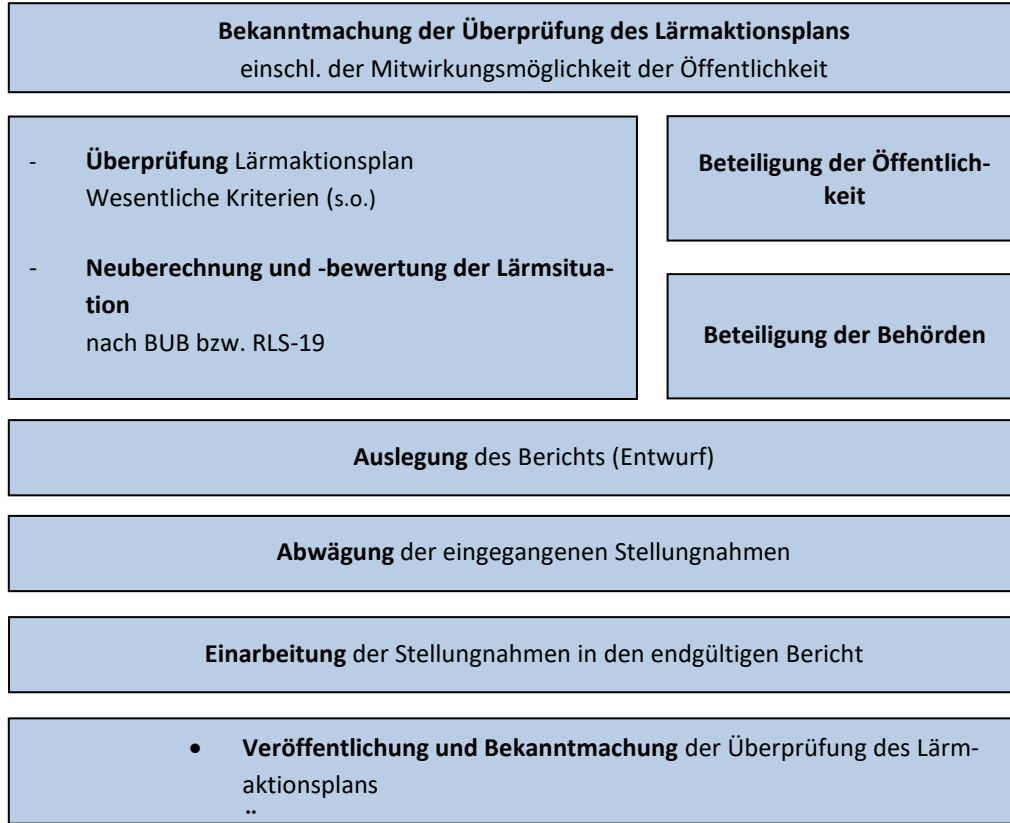


Bild 1:
Ablauf der Überprüfung

Auch bei der Überprüfung eines Lärmaktionsplanes ist die Öffentlichkeit zu beteiligen, indem ihr die Möglichkeit zur Mitwirkung in Form von Anregungen zur Lärmaktionsplanung gegeben wird. Die Bürgerschaft von Obersulm wurde im Amtsblatt vom 05. Mai 2023, über das kostenlose Nachrichtenblatt sulmtal.de (KW 18/2023) und durch eine Veröffentlichung auf der Gemeinde-Homepage über die Durchführung der 2. Überprüfung der Lärmaktionsplanung sowie die Art der Beteiligung informiert. Danach kamen insgesamt drei Anregungen aus der Bürgerschaft, die in **ANLAGE 4** aufgeführt sind.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 4

In der öffentlichen Gemeinderatssitzung am 22.04.2024 wurden die Ergebnisse der 2. Überprüfung öffentlich vorgestellt und die öffentliche Auslegung des vorliegenden Berichtsentwurfs im Zeitraum vom 27.05. – 27.06.2024 beschlossen. Aus der Bürgerschaft kam in diesem Zeitraum keine Anregung. Von den insgesamt 11 angeschriebenen Behörden, Verbänden und Kommunen beteiligten sich 6 Träger öffentlicher Belange. Die Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen ist in **ANLAGE 5** aufgeführt.

Anlage 5

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 25.11.2024 die Abwägung der eingegangenen Anregungen und Stellungnahmen beraten und den vorliegenden Abschlussbericht mit dem in Kapitel 4 aufgeführten Maßnahmenpaket beschlossen.

D:\V5\VS251\6 nHOAI\Bericht\Abschluss\VS251-LAP 2-Überprüfung_ABSCHLUSS.docx





2. SACHSTAND DER LÄRMAKTIONSPLANUNG

2.1 ALLGEMEINES ZUR LÄRMKARTIERUNG

Das Land Baden-Württemberg lässt die Lärmkartierung für die Hauptverkehrsstraßen, nicht-bundeseigene Haupteisenbahnstrecken und den Flughafen Stuttgart durch die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) erstellen. Die Kartierungsergebnisse sowie die Ergebnislisten der Betroffenheitsanalyse in den untersuchten Kommunen (Zahl der lärmbelasteten Einwohner, Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude sowie die Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete) stehen auf der Homepage des LUBW (<https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/laerm-und-erschuetterungen/laermkartierung-und-laermaktionsplanung>) zur Verfügung.

Die aktuelle Lärmkartierung des LUBW erfolgt erstmals auf Basis der neuen, europaweit harmonisierten Berechnungsverfahren (BUB, BEB), jeweils getrennt für die Lärmarten

- **Straßenverkehr**
- **Schieneverkehr (nur nicht bundeseigene Schienenstrecken)**
- **Flugverkehr**
- **Industrie und Gewerbe (nur in den Ballungsräumen)**

Es findet dabei keine Überlagerung der Schallpegel für unterschiedliche Lärmarten statt.

Bei der Berechnung der Lärmkarten werden zwei unterschiedliche Zeiträume betrachtet. Der Lärmindex L_{DEN} (day-evening-night) stellt einen über die Zeiträume 6 – 18 Uhr, 18 – 22 Uhr und 22 – 6 Uhr gewichteten Lärmpegel über 24 Stunden hinweg dar (s.u.), während der Lärmindex L_{Night} den Lärmpegel gemäß ISO 1996-2 im Zeitraum 22 bis 6 Uhr repräsentiert.

Europaeinheitliche Lärm-Indizes
 L_{DEN} , L_{Night}

$$LDEN = 10 \lg \frac{1}{24} \left(12 * 10^{\frac{L_{Day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{Evening+5}}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{Night+10}}{10}} \right)$$

Es ist zu beachten, dass der L_{DEN} aufgrund der o.g. Gewichtung nicht direkt mit dem Tag-Pegel der nationalen Berechnungsvorschriften vergleichbar ist. Der L_{DEN} ist um ca. 1 bis 3 dB(A) höher als ein Tag-Pegel nach 16.BImSchV.

Basis für die Kartierung der Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio Kfz/a (= ca. 8.200 Kfz/24 h) ist das Ergebnis des Verkehrsmonitorings des Landes Baden-Württemberg, ggf. mit Ergänzungen durch die Kommunen.

„Hauptverkehrsstraßen“

Das Berechnungsverfahren berücksichtigt neben der Verkehrsstärke auch die Fahrzeuggeschwindigkeit, den Schwerverkehrsanteil, lärmmindernde Straßenoberflächen sowie künstliche und natürliche Hindernisse auf dem Schallausbreitungsweg. Das dreidimensionale Gelände- und Gebäudemodell wurde aus den aus Befliegungen gewonnenen Laserscandaten der Landesanstalt für Geoinformation und Landentwicklung (LGL) entwickelt. Die berechneten Lärmpegel berücksichtigen eine „Mit-Wind-Situation“.



Die auf dieser Basis erstellten Lärmkarten stellen flächenhaft die auftretenden Schallpegel in Form von Isophonenkarten dar. Dazu werden in einem Raster von 10 x 10 m Berechnungen die Schallpegel durchgeführt. Die Höhe der Berechnungspunkte beträgt einheitlich 4 m Höhe über Gelände. Zur Bildung der Isophonen wird anschließend zwischen den Rasterpunkten interpoliert.

Lärmkarten

Neben den Lärmkarten hat das LUBW auch Berechnungen über die Anzahl der vom Lärm betroffenen Menschen erstellt. Diese „**Betroffenzahlen**“ sind für jede von der Kartierung tangierte Gemeinde ebenfalls im Internet veröffentlicht worden. Die Berechnungen dazu basieren auf den Pegeln, die direkt vor den verschiedenen Fassaden eines Gebäudes in 4 m Höhe auftreten („Fassadenpegel“). Nach BEB [7] werden für die Statistik alle Einwohner den Immissionspunkten der lautereren Hälfte der berechneten Pegel am Gebäude zugewiesen. Am Ende erfolgt eine Summation aller Betroffenen in Pegelklassen mit Intervallgrößen von 5 dB(A).

Betroffenheitsanalyse



2.2 ALLGEMEINE EINSTUFUNG DER LÄRMBELASTUNGEN

Im Gegensatz zum nationalen Lärmschutzrecht (s. Kap. 3.4) enthält die EU-Umgebungslärmrichtlinie keine Angaben zu einem Grenz- oder Richtwert der zulässigen Lärmbelastung. Ferner fehlt auch eine Abstufung der Beurteilung der Belastung nach dem Grad der Schutzwürdigkeit der Bebauung wie im nationalen Recht (z.B. Abstufung der Grenzwerte nach Wohngebiet, Mischgebiet, Gewerbegebiet etc.).

Keine Grenzwerte in der Lärmaktionsplanung

In Anlehnung an das VGH-Urteil vom Juli 2018 [8] bzw. dem Kooperationserlass des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg [1] lässt sich jedoch folgende Abstufung hinsichtlich der Lärmbelastung aufstellen:

| | L_{DEN} | L_{Night} |
|--------------------------------------|-----------|-------------|
| Erhöhte Lärmbelastung | >60 dB(A) | >50 dB(A) |
| Gesundheitskritische Lärmbelastung | >65 dB(A) | >55 dB(A) |
| Gesundheitsgefährdende Lärmbelastung | >70 dB(A) | >60 dB(A) |

Tabelle 2:
Schwellenwerte der Lärmbelastung

Akustische Anmerkungen:

Eine Verdoppelung / Halbierung der Verkehrsmenge entspricht einer Zunahme / Abnahme des Lärmpegels um 3 dB(A).

Eine Zunahme / Halbierung um 10 dB(A) entspricht einer Verdoppelung / Halbierung der Lautstärke.

Die Empfindlichkeitsschwelle des durchschnittlichen menschlichen Gehörs liegt bei 2 bis 3 dB(A). Erst bei größeren Pegelunterschieden werden Unterschiede in der Lautstärke bewusst wahrgenommen.



2.3 AKTUELLER MAßNAHMENKATALOG

Der als Ergebnis der 1. Überprüfung des Lärmaktionsplan der Gemeinde Obersulm festgesetzte Maßnahmenkatalog enthält folgende Einzelmaßnahmen:

| Maßnahme | Beschreibung | Priorität | Zuständigkeit |
|----------|---|---------------|---|
| 1 | Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der L 1035 zwischen Willsbach und Affaltrach auf 50 km/h, Zeitraum 0-24 Uhr | Kurzfristig | Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 46.1 bzw. Straßenverkehrsbehörde LRA |
| 2 | Einbau eines lärmindernden Fahrbahnelags ($D_{StrO} = -2 \text{ dB(A)}$) auf der L 1035 zwischen Willsbach und Affaltrach | Mittelfristig | Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 47.1 |
| 3 | Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnelags ($D_{StrO} = -3-4 \text{ dB(A)}$) auf der L 1035 (Marktstraße – Brückenstraße) | Mittelfristig | Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 47.1 |
| 4 | Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnelags ($D_{StrO} = -3-4 \text{ dB(A)}$) auf der L 1035 (Affaltracher Straße) | Mittelfristig | Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 47.1 |

Tabelle 3:
Aktuell gültiger
Maßnahmenkatalog



2.4 EVALUATION DER LÄRMMINDERUNGSMAßNAHMEN

Die Evaluation der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Obersulm erfolgte durch Abfrage bei der Gemeindeverwaltung hinsichtlich der Umsetzung der bei der 1. Überprüfung des Lärmaktionsplans festgesetzten Lärminderungsmaßnahmen (siehe Kap. 2.3). Das Ergebnis dieser Abfrage ist in **ANLAGE 1** tabellarisch aufgeführt.

Anlage 1

Alle vier Lärminderungsmaßnahmen wurden bei den für die Umsetzung zuständigen Behörden (Regierungspräsidium Stuttgart, Landratsamt Heilbronn) beantragt.

Beantragte Maßnahme

Von diesen vier beantragten Maßnahmen konnten zwei Maßnahmen zum Teil umgesetzt werden.

Umgesetzte Maßnahmen

Bei der Maßnahme 1 („Tempo 50“ auf der freien Strecke zwischen Willsbach und Affaltrach) wurde vom Landratsamt Heilbronn als Ergebnis der Verkehrsschau vom 30.08.2022 ab dem Ortsende von Willsbach zumindest auf einem 250 m langen Abschnitt bis etwa auf Höhe des Gebäudes „Meisenbergstraße 71“ eine entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h angeordnet.

Im Oktober 2023 wurde in Willsbach auf dem Straßenzug Marktstraße – Brückenstraße im Zuge der L 1035 ein neuer Fahrbahnbelag eingebaut. Nach Angabe des Baureferats 47.1 des Regierungspräsidiums Stuttgart wurde dabei ein „normaler“ Splittmastixbelag (SMA 8) verwendet und nicht – wie in der Beschreibung zu Maßnahme 3 des LAP gefordert – ein spezieller lärmarmen Fahrbahnbelag. Folgende Gründe gegen einen lärmarmen Asphalt führt die Straßenbaubehörde in ihrer Mail an die Gemeindeverwaltung vom 30.05.2023 an:

- Viele Einbauten (Schächte, Schieberkappen etc.)
- Geringe Geschwindigkeit (Asphalt hat erst ab 60 km/h eine richtige Wirkung)
- Hohe Scherkräfte am Knotenpunkt zur B39 und zum Kreisverkehr
- Hohe Rotationskräfte beim Einfahren der Busse zur Realschule und zum Gymnasium

Bezüglich der Maßnahmen 2 und 4 (jeweils lärmindernde Fahrbahnbeläge auf der Affaltracher Straße bzw. der freien Strecke zwischen Willsbach und Affaltrach) hat das zuständige Baureferat beim Regierungspräsidium Stuttgart auf die nächste Zustandserfassung und -bewertung der Landesstraßen verwiesen. Sollte danach eine Erhaltungsmaßnahme auf diesen Abschnitten erforderlich werden, wird die Überprüfung eines möglichen Einsatzes eines lärmindernden Belags durchgeführt.

Maßnahmen unter Vorbehalt



3. LÄRM- UND KONFLIKT-ANALYSE

3.1 GRUNDLAGEN

Dem Berechnungsmodell der LUBW, das der Gemeinde Obersulm zusammen mit den berücksichtigten Eingangsdaten sowie den berechneten Raster- und Fassadenpegel durch die LUBW in digitaler Form zur Verfügung gestellt wurde, liegen zugrunde:

- Laserscandaten zur Bestimmung der Gebäudehöhen und der Geländeform einschl. Lärmschutzwälle/-wände
(Quelle: Landesamt für Geoinformationen und Landentwicklung LGL)
- Verkehrsdaten des Verkehrsmonitorings 2019 des Landes Baden-Württemberg

Die aktuellen Zahlen des Verkehrsmonitorings des Landes für das Jahr 2019 [10] ergeben folgende Belastungen auf Obersulmer Gemarkung:

| Straßenabschnitt | DTV 2019 | SV-Anteil |
|---|-----------------|-----------|
| BAB 6 (AK Weinsberg – AS Bretzfeld) | 62.230 Kfz/24 h | 22,1 % |
| B 39 (Ellhofen - Willsbach) | 14.370 Kfz/24 h | 5,0 % |
| B 39 (Willsbach – Löwenstein) | 9.505 Kfz/24 h | 5,1 % |
| L 1035 (Willsbach - Affaltrach) | 9.362 Kfz/24 h | 1,2 % |

Tabelle 4.1:
Verkehrsbelastungen 2019

Die nächste Zählstelle des Landes auf der L 1035 befindet sich östlich von Eschenau und wies im Jahr 2019 eine Belastung von 2.280 Kfz/24h auf. Da diese Belastung deutlich unter dem Schwellenwert für „Hauptverkehrsstraßen“ von 8.200 Kfz/24 h liegt (siehe Kap. 1.2.2) beinhaltet die Lärmkartierung des Landes nur den Abschnitt der L 1035 zwischen Willsbach und Affaltrach an der Einmündung der Eschenauer Straße in die Straße Am Ordenschloß. Demzufolge umfasst auch der Geltungsbereich des Lärmaktionsplans der Gemeinde Obersulm nur den westlichen Teil von Affaltrach.

Geltungsbereich des Lärmaktionsplans in Affaltrach

Auswertungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) an den etwas über 900 Dauerzählstellen im Bundesgebiet [17] haben ergeben, dass der Kfz-Verkehr auf Bundesautobahnen aktuell im Schnitt um 5,5 % und auf Bundesstraßen um 8,3 % unter dem Niveau des Jahres 2019 liegt. Beim Schwerlastverkehr sind es auf Bundesautobahnen derzeit durchschnittlich 2,8 % weniger Fahrzeuge als noch 2019. Auf Bundesstraßen sind es im Schwerlastverkehr sogar 9,2 % weniger Fahrzeuge, wobei insbesondere im letzten Jahr – wohl konjunkturbedingt - ein deutlicher Abwärtstrend im Bereich des Schwerlastverkehrs auf allen Straßen zu erkennen ist. Dieser Trend deckt sich mit den Ergebnissen auf Landesebene [18]. Danach bewegen sich auf den Bundesautobahnen im Land

Bundes- und landesweite Verkehrsentwicklung



gegenüber 2019 im Schnitt 4,0 % weniger Kraftfahrzeuge, auf den Bundes- und Landesstraßen sind es im Schnitt jeweils 7,1 % weniger Kraftfahrzeuge als noch 2019.

Im Rahmen dieser Untersuchung wurden die oben aufgeführten Verkehrsdaten aus dem Jahr 2019 mit den bundesweiten Trendfaktoren auf das Analysejahr 2023 hochgerechnet. Ergänzt mit den ebenfalls auf das Analysejahr 2023 hochgerechneten Ergebnissen von Verkehrszählungen des Straßenbauamts des Landkreises Heilbronn aus dem Jahr 2015 ergeben sich damit folgende aktuelle Verkehrsbelastungen:

Neuberechnungen für das Jahr 2023

| Straßenabschnitt | DTV 2023 | SV-Anteil |
|---|-----------------|-----------|
| BAB 6 (AK Weinsberg – AS Bretzfeld) | 58.831 Kfz/24 h | 22,7 % |
| B 39 (Ellhofen - Willsbach) | 13.185 Kfz/24 h | 4,9 % |
| B 39 (Willsbach – Löwenstein) | 8.721 Kfz/24 h | 5,0 % |
| L 1035 (Willsbach - Affaltrach) | 8.593 Kfz/24 h | 1,2 % |
| B 39 (Weinsberger Straße) | 17.899 Kfz/24 h | 4,8 % |
| B 39 (Löwensteiner Straße, Bereich Ortsmitte) | 11.449 Kfz/24 h | 6,3 % |
| B 39 (Löwensteiner Straße, bei Breitäcker) | 8.623 Kfz/24 h | 7,0 % |
| L 1035 (Marktstraße, Bereich Ortsmitte) | 11.819 Kfz/24 h | 4,0 % |

Tabelle 4.2:
Verkehrsbelastungen 2023

Auf diesen Angaben basierend wurden anschließend sowohl die Lärmkarten als auch die Betroffenheitsanalysen im rd. 16,5 km² großen Untersuchungsgebiet neu berechnet. Dabei wurden die bereits umgesetzten Lärminderungsmaßnahmen in Obersulm berücksichtigt. Die Ergebnisse dieser Neuberechnung sind in Kap. 3 aufgeführt.

Die sich nach dem Verfahren der BUB [6] ergebenden Lärmbelastungen sind in **Isophonenkarten** dargestellt, die Auskunft über das flächenmäßige **Ausmaß der Verlärmung** geben (Abbildung 1.1 und 1.2). Die ebenfalls nach BUB [6] ermittelten Lärmpegel an den Fassaden der betroffenen Gebäude („**Fassadenpegel**“) sind, nach Pegelklassen eingeteilt, in den Abbildungen 2.1 und 2.2 grafisch dargestellt. Die Farbfüllung eines Wohngebäudes wird dabei durch die am höchsten belastete Fassade des jeweiligen Gebäudes bestimmt. Die Abbildungen 3.1 und 3.2 stellen die Ergebnisse der Pegelberechnungen nach dem nationalen Berechnungsverfahren (RLS-19 [14]) gemäß dem deutschen Lärmschutzrecht (siehe hierzu Kap. 3.4) dar.



3.2 VERLÄRMTE BEREICHE

Die **Isophonenkarten** in den **Abbildungen 1.1** und **1.2** zeigen die flächenhafte Lärmbelastung im Untersuchungsgebiet nach BUB [6]. Im Bereich der bebauten Gebiete wird die abschirmende Wirkung der Gebäude an den Straßen für die dahinterliegende Bebauung deutlich. Entsprechend „rücken“ die Isophonen in diesen Bereichen an die Straßen „heran“.

Abb. 1.1, 1.2

Das nachfolgende Bild zeigt die Aufteilung der lärmbelasteten Flächen im Untersuchungsgebiet auf die einzelnen Pegelklassen.

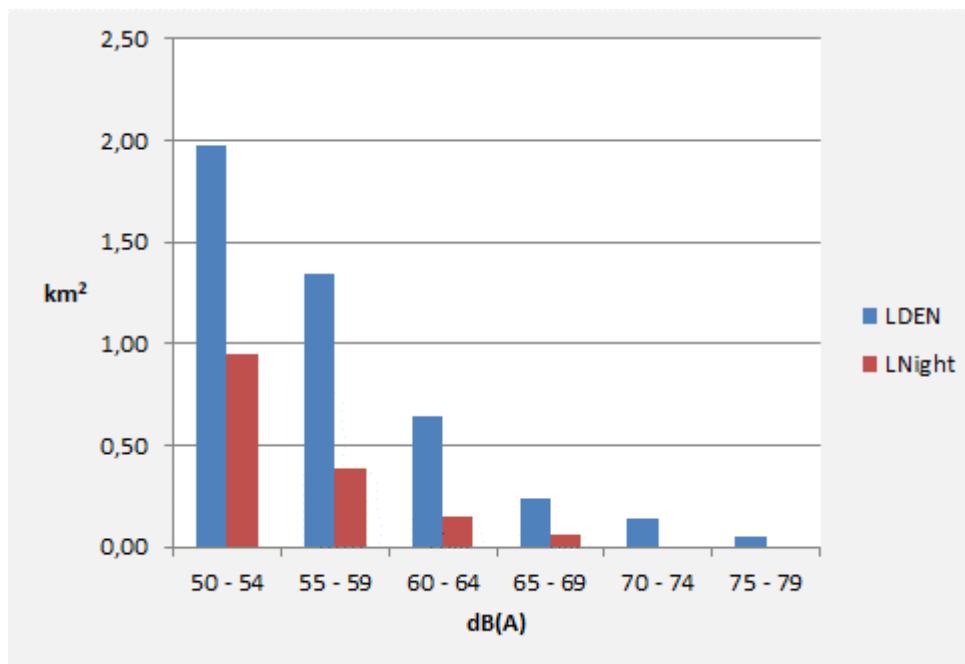


Bild 2:
Aufteilung der lärmbelasteten Flächen auf Pegelklassen

Erhöhte Lärmbelastungen mit $L_{DEN} \geq 60$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 50$ dB(A) treten in Obersulm auf insgesamt 1,07 bzw. 1,55 km² Fläche auf. Davon werden auf insgesamt 0,43 bzw. 0,60 km² Fläche sogar **gesundheitskritische Lärmbelastungen** von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 55$ dB(A) verzeichnet, was einem Anteil von 2,6 bzw. 3,6 % an der Gesamtfläche entspricht.

Anmerkung: Ein Vergleich mit den Ergebnissen bei der 1. Überprüfung des Lärmaktionsplans ist nicht zielführend, da unterschiedliche Berechnungsverfahren (früher: VBUS; jetzt: BUB) verwendet wurden (siehe auch Kap. 1.1)

Die Detailergebnisse der Auswertung der neu berechneten Lärmkarten (EU-Flächenstatistik) sind in **ANLAGE 2** zusammengestellt.

Anlage 2

Bild 3 zeigt die Anteile der Flächen mit gesundheitskritischen Lärmbelastungen an den jeweiligen Flächen der untersuchten Ortsteile. Es fällt auf, dass insbesondere Sülzbach bei Nacht einen deutlich höheren Anteil an Flächen mit gesundheitskritischen Lärmbelastungen ab 55 dB(A) hat. Dies ist, wie auch die Isophonenkarten zeigen, auf den Ein-



fluss der in rund 1 km Abstand zum nördlichen Siedlungsrand von Sülzbach vorbeiführenden BAB 6 (Heilbronn – Nürnberg) zurückzuführen. Die Abbildungen 1.1 und 1.2 zeigen aber auch, dass diese gesundheitskritischen Bereiche nicht bis zur eigentlichen Bebauung heranreichen.

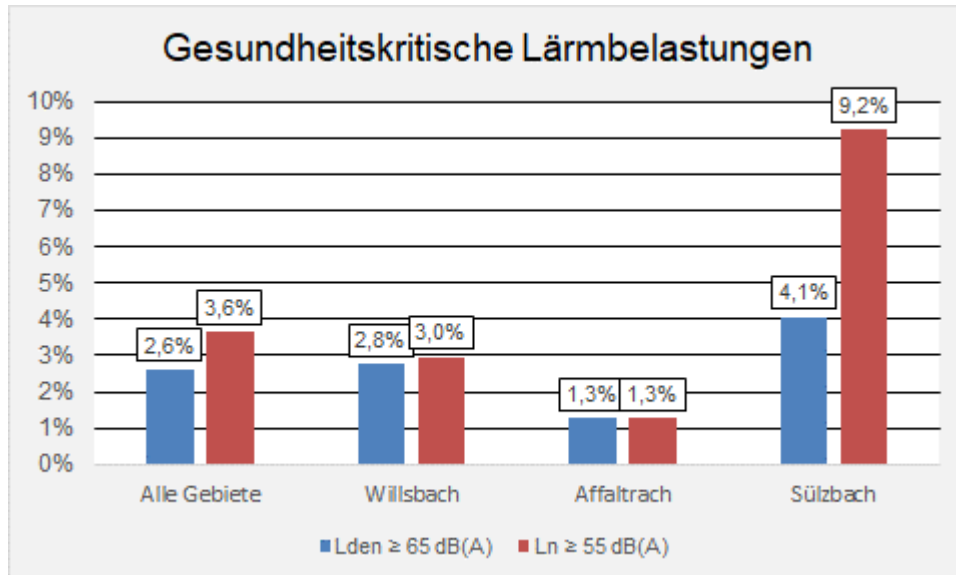


Bild 3:
Anteil der Flächen mit gesundheitskritischen Lärmbelastungen



3.3 BETROFFENHEITEN NACH EUROPÄISCHEM LÄRMSCHUTZRECHT

Die **Gebüdelärmkarten** in den **Abbildungen 2.1 und 2.2** zeigen die Lärmbelastung der Gebäudefassaden im Untersuchungsgebiet nach BUB [6]. Dabei wird die Farbfüllung eines Gebäudes durch die am höchsten belastete Fassade des jeweiligen Gebäudes bestimmt.

Auf Grundlage dieser Fassadenpegel an den einzelnen Gebäuden wurde die EU-Gebüdestatistik nach BEB [7] berechnet (s. **ANLAGE 3**). Das nachfolgende Bild zeigt die Verteilung der lärmbelasteten Einwohner und Wohnungen über die einzelnen Pegelklassen.

Anlage 3

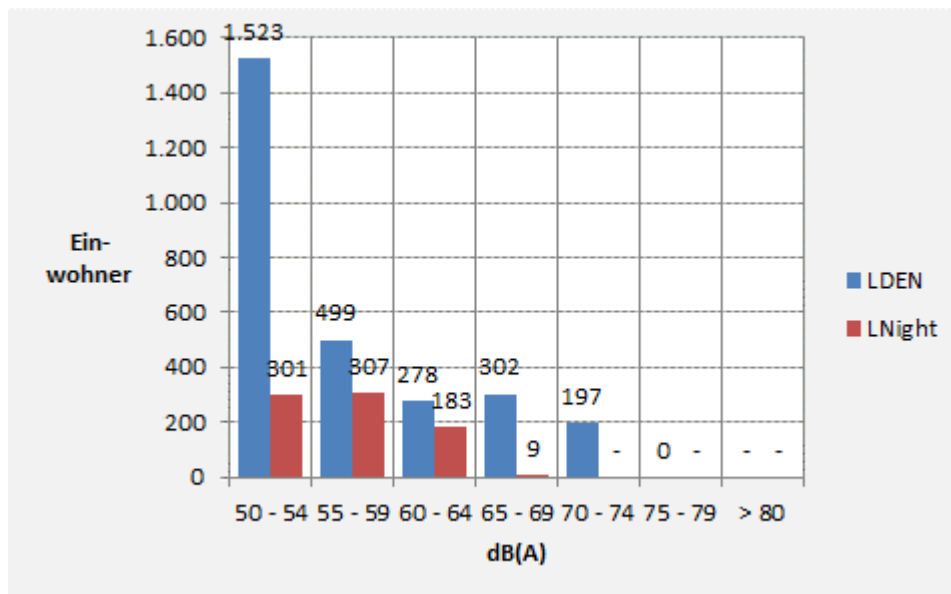


Bild 4:
Aufteilung der lärmbelasteten Einwohner nach Pegelklassen

„Erhöhten Lärmbelastungen“ mit $L_{DEN} \geq 60$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 50$ dB(A) sind in Obersulm insgesamt 777 bzw. 800 Personen ausgesetzt. Davon erfahren insgesamt jeweils 499 Personen sogar „gesundheitsschwere Lärmbelastungen“ von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 55$ dB(A), was einem Anteil von 4,7 % an der Gesamtbevölkerung entspricht.

Anmerkung: Ein Vergleich mit den Ergebnissen bei der 1. Überprüfung des Lärmaktionsplans ist nicht zielführend, da unterschiedliche Berechnungsverfahren (früher: VBUS; jetzt: BUB) verwendet wurden (siehe auch Kap. 1.1)

Bild 5 zeigt die Anteile der Einwohner mit gesundheitskritischen Lärmbelastungen an den jeweiligen Gesamt-Einwohnerzahlen der drei untersuchten Ortsteile. Es fällt auf, dass im Ortsteil Willsbach mit weitem Abstand die höchsten Lärmbetroffenheiten in der Bevölkerung bestehen. Hier erfahren rund 10 Prozent der Bevölkerung jeden Tag und jede Nacht gesundheitskritische Lärmbelastungen.

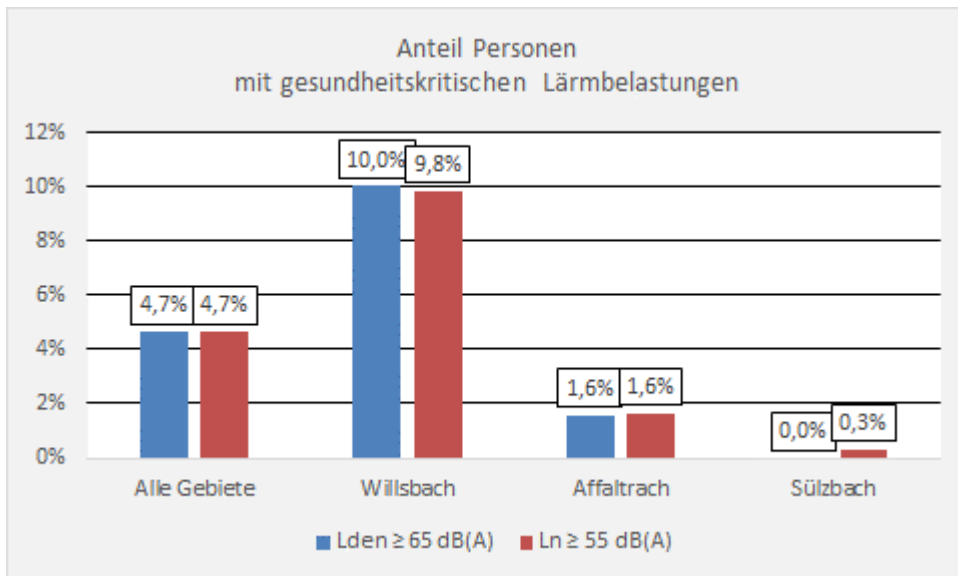


Bild 5:
Anteil der Einwohner mit gesundheitskritischen Lärmbelastungen

D:\VS\VS2516 nHOAI\Bericht\Abschluss\VS251-LAP 2-Überprüfung_ABSCHLUSS.docx



3.4 RUHIGE GEBIETE

Die LUBW schreibt auf ihrer Homepage zum Thema „Ruhige Gebiete“: *„Die Umgebungslärmrichtlinie weist den Schutz "ruhiger Gebiete" als Aufgabe der Lärmaktionsplanung aus. Ziel des Lärmaktionsplans soll es demnach auch sein, solche Flächen vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Konkret bedeutet dies, dass eine Erhöhung der Lärmbelastung innerhalb ruhiger Gebiete in Zukunft vermieden werden muss... Die Ausweisung ruhiger Gebiete dient entsprechend den Zielsetzungen der Umgebungslärmrichtlinie zur Vorsorge gegen Umgebungslärm. Bei zukünftigen Planungen sind demnach die von den Gemeinden ausgewiesenen ruhigen Gebiete in die Abwägung einzubeziehen. Die Planungen sind hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete zu überprüfen und der Aspekt des Lärmschutzes ist zu berücksichtigen.“* (online: <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/en/laerm-und-erschuetterungen/ruhige-gebiete> (Abruf am 14.02.2024))

Die in Abbildung 1.3 dargestellten Bereiche in Obersulm mit einem Lärmpegel $L_{DEN} \leq 45$ dB(A) werden als „Ruhige Gebiete“ im Sinne der §§ 47a ff. des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) festgelegt. Bei einer Fortschreibung des Flächennutzungsplans der Gemeinde sollen diese Bereiche als „Ruhiges Gebiet“ dargestellt und in die Abwägung einbezogen werden. **Abb. 1.3**



3.5 BETROFFENHEITEN NACH DEUTSCHEM LÄRMSCHUTZRECHT

3.5.1 VORBEMERKUNGEN

| | |
|---|---|
| <p>In einem Lärmaktionsplan festgelegte Lärminderungsmaßnahmen müssen zur konkreten Umsetzung durch den Baulasträger des jeweiligen Verkehrswegs auf Übereinstimmung mit dem deutschen Lärmschutzrecht geprüft werden. Im deutschen Lärmschutzrecht gilt streng das Verursacherprinzip. Die Betrachtungen finden deshalb stets getrennt nach Verkehrs-, Gewerbe-, Sport- und Freizeitlärm statt. Eine Überlagerung unterschiedlicher Lärmquellen bei der Beurteilung einer konkreten Lärmsituation ist nicht zulässig. Beim Verkehrslärm wird darüber hinaus in Straßen- und Schienenverkehrslärm unterschieden, für die es dementsprechend verschiedene Regelungen gibt. Ferner wird unterschieden nach Lärmschutz an geplanten Verkehrswegen („Lärmvorsorge“) und an bestehenden Verkehrswegen („Lärmsanierung“). Beim Lärmschutz an bestehenden Straßen wird wiederum differenziert nach straßenbaulichen und straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen (Erläuterungen: siehe Kap. 3.5.2, 3.5.3).</p> | <p>Grundsätze beim Verkehrslärm</p> <p>Keine Summenpegelbildung</p> |
| <p>Die in den folgenden Unterkapiteln dargestellten Auslöse- und Immissionsrichtwerte an bestehenden Straßen zeigen, dass der deutsche Gesetzgeber – im Vergleich zu den in Kap. 1.2, Tab. 3 dargestellten, vom Umweltbundesamt genannten Schwellenwerten der Lärmbeeinträchtigungen – erst dann Lärminderungsmaßnahmen an den vorhandenen Verkehrswegen für erforderlich hält, wenn die Lärmbelastungen der Betroffenen weit im gesundheitsgefährdenden Bereich liegen.</p> | <p>Normative Vorgaben der zulässigen Lärmbelastungen</p> |
| <p>Als Grundlage aller Prüfungen im Bereich des Straßenverkehrslärms dienen Berechnungen der Beurteilungspegel nach RLS-19 [14], um zu dokumentieren, wo prinzipiell ein Lärmschutzanspruch besteht.</p> | <p>Berechnungen nach deutschem Regelwerk</p> |
| <p>Das bisherige Regelwerk der RLS-90 unterschied bei der Ermittlung der unterschiedlichen Schallemissionen lediglich zwischen Pkw und Lkw > 2,8 to. Eine differenziertere Berechnung findet nunmehr in den am 31. Oktober 2019 im Verkehrsblatt, Heft 20 amtlich bekannt gemachten RLS-19 statt, die u.a. aktualisierte Emissionsansätze für den Pkw- und Schwerlastverkehr enthalten, und bei letzterem zwischen Lkw > 3,5 to ohne und mit Anhänger differenzieren. Sofern Verkehrszahlen für Motorräder vorliegen, können diese als eigene Fahrzeuggruppe mit dem Emissionsansatz für Lkw mit Anhänger modelliert werden.</p> | <p>Änderungen im neuen Regelwerk (RLS-19)</p> |
| <p><i>Anmerkung: Gegenüber dem Berechnungsverfahren der BUB gibt es zwei wesentliche Unterschiede bei der RLS-19. So entsprechen die Fahrzeugklassen nach BUB nicht eins zu eins den Fahrzeugarten nach RLS-19. Dies betrifft die Zuordnung der Kraftomnibusse und der Lkw > 3,5 to, die nach RLS-19 alle der Fahrzeugklasse „Lkw1“ zugeordnet werden, nach BUB allerdings teilweise auch der Fahrzeugklasse C3 („schwere Fahrzeuge“) zuzuordnen sind. Zudem wird im BUB-Verfahren bei der Schallausbreitung aus Aufwandsgründen nur eine Schallreflexion berechnet, während die RLS-19 dabei zwei Reflexionen und ggf. zusätzliche Zuschläge für Mehrfachreflexionen in die Berechnung einbezieht.</i></p> | <p>Unterschiede zum Verfahren nach BUB</p> |



3.5.2 STRAßENVERKEHRSRECHTLICHE LÄRMMINDERUNGMAßNAHMEN

„Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen“ haben das Ziel, durch Beschränkungen des fließenden Verkehrs eine Lärminderung zu erzielen. Hierzu zählen Maßnahmen der Verkehrslenkung (geänderte Wegweisung, Einbahnstraßenregelungen etc.), der Lichtzeichenregelung („Grüne Welle“, verkehrabhängige Steuerungen, Abschalten von Lichtsignalanlagen in verkehrsschwachen Zeiten etc.), Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verkehrsverbote in Betracht. Hierfür muss die Tatbestandsvoraussetzung des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrsordnung vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der bestehenden örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung ... erheblich übersteigt“.

Definition

§ 45 Abs. 9 StVO

Die für die Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen maßgebenden „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“ [13] schreiben vor, dass straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen dann „...in Betracht kommen“, wenn

Normative Grundlage

- an den betroffenen Gebäuden die Beurteilungspegel bestimmte Richtwerte überschreiten
- und durch die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen eine rechnerische Pegelminderung um mindestens 2,1 dB(A) bewirkt wird.

Die nach der Lärmschutzrichtlinien-StV an allen Straßen (Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Landes-, Kreis-, kommunale Straßen) geltenden „Immissionsrichtwerte“ für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind in nachstehender Tabelle aufgeführt:

| Gebietsnutzung | Tag | Nacht |
|---|----------|----------|
| Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime, reine und allgemeine Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebiete | 70 dB(A) | 60 dB(A) |
| Kern-, Dorf- und Mischgebiete | 72 dB(A) | 62 dB(A) |
| Gewerbegebiete | 75 dB(A) | 65 dB(A) |

Tabelle 5: Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen

Das VGH Baden-Württemberg hat den Kommunen in seinem Urteil vom 17.07.2018 [8] allerdings ausdrücklich auch unterhalb der Schwelle von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) bei Nacht ein Ermessen eingeräumt, Geschwindigkeitsbeschränkungen vorzusehen. Das Landesverkehrsministerium führt im „Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung“ [9] deshalb aus, dass die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV lediglich eine Orientierungshilfe darstellen, „... für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen“.

VGH-Urteil vom 17.07.2018

Kooperationserlass des Landes

Und im aktuellen Kooperationserlass – Lärmaktionsplanung [1] heißt es hierzu: „Die Rechtsprechung orientiert sich bei der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte

Gesundheitskritische Lärmbelastungen ab 65 bzw. 55 dB(A)

D:\V5\VS251\6 nHOA\Bericht\Abschluss\VS251-LAP 2-Überprüfung_ABSCHLUSS.docx





überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme“. (Anmerkung: Diese Grenzwerte liegen für „Allgemeine Wohngebiete“ bei 59 dB(A) am Tag bzw. 49 dB(A) bei Nacht und liegen in Misch-, Kern- und Dorfgebieten um 5 dB(A) höher). „Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist ... zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen.“

Liegen die Lärmbelastungen um mindestens 2 dB(A) oberhalb der o.g. Werte, „...reduziert sich das Ermessen hin zu zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.“ Dann kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen nur abgesehen werden, wenn damit Nachteile (z.B. in Bezug auf Lufteinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung etc.) verbunden sind, die trotz gesundheitskritischer Lärmbelastungen einer Anordnung entgegenstehen würden.

„Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden.“ [1]

Die Vergleichsrechnungen nach RLS-19 haben für das Untersuchungsgebiet in Obersulm (siehe Kap. 1.1) Folgendes ergeben (siehe **Abbildung 3.1, 3.2**):

| | Anzahl Gebäude im gesundheitskritischen Bereich ≥ 65 bzw. 55 dB(A) | | Davon im gesundheitsgefährdenden Bereich ≥ 70 bzw. 60 dB(A) | |
|----------|---|-------|--|-------|
| | Tag | Nacht | Tag | Nacht |
| Obersulm | 154 | 188 | 39 | 84 |

Reduzierung der Ermessensausübung ab 67 bzw. 57 dB(A)

Gesundheitsgefährdende Belastungen ab 70 bzw. 60 dB(A)

Tabelle 6:
Anzahl Gebäude mit gesundheitskritischen Lärmbelastungen (nach RLS-19)

Die Berechnungen zeigen, dass **gesundheitskritische Lärmbelastungen** tagsüber insgesamt an 154 Gebäuden und nachts sogar an 188 Gebäuden im Untersuchungsgebiet auftreten. Davon sind jedoch ausschließlich die Ortsteile Willsbach und Affaltrach betroffen, und zwar sowohl Gebäude an der B 39 als auch an der L 1035.

Dabei wird die gesundheitskritische Schwelle am Tag an 114 Gebäuden und nachts an 148 (!) Gebäuden um mindestens 2 dB(A) überschritten, was entscheidend für die Ermessenausübung der Straßenverkehrsbehörde sein wird (s.o.).

Gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen von mindestens 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) bei Nacht werden tagsüber an 39 Gebäuden und nachts an 84 (!) Gebäuden in Willsbach und Affaltrach erreicht. Auch hierbei betrifft es sowohl Gebäude an der B 39 als auch an der L 1035.

Beurteilung der Ergebnisse

D:\VS\VS2516 nHOAI\Bericht\Abschluss\VS251-LAP 2-Überprüfung_ABSCHLUSS.docx



3.5.3 STRAßENBAULICHE LÄRMMINDERUNGSMAßNAHMEN

Die Lärmsanierung an bestehenden Straßen besteht in „...Maßnahmen an der baulichen Anlage [passiver Lärmschutz durch Lärmschutzfenster u.ä.] oder in Maßnahmen an der Straße [aktiver Lärmschutz durch Wände, Wälle etc.]“, wobei seit dem Allgemeinen Rundschreiben ARS 20/2006 des Bundesverkehrsministeriums vom 04. August 2006 [15] der aktive Lärmschutz Vorrang vor dem passiven Lärmschutz an den Gebäuden hat. Auch „lärmmindernde Fahrbahnbeläge“ zählen mittlerweile zu den aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung an bestehenden Straßen.

Definition

Grundsatz:
Aktiver vor Passiver Lärmschutz

Maßgebend für den baulichen Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen sind die seit dem Jahr 1997 geltenden „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 –“ des Bundesverkehrsministeriums [12]. In Kapitel D: Lärmsanierung der VLärmSchR 97 ist vorgeschrieben, dass eine Förderung dort „...als freiwillige Leistung auf der Grundlage hausrechtlicher Regelungen“ möglich ist, wo die Beurteilungspegel nach RLS-19 bestimmte, per Bundeshaushaltsgesetz jeweils festgelegte Werte überschreiten. Ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht nicht. Das Land Baden-Württemberg hat für seine Landesstraßen diese Regelungen übernommen.

Normative Grundlage

Kein Rechtsanspruch für Betroffene

Die aktuell an Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen, Bundesstraßen) und Landesstraßen geltenden „Auslösewerte“ der Lärmsanierung [16] sind in nachstehender Tabelle aufgeführt:

| Gebietsnutzung | Tag | Nacht |
|---|----------|----------|
| Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime, reine und allgemeine Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebiete | 64 dB(A) | 54 dB(A) |
| Kern-, Dorf- und Mischgebiete sowie Urbane Gebiete | 66 dB(A) | 56 dB(A) |
| Gewerbegebiete | 72 dB(A) | 62 dB(A) |

Tabelle 7:
Auslösewerte für straßenbauliche Lärmschutzmaßnahmen

„Wenn straßenbauliche Maßnahmen noch einer Planfeststellung oder Genehmigung bedürfen (z.B. Bau einer Lärmschutzwand), sind die planerischen Festlegungen in Lärmaktionsplänen vom zuständigen Planungsträger bei seinen Planungen zu berücksichtigen“, wie das zuständige Verkehrsministerium Baden-Württemberg im „Kooperationserlass – Lärmaktionsplanung“ [9] betont.

Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen

Ist jedoch für eine straßenbauliche Maßnahme keine Planfeststellung oder Genehmigung erforderlich, können Maßnahmen in einem Lärmaktionsplan verbindlich nur für Straßen in kommunaler Baulast beschlossen werden. Liegt die Baulast der Straße nicht bei der Kommune, bewirkt die Aufnahme einer Maßnahme in einen Lärmaktionsplan, „...dass eine Maßnahme im Entscheidungsprozess der Straßenbaubehörde berücksichtigt werden muss.“

Liegen demnach die Beurteilungspegel nach deutschem Fachrecht an den betroffenen Gebäuden oberhalb der o.g. Auslösewerte und ist eine Maßnahme „...verhältnismäßig

Verhältnismäßigkeit der Maßnahme

D:\V\VS25\16 nHOAI\Bericht\Abschluss\VS251-LAP 2-Überprüfung_ABSCHLUSS.docx





im Sinne des Fachrechts ... setzt die Fachbehörde die Maßnahme im Rahmen der ihr zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel um.“ [1]

Bei Lärmpegeln von mindestens 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) bei Nacht wird hingegen „...die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung“ überschritten, wie das Verkehrsministerium Baden-Württemberg im aktuellen „Kooperationserlass – Lärmaktionsplanung“ ausführt. Weiter heißt es dort: „Bestehende Konflikte müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden. Ist die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung unter Berücksichtigung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen überschritten, muss die Belastung durch Umplanung, Schutzmaßnahmen, Betriebsbeschränkungen, Übernahme des Grundstücks gemindert bzw. beseitigt werden.“ [1]

Unzulässige Lärmbelastungen

Ein Ausschluss oder eine Minderung des Lärmschutzes ist nach Ziff. 46 der VLärmSchR jedoch dann geboten, wenn die Lärmbeeinträchtigung auf ein „...dem Eigentümer einschließlich seiner Rechtsnachfolger zurechenbares Verhalten zurückzuführen“ ist. Dies ist z.B. dann der Fall, wenn das Gebäude nach dem 01.04.1974, dem Datum der Einführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes, an einer Straße errichtet wurde und eine starke Lärmbeeinträchtigung vorhersehbar. Sofern jedoch der Verkehrslärm nach Errichtung des Gebäudes in nicht vorhersehbarer Weise zugenommen hat, ist dies „bei der Entscheidung über die Lärmsanierung angemessen zu berücksichtigen.“

Ausschluss oder Minderungsgründe

Die Vergleichsrechnungen nach RLS-19 haben Folgendes ergeben (siehe Abbildung 3.1, 3.2):

Abb. 3.1, 3.2

| | Anzahl Gebäude mit Überschreitung Auslösewert Lärmsanierung | | davon mit Pegeln ≥ 70 bzw. 60 dB(A) | |
|----------|---|-------|--|-------|
| | Tag | Nacht | Tag | Nacht |
| Obersulm | 128 | 162 | 39 | 84 |

Tabelle 8: Anzahl Gebäude mit Überschreitung der Auslösewerte

Überschreitungen der aktuellen Auslösewerte der VLärmSchR 97 treten derzeit tagsüber insgesamt an 128 Gebäuden und nachts an 162 (!) Gebäuden in Obersulm auf. Die Überschreitungen betreffen ausschließlich Gebäude in Willsbach und in Affaltrach, und zwar sowohl Gebäude an der B 39 als auch an der L 1035.

Beurteilung der Ergebnisse

Gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen von mindestens 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) bei Nacht werden tagsüber an 39 Gebäuden und nachts an 84 (!) Gebäuden in Willsbach und Affaltrach erreicht. Auch hierbei betrifft es sowohl Gebäude an der B 39 als auch an der L 1035.

D:\V5\VS2516 nHOAI\Bericht\Abschluss\VS251-LAP 2-Überprüfung_ABSCHLUSS.docx



3.6 BEURTEILUNG VON LÄRMMINDERUNGSMABNAHMEN

3.6.1 BEREITS FESTGESETZTE MAßNAHMEN

Die Ergebnisse der aktuellen Berechnungen der Beurteilungspegel nach RLS-19 lassen in Bezug auf die im aktuellen Maßnahmenkatalog festgesetzten Lärminderungsmaßnahmen folgende Schlussfolgerungen und Empfehlungen zu:

Abb. 3.1, 3.2

Maßnahme 1:

Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der **L 1035** zwischen Willsbach und Affaltrach auf 50 km/h, Zeitraum 0-24 Uhr

L 1035,
Willsbach - Affaltrach

Die Maßnahme wurde von der Straßenverkehrsbehörde bei der Verkehrsschau im August 2022 – entgegen den Festsetzungen im Lärmaktionsplan – nur auf einem 250 m langen Abschnitt bis etwa auf Höhe des Gebäudes „Meisenbergstraße 71“ angeordnet. Auf dem verbleibenden, ca. 270 m langen Abschnitt bis zur Ortstafel von Affaltrach gilt nach wie vor eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf lediglich 70 km/h.

Die Umsetzung der angeordneten Maßnahme hat bewirkt, dass auf dem Abschnitt zwischen der Ortstafel von Willsbach und dem o.g. Gebäude tagsüber größtenteils keine gesundheitskritischen Lärmbelastungen über 65 dB(A) mehr auftreten wie noch zuvor. Die bei Nacht bis dahin auftretenden gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen von 60 und mehr dB(A) werden ebenfalls nicht mehr erreicht.

Die Lärmpegel liegen jedoch auf der Nordseite der Landesstraße – von der Ortstafel von Willsbach bis zum Gebäude „Meisenbergstraße 65“ – an 11 Gebäuden bei Nacht im gesundheitskritischen Bereich von 55 und mehr dB(A). Erst ab dann liegen die Lärmpegel wegen des allmählich größer werdenden Abstandes der Gebäude zur Straße knapp unterhalb dieses Schwellenwerts.

Die Lärmbelastungen liegen – bis auf vier Gebäude – alle noch innerhalb der „2 dB(A)-Grenze“ (siehe Kap. 3.5.2), so dass die **Ermessensausübung** zu dieser straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme **bei der Straßenverkehrsbehörde** verbleibt.

Nach Ansicht des Gutachters rechtfertigen die hohen Lärmbelastungen aber eine **Ausweitung** des auf 50 km/h beschränkten Abschnitts **bis zur Ortstafel von Affaltrach**, zumal sich die Fahrzeit auf diesem 270 m langen „Reststück“ bei einer durchgehenden Ausweisung von „Tempo 50“ um maximal 6 Sekunden verlängern würde.

Die Maßnahme bewirkt an 15 Gebäuden Pegelminderungen zwischen 3,0 und maximal 3,6 dB(A) (siehe **Abbildung 4.1**).

Abb. 4.1

Maßnahme 2:

Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags auf der **L 1035** zwischen Willsbach und Affaltrach

L 1035,
Willsbach - Affaltrach

Die Maßnahme wurde von der zuständigen Straßenbauverwaltung beim Regierungspräsidium Stuttgart im Jahr 2020 bis zu einer Überprüfung bei der nächsten Zustands-



erfassung und -bewertung (ZEB) der Landesstraßen zurückgestellt. Diese Zustandserfassung müsste nach den Angaben auf der Homepage des Landesverkehrsministeriums im Jahr 2024 stattfinden.

Die „grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung“ ab 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) bei Nacht wird in diesem Straßenabschnitt der L 1035 an keinem Gebäude überschritten, so dass **keine unmittelbare Verpflichtung** für die Straßenbauverwaltung zur Ergreifung lärmindernder Maßnahmen besteht (siehe Kap. 3.5.3).

Die Auslösewerte für die Lärmsanierung werden aber aktuell an diesem Abschnitt („freie Strecke“) tagsüber an 4 Gebäuden und nachts an 12 Gebäuden überschritten. Die Lärmbelastungen liegen bei Nacht an der Mehrzahl der Gebäude oberhalb der Schwelle zum gesundheitskritischen Bereich.

Angesichts der Tatsache, dass die straßenverkehrsrechtlichen Lärminderungsmöglichkeiten an diesem Abschnitt – nach Umsetzung der fortgeschriebenen Maßnahme 1 (s.o.) – weitgehend „ausgereizt“ sind und dennoch an den meisten Gebäuden an diesem Abschnitt gesundheitskritische Lärmbelastungen oberhalb der Auslösewerte der Lärmsanierung auftreten, sollte die Straßenbauverwaltung eine vorgezogene und vor allem zeitnahe Deckensanierung ernsthaft in Betracht ziehen. Aufgrund des Schreibens des Landesverkehrsministeriums vom 27.04.2023 dürfen als lärmindernde Fahrbahnbeläge nur die in Tabelle 4a der RLS-19 aufgeführten Deckschichten verwendet werden. Dabei ist im vorliegenden Fall darauf zu achten, dass – je nach geltender Geschwindigkeitsbeschränkung – ggf. unterschiedliche Beläge verwendet werden müssen.

Maßnahme 3:

Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags auf der **L 1035** (Abschnitt Marktstraße – Brückenstraße)

L 1035,
Marktstraße -
Brückenstraße

Anstelle eines im Lärmaktionsplan festgesetzten lärmindernden Fahrbahnbelags wurde auf dem Straßenzug Marktstraße – Brückenstraße im Zuge der L 1035 im Oktober 2023 ein „normaler“ Splittmastixbelag (SMA 8) eingebaut.

Anmerkung: Der von der Straßenbauverwaltung aus diversen Gründen (siehe Kap. 2.4) verworfene lärmindernde Belag (SMA 8 LA) darf laut dem Schreiben des Landesverkehrsministeriums vom 27.04.2023 „...vorerst nicht mehr im Innerortsbereich“ eingesetzt werden. Einerseits sind für diesen Belag in der RLS-19 keine Deckschichtkorrekturwerte für Geschwindigkeiten unter 60 km/h angegeben. Auf der anderen Seite ist laut dem o.g. Schreiben „... die akustische Dauerhaftigkeit nicht ausreichend“ belegt.

Die „grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung“ ab 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) bei Nacht wird in diesem Straßenabschnitt der L 1035 derzeit tagsüber an 10 Wohngebäuden und nachts an 9 Gebäuden überschritten. Alle anderen Wohngebäude an diesem Straßenzug liegen im gesundheitskritischen Bereich und weisen sowohl tagsüber als auch nachts Lärmpegel von mindestens 65 bzw. 55 dB(A) auf.

Die Auslösewerte für die Lärmsanierung werden aktuell an diesem Abschnitt tagsüber an 21 Gebäuden und nachts an 19 Gebäuden überschritten, d.h. nahezu jedes Gebäude



ist davon betroffen.

Die derzeit für den Innerortsbereich zugelassenen Fahrbahnbeläge weisen gegenüber dem eingebauten Belag (SMA 8) im Bereich des Pkw-Verkehrs nach Tabelle 4a der RLS-19 nur um maximal 1,2 dB(A) höhere Lärminderungswirkungen auf, während in Bezug auf den Lkw-Verkehr der gewählte Belag SMA 8 sogar um 1 dB(A) höhere Lärmreduktionen bewirkt als andere Beläge. Von daher ist ein Austausch des Fahrbahnbelags auf diesem Straßenzug aus akustischer Sicht derzeit nicht erforderlich.

Bei künftigen Aufgrabungen im Fahrbahnbereich ist die Fahrbahnoberfläche hingegen fachgerecht nach den Vorgaben des technischen Regelwerks [19] wieder zu schließen, um die Ebenheit der Fahrbahn zu gewährleisten und damit ihre lärmindernde Wirkung zu erhalten. Dies sollte nach Ansicht des Gutachters vorab vertraglich mit den Ver- und Entsorgungsunternehmen geregelt werden.

Maßnahme 4:

Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags auf der **L 1035** (Affaltracher Straße)

L 1035,
Affaltracher
Straße

Die Maßnahme wurde von der zuständigen Straßenbauverwaltung beim Regierungspräsidium Stuttgart im Jahr 2020 bis zu einer Überprüfung bei der nächsten Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) der Landesstraßen zurückgestellt. Diese Zustandserfassung müsste nach den Angaben auf der Homepage des Landesverkehrsministeriums im Jahr 2024 stattfinden.

Die „*grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung*“ ab 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) bei Nacht wird in diesem Straßenabschnitt der L 1035 derzeit tagsüber an 15 Gebäuden und nachts an 13 Gebäuden überschritten, so dass eine **unmittelbare Verpflichtung** für die Straßenbauverwaltung zur Ergreifung lärmindernder Maßnahmen besteht (siehe Kap. 3.5.3). Die Lärmbelastungen an allen anderen Wohngebäuden an diesem Straßenzug liegen sowohl tagsüber als auch nachts im gesundheitskritischen Bereich.

Die Auslösewerte für die Lärmsanierung werden aktuell an diesem Abschnitt tagsüber an 33 Gebäuden und nachts an 30 Gebäuden überschritten, d.h. nahezu jedes Gebäude ist davon betroffen.

Aufgrund des Schreibens des Landesverkehrsministeriums vom 27.04.2023 dürfen als lärmindernde Fahrbahnbeläge nur die in Tabelle 4a der RLS-19 für den Innerortsbereich aufgeführten Deckschichten verwendet werden.

Angesichts der Tatsache, dass die straßenverkehrsrechtlichen Lärminderungsmöglichkeiten an diesem Abschnitt – zumindest nachts – weitgehend „ausgereizt“ sind und dennoch an den nahezu allen Gebäuden an diesem Abschnitt gesundheitskritische Lärmbelastungen oberhalb der Auslösewerte der Lärmsanierung auftreten, sollte die Straßenbauverwaltung eine vorgezogene und vor allem zeitnahe Deckensanierung ernsthaft in Betracht ziehen.



3.6.2 ZUSÄTZLICHE MAßNAHMEN

Die Ergebnisse der aktuellen Berechnungen der Beurteilungspegel nach RLS-19 lassen darüber hinaus folgende Schlussfolgerungen und Empfehlungen zu zusätzlichen Lärm-minderungsmaßnahmen zu:

Abb. 3.1, 3.2

Maßnahme 5:

Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der **L 1035**, Abschnitt Marktstraße – Brückenstraße – Affaltracher Straße im Zeitraum **0-24 Uhr**

L 1035,
Marktstraße –
Brückenstraße –
Affaltracher
Straße

Auf einem rd. 835 m langen Teilstück der L 1035 zwischen der Einmündung in die B 39 und der Ortstafel in Richtung Affaltrach gilt derzeit nur im Zeitraum 22-6 Uhr eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h.

Tagsüber liegen die Lärmbelastungen an diesem Teilabschnitt jedoch an allen 55 unmittelbar angrenzenden Wohngebäuden im gesundheitskritischen Bereich von mindestens 65 dB(A). Davon liegt der Lärmpegel an 48 Wohngebäuden um mindestens 2 dB(A) über dem gesundheitskritischen Schwellenwert von 65 dB(A). An 24 (!) Gebäuden werden dabei sogar gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen von mindestens 70 dB(A) erreicht. Es besteht somit eine **unmittelbare Verpflichtung** für die Straßenverkehrsbehörde zur Lösung dieser besonderen Lärmsituation (siehe Kap. 3.5.2).

Nach Ansicht des Gutachters rechtfertigen diese teilweise sehr hohen Lärmbelastungen eine Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auch auf den Zeitbereich 6-22 Uhr. Die Fahrzeit würde sich dabei um maximal 41 Sekunden verlängern.

Die Maßnahme bewirkt an nahezu allen 55 Gebäuden am Streckenzug Pegelminderungen zwischen 2,5 bis maximal 2,9 dB(A) (siehe **Abbildung 4.2**).

Abb. 4.2

Maßnahme 6:

Räumliche Ausweitung des Bereichs mit Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der **B 39** (Löwensteiner Straße) bis zur Ortstafel Richtung Löwenstein, Zeitraum 0-24 Uhr

B 39,
Löwensteiner
Straße

Auf dem Teilstück der Ortsdurchfahrt (OD) von Willsbach im Zuge der B 39, auf dem bislang noch keine weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h angeordnet ist, liegen die Lärmbelastungen an allen Wohngebäuden sowohl tagsüber als auch nachts um mindestens 2 dB(A) über dem gesundheitskritischen Schwellenwert von 65 dB(A) bzw. 55 dB(A). Bei Nacht werden auf diesem Teilabschnitt an 8 Gebäuden sogar gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen von mindestens 60 dB(A) erreicht. Es besteht somit eine **unmittelbare Verpflichtung** für die Straßenverkehrsbehörde zur Lösung dieser besonderen Lärmsituation (siehe Kap. 3.5.2).

Nach Ansicht des Gutachters rechtfertigen diese sehr hohen Lärmbelastungen **eine räumliche Ausweitung des auf 30 km/h beschränkten Abschnitts** um rund 360 m bis an die Ortstafel in Richtung Löwenstein. Die Fahrzeit würde sich dabei um maximal 18 Sekunden verlängern. Wegen der gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen sollte



aber zumindest eine Ausweitung um rund 210 m bis zur Kreuzung der B 39 mit der Robert-Bosch-Straße vorzusehen.

Die Maßnahme bewirkt an 14 Gebäuden am Streckenzug Pegelminderungen zwischen 2,1 bis maximal 2,5 dB(A) (siehe **Abbildung 4.3**).

Abb. 4.3

Maßnahme 7:

Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags in der Ortsdurchfahrt von Willsbach im Zuge der **B 39** (Abschnitt Weinsberger Straße - Löwensteiner Straße)

B 39,
Ortsdurchfahrt
Willsbach

Die „*grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung*“ ab 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) bei Nacht wird auf der Ortsdurchfahrt (OD) von Willsbach im Zuge der B 39 – trotz der Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf einem rund 450 m langen Teilstück der OD auf 30 km/h – derzeit tagsüber an 4 Gebäuden und nachts an 34 (!) Gebäuden überschritten, so dass eine **unmittelbare Verpflichtung** für die Straßenbauverwaltung zur Ergreifung zusätzlicher lärmindernder Maßnahmen besteht (siehe Kap. 3.5.3). Die Lärmbelastungen an allen anderen Wohngebäuden an diesem Straßenzug liegen sowohl tagsüber als auch nachts im gesundheitskritischen Bereich.

Die Auslösewerte für die Lärmsanierung werden aktuell an der OD im Zuge der B 39 tagsüber an 32 Gebäuden und nachts an 59 (!) Gebäuden überschritten, d.h. nachts ist ausnahmslos jedes Gebäude an der OD davon betroffen. Angesichts der Tatsache, dass die straßenverkehrsrechtlichen Lärminderungsmöglichkeiten an diesem Abschnitt nahezu „ausgereizt“ sind und dennoch an allen Gebäuden an der OD zumindest gesundheitskritische Lärmbelastungen oberhalb der Auslösewerte der Lärmsanierung auftreten, ist die Straßenbauverwaltung nach Ansicht des Gutachters gehalten, eine vorgezogene und vor allem zeitnahe Deckensanierung ernsthaft in Betracht zu ziehen.

Maßnahme 8:

Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h auf der **B 39** zwischen der Ortstafel Richtung Löwenstein und der Kreuzung B 39 / Neuhausstraße / Breitäcker, Zeitraum 0-24 Uhr

B 39,
Ortstafel – Kreuzung
Neuhausstraße/Breitäcker

In dem o.g. Abschnitt treten aktuell tagsüber und nachts an 5 Wohngebäuden zumindest gesundheitskritische Belastungen ab 65 dB(A) bzw. 55 dB(A) auf. Dabei liegen die Lärmpegel tagsüber an 1 Gebäude und nachts an allen 5 Wohngebäuden um mindestens 2 dB(A) oberhalb der o.g. Werte.

Dort „...*reduziert sich das Ermessen* [der Straßenverkehrsbehörde] *hin zu zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten*“, sofern nicht anders gelagerte Nachteile einer Anordnung entgegenstehen würden (siehe Kap. 3.5.2).

Inwieweit sich aus der doch relativ geringen Anzahl an „Lärmbetroffenen“ bereits eine unmittelbare Verpflichtung für die Straßenverkehrsbehörde zur Ergreifung von lärmindernden Maßnahmen ergibt oder inwieweit die Anordnung noch im Ermessen der Behörde liegt, muss sich nach Einschätzung des Gutachters im Antragsverfahren klären.



Die Fahrzeit würde sich auf dem etwa 450 m langen Abschnitt um maximal 10 Sekunden verlängern.

Die Pegelberechnungen haben gezeigt, dass die Maßnahme über einen großen Einflussbereich verfügt. Sie wird an 47 (!) Gebäuden im Umfeld der Maßnahme Pegelminderungen von mindestens 2,1 dB(A) bis maximal 3,4 dB(A) bewirken (siehe **Abbildung 4.4**). **Abb. 4.4**

Maßnahme 8a:

Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h auf der **B 39** zwischen der Ortstafel Richtung Löwenstein und der Kreuzung B 39 / Neuhausstraße / Breitäcker, Zeitraum 22-6 Uhr

B 39,
Ortstafel – Kreuzung Neuhausstraße/Breitäcker

Sollte aus rechtlichen Gründen eine durchgehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h nicht möglich sein, rechtfertigen die nächtlichen Lärmbelastungen (nachts an 5 Wohngebäuden um mindestens 2 dB(A) oberhalb des Schwellenwerts von 55 dB(A); davon 1 Gebäude im gesundheitsgefährdenden Bereich ab 60 dB(A)) nach Ansicht des Gutachters jedoch zumindest eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im lärmsensiblen Bereich von 22- 6 Uhr.

Maßnahme 9:

Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h auf der **B 39** (Willsbach–Ellhofen) von der Ortstafel Ri. Ellhofen bis auf Höhe „Pestalozzistraße 35“, 0 – 24 Uhr

B 39,
Willsbach – Ellhofen

Im Ortseingangsbereich von Willsbach treten aktuell an der B 39 (freie Strecke) tagsüber an 8 Wohngebäuden und nachts an allen 10 Wohngebäuden gesundheitskritische Belastungen ab 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) bei Nacht auf. Dabei liegen die Lärmpegel tagsüber an 4 Gebäuden und nachts an allen 10 Wohngebäuden um mindestens 2 dB(A) oberhalb der o.g. Werte. Davon wiederum werden nachts an 4 Gebäuden sogar gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen von mindestens 60 dB(A) erreicht.

Damit besteht nach Einschätzung des Gutachters eine **unmittelbare Verpflichtung** für die Straßenverkehrsbehörde zur Ergreifung lärmindernder Maßnahmen besteht (s. Kap. 3.5.2), da die „Tatbestandsvoraussetzung nach § 45 Abs. 9 StVO“ vorliegt.

Die Fahrzeit würde sich auf dem etwa 310 m langen Abschnitt um maximal 7 Sekunden verlängern.

Auch hier haben die Pegelberechnungen gezeigt, dass die Maßnahme über einen relativ großen Einflussbereich verfügt. Sie wird an 37 (!) Gebäuden im Umfeld der Maßnahme Pegelminderungen von mindestens 2,1 dB(A) bis maximal 3,5 dB(A) bewirken (siehe **Abbildung 4.5**). **Abb. 4.5**

Maßnahme 9a:

Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags auf der **B 39** (Willsbach–Ellhofen) von der Ortstafel Ri. Ellhofen bis auf Höhe „Pestalozzistraße 35“

B 39,
Willsbach – Ellhofen



Wie bereits zu „Maßnahme 9“ beschrieben, ist derzeit auf dem o.g. Straßenabschnitt der B 39 bei Nacht an 4 angrenzenden Wohngebäuden eine gesundheitsgefährdende Lärmbelastung von mindestens 60 dB(A) festzustellen. Damit ist dort die „*grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung*“ überschritten, so dass die Lärmbelastung vom Straßenbaulastträger „...*durch Umplanung, Schutzmaßnahmen, Betriebsbeschränkungen, Übernahme des Grundstücks gemindert bzw. beseitigt werden [muss]*“.

Sollte aus rechtlichen Gründen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h (Maßnahme 9) auf der freien Strecke nicht möglich bzw. nur auf 60 km/h möglich sein, ist nach Ansicht des Gutachters stattdessen bzw. zusätzlich der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags nach Tabelle 4a der RLS-19 in diesem Abschnitt erforderlich. Sollten die straßenverkehrsrechtlichen Lärminderungsmöglichkeiten an diesem Abschnitt „ausgereizt“ sein, ist die Straßenbauverwaltung nach Ansicht des Gutachters gehalten, eine vorgezogene und vor allem zeitnahe Deckensanierung ernsthaft in Betracht zu ziehen.

Maßnahme 10:

Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der **L 1035**, Abschnitt Willsbacher Straße – Am Ordensschloß bis zur Einmündung der Eschenauer Straße, 0 – 24 Uhr

L 1035,
Willsbacher
Straße –
Am Ordensschloß

In Affaltrach treten aktuell beidseits der L 1035 im Teilabschnitt Willsbacher Straße – Am Ordensschloß tagsüber an 25 Wohngebäuden und nachts an allen 36 Wohngebäuden in diesem Abschnitt gesundheitskritische Belastungen ab 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) bei Nacht auf. Dabei liegen die Lärmpegel tagsüber an 16 Wohngebäuden und nachts an 27 Wohngebäuden um mindestens 2 dB(A) oberhalb der o.g. Werte. Davon wiederum werden tagsüber an 4 Gebäuden und nachts an 14 Gebäuden sogar gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen von mindestens 70 bzw. 60 dB(A) erreicht.

Damit besteht nach Einschätzung des Gutachters eine **unmittelbare Verpflichtung** für die Straßenverkehrsbehörde zur Ergreifung lärmindernder Maßnahmen besteht (s. Kap. 3.5.2), da die „Tatbestandsvoraussetzung nach § 45 Abs. 9 StVO“ vorliegt.

Die Fahrzeit würde sich auf dem etwa 825 m langen Abschnitt um maximal 40 Sekunden verlängern.

Die Pegelberechnungen haben gezeigt, dass die Maßnahme über einen großen Einflussbereich verfügt. Sie wird an 148 (!) Gebäuden im Umfeld der Maßnahme Pegelminderungen von mindestens 2,1 dB(A) bis maximal 3,0 dB(A) bewirken (siehe **Abbildung 4.6**). **Abb. 4.6**



4. FORTSCHREIBUNG UND ERWEITERUNG DES MAßNAHMENKATALOGS

Basierend auf den im Rahmen der 2. Überprüfung des Lärmaktionsplans gewonnenen Erkenntnissen wird der bestehende Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplans wie folgt fortgeschrieben:

| Maßnahme | Beschreibung | Umsetzung | Zuständigkeit |
|----------|--|---------------|--|
| 1 | L 1035: Durchgehende Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h zwischen den Ortstafeln von Willsbach und Affaltrach, 0 – 24 Uhr | Kurzfristig | Straßenverkehrsbehörde LRA |
| 2 | L 1035: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags nach Tabelle 4a der RLS-19 auf der L 1035 zwischen Willsbach und Affaltrach | Mittelfristig | Straßenverkehrsbehörde LRA |
| 4 | L 1035: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags ¹⁾ auf der L 1035 (Affaltracher Straße) | Mittelfristig | Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 47.1 |
| 5 | L 1035: Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf dem Abschnitt Marktstraße – Brückenstraße – Affaltracher Straße, 0-24 Uhr | Kurzfristig | Straßenverkehrsbehörde LRA |
| 6 | B 39: Ausweitung des „Tempo 30“-Bereichs auf der B 39 (Löwensteiner Straße) bis zur Ortstafel Ri. Löwenstein, 0 – 24 Uhr | Kurzfristig | Straßenverkehrsbehörde LRA |
| 7 | B 39: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags ¹⁾ auf der Ortsdurchfahrt (Weinsberger Straße – Löwensteiner Straße) | Mittelfristig | Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 47.1 |
| 8 | B 39: Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h auf der B 39 (Willsbach–Löwenstein) zwischen der Ortstafel Ri. Löwenstein und der Kreuzung Neuhausstraße / Breitäcker, 0 – 24 Uhr | Kurzfristig | Straßenverkehrsbehörde LRA |

Tabelle 9.1:
Maßnahmenkatalog für
Obersulm



| | | | |
|------------------|--|---------------|--|
| 8a ²⁾ | B 39: Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h auf der B 39 (Willsbach–Löwenstein) zwischen der Ortstafel Ri. Löwenstein und der Kreuzung Neuhausstraße / Breitäcker, 22 – 6 Uhr | Kurzfristig | Straßenverkehrsbehörde LRA |
| 9 | B 39: Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h auf der B 39 (Willsbach–Ellhofen) von der Ortstafel Ri. Ellhofen bis auf Höhe der Realschule, 0 – 24 Uhr | Kurzfristig | Straßenverkehrsbehörde LRA |
| 9a ³⁾ | B 39: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags nach Tabelle 4a der RLS-19 auf der B 39 (Willsbach–Ellhofen) von der Ortstafel Ri. Ellhofen bis auf Höhe der Realschule | Mittelfristig | Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 47.1 |
| 10 | L 1035: Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf dem Abschnitt Willsbacher Straße – Am Ordenschloß, 0 – 24 Uhr | Kurzfristig | Straßenverkehrsbehörde LRA |

- 1): Pegelminderung > 2 dB(A) gegenüber Asphaltbeton- bzw. Splittmastixbelag
- 2): gilt nur, wenn Maßnahme 8 nicht umgesetzt werden kann
- 3): gilt nur, wenn Maßnahme 9 nicht oder nicht in dem Umfang umgesetzt wird

Darüber hinaus werden folgende Lärminderungsmaßnahmen empfohlen, die jeweils kurzfristig umgesetzt werden können:

| Maßnahme | Beschreibung | Zuständigkeit |
|----------|--|---|
| E 1 | Regelgerechte Beseitigung von Fahrbahnenunebenheiten und Fahrbahnschäden nach ZTV A-StB 12 | Straßenmeisterei des Landkreises, Bauhof der Kommune, Ver- und Entsorgungsunternehmen |
| E 2 | Auswechseln schadhafter Schachtdeckel gegen Schachtdeckel mit Elastomereinlagen | Bauhof der Kommune |

Tabelle 9.2:
Ergänzende Lärminderungsmaßnahmen

D:\VS\VS2516 nHOAI\Bericht\Abschluss\VS251-LAP 2-Überprüfung_Abschluss.docx





| | | |
|------------|---|---------|
| E 3 | Förderung des Rad- und Fußverkehrs durch ein verbessertes Infrastruktur-Angebot | Kommune |
| E 4 | Ausbau eines öffentlichen Ladesäulen-Netzes für E-Fahrzeuge | Kommune |

D:\VS\VS251\6 nHOAI\Bericht\Abschluss\VS251-LAP 2-Überprüfung_ABSCHLUSS.docx





5. ZUSAMMENFASSUNG

Die Analyse der aktuellen Lärmsituation ergab in den Ortsteilen Willsbach und Affaltrach nach wie hohe Lärmbelastungen, wenngleich durch die Umsetzung von zwei Maßnahmen aus dem aktuellen Lärmaktionsplan („Tempo 50“ auf der freien Strecke zwischen Willsbach und Affaltrach, Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags auf dem Straßenzug Marktstraße-Brückenstraße) die besonders hohen Lärmspitzen an der L 1035 in Willsbach teilweise reduziert werden konnten.

Vorhandene
Lärmsituation

Sowohl an der Ortsdurchfahrt der B 39 in Willsbach als auch an der der L 1035 in Willsbach und Affaltrach liegen die aktuellen Lärmbelastungen aber größtenteils immer noch um mindestens 2 dB(A) über den im „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ des Landes Baden-Württemberg [1] genannten gesundheitskritischen Schwellenwerten, so dass sich dort das bisherige Ermessen der Straßenverkehrsbehörde hin zu einer grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten reduziert hat. Da insbesondere in der Ortsmitte von Willsbach sowie im Ortseingangsbereich aus Richtung Ellhofen sogar gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen an den angrenzenden Gebäuden auftreten, besteht darüber hinaus nach der aktuellen Rechtslage eine prinzipielle Verpflichtung für den Straßenbaulastträger auf Umsetzung von straßenbaulichen Lärminderungsmaßnahmen, zu denen hier im Wesentlichen der Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge zählt.

Auf Grundlage der im Rahmen der zweiten Überprüfung des Lärmaktionsplans Obersulm gewonnenen Erkenntnisse (siehe Kap. 3) wurde deshalb der bisherige Maßnahmenkatalog fortgeschrieben, präzisiert und erweitert (siehe Kap. 4).

Maßnahmenka-
talog



QUELLENVERZEICHNIS

- (1) *Landesministerium für Verkehr Baden-Württemberg:*
Schreiben vom 08. Februar 2023 („Kooperationserlass – Lärmaktionsplanung“), *Geschäftszeichen VM4-8826-27/10/2*
- (2) *RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm:*
Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 189/12-25 vom 18.07.2002
- (3) *Gesetz zur Umsetzung der EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 (BGBl. I S. 1794)*
- (4) *Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)*
in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20. Juli 2022 (BGBl. I S. 1362)
- (5) *Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 6. März 2006 (BGBl. I S. 516),* zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 28. Mai 2021 (BGBl. I S. 1251)
- (6) *Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe (BUB) vom 07. September 2021; veröffentlicht im Bundesanzeiger (Banz AT 05.10.2021 B4)*
- (7) *Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) vom 28. Dezember 2018; veröffentlicht im Bundesanzeiger (Banz AT 28.12.2018 B7)*
- (8) *Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg:*
Urteil vom 17. Juli 2018 (Az. 10 S 2449/17)
- (9) *Landesministerium für Verkehr Baden-Württemberg:*
Schreiben vom 29. Oktober 2018 („Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“), *Aktenzeichen 4-8226.15/75*
- (10) *Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg:*
Verkehrsmonitoring, online: <http://www.svz-bw.de/verkehrsmonitoring.html>
- (11) *Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036, Artikel 1),* zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 04. November 2020 (BGBl. I, S. 2334)
- (12) *Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97), VkB1. 1997, 434*
- (13) *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Gemeindeentwicklung:*
Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23. November 2007
- (14) *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln:*
Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019 (RLS-19)



- (15) *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Gemeindeentwicklung:*
Allgemeines Rundschreiben Nr. 20/2006, Sachgebiet 12.1: Umweltschutz, Lärmschutz vom 04. August 2006
- (16) *Landesministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg:*
Regelungen zum Verkehrslärmschutz an Straßen – Absenkung der Auslösewerte für die Lärm-
sanierung an Landesstraßen; Schreiben vom 25. August 2020
- (17) *Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt):*
Verkehrsbarometer; online: <https://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/Verkehrsbarometer.html> (Abruf am 26.01.2024)
- (18) *MobiDataBW:*
Ergebnisse der dauerzählstellen in Baden-Württemberg; online: https://mobidata-bw.de/dataset/ergebnisse_ganglinien_dauerzaehlstellen (Abruf am 26.01.2024)
- (19) *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln:*
Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Aufgrabungen in Verkehrsflächen (ZTV A-StB 12)



BILDER- UND TABELLENVERZEICHNIS

| Bild: | Inhalt: | Seite |
|--------------|---|--------------|
| 1 | Geplanter Ablauf der Aktionsplanung | 7 |
| 2 | Aufteilung der lärmbelasteten Flächen auf Pegelklassen | 15 |
| 3 | Anteile der Flächen mit gesundheitskritischen Lärmbelastungen | 15 |
| 4 | Aufteilung der Einwohner nach Pegelklassen | 17 |
| 5 | Anteile der Einwohner mit gesundheitskritischen Lärmbelastungen | 18 |

| Tabelle: | Inhalt: | Seite |
|-----------------|--|--------------|
| 1 | Fristen der Lärmkartierung und -aktionsplanung | 3 |
| 2 | Schwellenwerte der Lärmbelastung | 10 |
| 3 | Aktuell gültiger Maßnahmenkatalog | 11 |
| 4.1 | Verkehrsbelastungen 2019 in Obersulm | 13 |
| 4.2 | Verkehrsbelastungen 2023 in Obersulm | 14 |
| 5 | Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen | 21 |
| 6 | Anzahl Gebäude mit gesundheitskritischen Lärmbelastungen | 22 |
| 7 | Auslösewerte für straßenbauliche Lärmschutzmaßnahmen | 23 |
| 8 | Anzahl Gebäude mit Überschreitung der Auslösewerte | 24 |
| 9.1 | Geplanter Maßnahmenkatalog | 32 |
| 9.2 | Ergänzende Lärminderungsmaßnahmen | 33 |



ABBILDUNGS- UND ANLAGENVERZEICHNIS

Abbildungsverzeichnis:

- Abb. 1.1 – 1.2:** Straßenverkehrslärm 2023: Isophonenkarten nach BUB (L_{DEN} , L_{Night})
- Abb. 1.3:** Straßenverkehrslärm 2023: Ruhige Gebiete nach BUB ($L_{DEN} \leq 45 \text{ dB(A)}$)
- Abb. 2.1 – 2.2:** Straßenverkehrslärm 2023: Fassadenpegel nach BUB (L_{DEN} , L_{Night})
- Abb. 3.1 – 3.2:** Straßenverkehrslärm 2023: Beurteilungspegel nach RLS-19 (6 – 22 Uhr, 22 – 6 Uhr)
- Abb. 4.1 – 4.6:** Straßenverkehrslärm 2023:
Zu erwartende Pegelminderungen der straßenverkehrsrechtlichen
Maßnahmen 1, 5, 6, 8, 9, 10

Anlagenverzeichnis:

- ANLAGE 1:** Evaluation der bislang festgesetzten Lärminderungsmaßnahmen (Tabellarische Aufstellung)
- ANLAGE 2:** Straßenverkehrslärm 2023: EU-Flächenstatistik
- ANLAGE 3:** Straßenverkehrslärm 2023: EU-Einwohnerstatistik
- ANLAGE 4:** Abwägung der eingegangenen Anregungen aus der Bürgerschaft nach der Bekanntmachung der Aufstellung des Lärmaktionsplans am 05.05.2023
- ANLAGE 5:** Abwägung der im Rahmen der öffentlichen Auslegung vom 27.05.- 27.06.2024 eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange



ABBILDUNGEN

D:\VS\VS251\6 nHOA\Bericht\Abschluss\VS251-LAP 2-Überprüfung_ABSCHELUSS.docx





ANLAGEN

D:\VS\VS251\6 nHOA\Bericht\Abschluss\VS251-LAP 2-Überprüfung_ABSCHLUSS.docx

