

Gemeinde Friolzheim

Lärmaktionsplanung Stufe 4

Bericht zur Beschlussfassung

29. August 2025

Bericht Nr. 2051.048

Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
1.0	6. Februar 2025	Entwurf Qualitätssicherung	Carina Schulz Nora Ebbers
1.1	21. Februar 2025	Anpassung nach GR v. 17.02.25 in Kapitel 2.6.12	Carina Schulz
2.0	29. August 2025	Ergänzung Kapitel 2.9 und 2.10 nach Beteiligungsverfahren	Carina Schulz

Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
Gemeinde Friolzheim	Herr Eberhard Enz	1/PDF

Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Wolfgang Wahl	wolfgang.wahl@rapp.ch	+49 761 217 717 31
Carina Schulz	carina.schulz@rapp.ch	+49 761 217 717 35
Nora Ebbers	nora.ebbers@rapp.ch	+49 761 217 717 385
Jacomo Helbig	jacomo.helbig@rapp.ch	+49 761 217 717 34

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung Lärmaktionsplanung	6
1.1	Lärm und Lärmquellen	6
1.2	Wahrnehmung von Lärm	7
1.3	Was ist dB(A)?	7
1.4	Auswirkungen auf die Gesundheit und die Gesellschaft	8
1.5	Rechtliche Grundlagen der Lärmaktionsplanung	8
1.6	Hinweise des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg	10
1.7	Grundlagen zur Berechnung des Straßenverkehrslärm	13
1.8	Grundsätzlich mögliche Maßnahmen zur Lärminderung	13
1.8.1	Baulicher Lärmschutz	14
1.8.2	Steuerung des Verkehrs	16
1.8.3	Einsatz und Förderung lärmarmen Verkehrsmittel	16
1.8.4	Stadt- und Verkehrsplanung	16
1.9	Bewertungsgrundsätze	17
1.9.1	Lärmschutzkonzept	18
1.9.2	Bewertung der Maßnahmen im Hinblick auf das Planungsziel	18
1.9.3	Bewertung der Maßnahmen im Hinblick auf weitere Belange	18
1.10	Abwägungsgrundsätze	20
1.10.1	Allgemeine Abwägungsgrundsätze	20
1.10.2	Geschwindigkeitsbeschränkungen	21
1.11	Verfahrensablauf zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen	22
2	Lärmaktionsplanung Gemeinde Friolzheim	23
2.1	Kartierungsumfang	23
2.2	Verkehrliche Voruntersuchung	23
2.3	Ergebnisse der Lärmkartierung	25
2.4	Untersuchte Rechengebiete und Betroffenheitsanalyse	26
2.4.1	Hauptbelastungsbereich A 8 Friolzheim	28
2.4.2	Hauptbelastungsbereich A 8 Geißberg	29
2.4.3	Hauptbelastungsbereich L 1180 Friolzheim	31
2.4.4	Hauptbelastungsbereich L 1175 Heimsheimer Straße	31
2.4.5	Hauptbelastungsbereich L 1175 Wimsheimer Straße	33
2.4.6	Hauptbelastungsbereich K 4566 Pforzheimer Straße	35
2.5	Bereits durchgeführte oder geplante Lärmschutzmaßnahmen	36
2.6	Wirkungsanalyse und Abwägung der Geschwindigkeitsbeschränkungen	37
2.6.1	Lärminderung / Reduktion der Betroffenheiten	38
2.6.2	Fahrzeitverlust motorisierter Individualverkehr (MIV)	40
2.6.3	Fahrzeitverlust ÖPNV	40
2.6.4	Verkehrssicherheit	41
2.6.5	Aufenthaltsqualität	42
2.6.6	Verträglichkeit zwischen Kfz- und Rad-/Fußverkehr	42
2.6.7	Akzeptanz der Maßnahme bei den Verkehrsteilnehmenden	43
2.6.8	Verlagerungseffekte	43
2.6.9	Verkehrsfluss	43
2.6.10	Luftreinhaltung / Luftschadstoffe	44
2.6.11	Anpassung Lichtsignalanlagen	44
2.6.12	Lückenschlüsse	44
2.6.13	Alternative Geschwindigkeitsreduzierungen	44

2.6.14	Fazit und Zusammenfassung der Geschwindigkeitsbeschränkungen	45
2.7	Weitere Lärminderungsmaßnahmen	46
2.8	Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung – vor Offenlage	48
2.9	Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren	49
2.10	Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung – nach Offenlage	51

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Korrekturwerte für Straßenoberflächen, nach RLS-19	15
Tabelle 2:	Verfahrensschritte Lärmaktionsplanung Friolzheim	22
Tabelle 3:	Verkehrsmengen Lärmaktionsplanung Friolzheim	24
Tabelle 4:	Betroffenheiten RLS-19 nach Rechengebieten	27
Tabelle 5:	Anzahl betroffener Einwohner:innen nach Pegelklassen – A 8 Friolzheim	28
Tabelle 6:	Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV	29
Tabelle 7:	Anzahl betroffener Einwohner:innen nach Pegelklassen – A 8 Geißberg	29
Tabelle 8:	Anzahl betroffener Einwohner:innen nach Pegelklassen – L 1180 Friolzheim	31
Tabelle 9:	Anzahl betroffener Einwohner:innen nach Pegelklassen – L 1175 Heimsheimer Straße	32
Tabelle 10:	Anzahl betroffener Einwohner:innen, 16. BImSchV – L 1175 Heimsheimer Straße	33
Tabelle 11:	Anzahl betroffener Einwohner:innen nach Pegelklassen – L 1175 Wimsheimer Straße	34
Tabelle 12:	Anzahl betroffener Einwohner:innen nach Pegelklassen – K 4566 Pforzheimer Straße	35
Tabelle 13:	Anzahl betroffener Einwohner:innen, 16. BImSchV – K 4566 Pforzheimer Straße	36
Tabelle 14:	Vergleich betroffene Einwohner:innen mit/ohne Tempo 30	39
Tabelle 15:	Theoretischer Fahrzeitverlust für den MIV (Tempo 30)	40
Tabelle 16:	Theoretischer Fahrzeitverlust für den ÖPNV (Tempo 30)	41
Tabelle 17:	Auslösewerte für die Lärmsanierung in der Baulast des Bundes/Landes	47

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Ermessensausübung straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen	12
Abbildung 2:	Kartierungsumfang Lärmaktionsplan Friolzheim	23
Abbildung 3:	Auszug Rasterlärmkarte Tag	25
Abbildung 4:	Auszug Gebäudelärmkarte Tag	25
Abbildung 5:	Übersicht der Rechengebiete	26
Abbildung 6:	Übersicht Betroffenheiten Gemarkung Friolzheim	27
Abbildung 7:	Gebäudelärmkarte Nacht, A 8 Friolzheim (Ausschnitt)	28
Abbildung 8:	Flächennutzungsplan A 8 Friolzheim (Auszug)	29
Abbildung 9:	Gebäudelärmkarte Tag / Nacht, A 8 Geißberg	30
Abbildung 10:	Flächennutzungsplan A 8 Geißberg (Auszug)	30
Abbildung 11:	Ausschnitt Gebäudelärmkarte L 1180 Friolzheim (Tageszeitraum)	31
Abbildung 12:	Ausschnitt Gebäudelärmkarte L 1175 Heimsheimer Straße (Tageszeitraum)	32
Abbildung 13:	Flächennutzungsplan L 1175 Heimsheimer Straße (Auszug)	33
Abbildung 14:	Ausschnitt Gebäudelärmkarte L 1175 Wimsheimer Straße (Tageszeitraum)	34
Abbildung 15:	Ausschnitt Gebäudelärmkarte K 4566 Pforzheimer Straße (Tageszeitraum)	35
Abbildung 16:	Flächennutzungsplan K 4566 Pforzheimer Straße (Auszug)	36
Abbildung 17:	Lärmschutzwälle, A 8 Friolzheim	37
Abbildung 18:	Zu untersuchende Geschwindigkeitsreduzierungen Friolzheim	37
Abbildung 19:	Vergleich betroffene Einwohner:innen mit/ohne Tempo 30	39
Abbildung 20:	ÖPNV-Netz Friolzheim (Quelle: öpnvkarte.de)	41
Abbildung 21:	Anhalteweg Tempo 50 und 30	42

Abbildung 22: Geschwindigkeitsreduzierungen nach Abwägung, vor Offenlage	46
Abbildung 23: Geschwindigkeitsreduzierungen nach Abwägung, nach Offenlage	50

Beilagenverzeichnis

Beilage 1	Karte mit Einwohnerzahl, Geschwindigkeiten und Information zu Fahrbahnbelägen
Beilage 2	Rasterlärmkarte Lärmkartierung für den Zeitbereich Tag
Beilage 3	Rasterlärmkarte Lärmkartierung für den Zeitbereich Nacht
Beilage 4	Gebäudelärmkarte Lärmkartierung für den Zeitbereich Tag
Beilage 5	Gebäudelärmkarte Lärmkartierung für den Zeitbereich Nacht
Beilage 6	Differenzlärmkarte mit/ohne 30 km/h und Gebäudelärmkarte mit 30 km/h für den Zeitbereich Tag
Beilage 7	Differenzlärmkarte mit/ohne 30 km/h und Gebäudelärmkarte mit 30 km/h für den Zeitbereich Nacht
Beilage 8	Synopse und Wertungsvorschlag der Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren

1 Einleitung Lärmaktionsplanung

Lärm zählt zu den größten Umweltproblemen in unserer Gesellschaft, wobei der Straßenverkehr die bedeutendste Belastungsquelle darstellt. Lärm ist auch ein Gesundheitsrisiko – Lärm kann krank machen! Lärm mindert die Arbeitsleistung und das Wohlbefinden von Menschen, entwertet Immobilien, reduziert die Einnahmen von Kommunen und verursacht allein in Deutschland jährlich mehrere Milliarden Euro Folgekosten.

Die Lärmaktionsplanung ist ein in §§ 47a ff. Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) normiertes Instrument zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen. Dieses Instrument geht auf die EG-Umgebungslärmrichtlinie¹ zurück. Die Bürger:innen und die Verwaltung sollen über Lärmprobleme und Lärmauswirkungen in der jeweiligen Gemeinde oder Stadt unterrichtet und für die daraus folgenden Konflikte sensibilisiert werden. Zugleich muss die für die Planaufstellung zuständige Kommune ein Konzept vorlegen, wie sie die Lärmprobleme und -konflikte bewältigen und lösen will.

Eine Voraussetzung, um diese Aufgaben zielführend bewältigen zu können, ist das Grundwissen über das Alltagsphänomen „Lärm“. Diese Informationen sind gerade in der Öffentlichkeitsbeteiligung besonders wichtig, um den Bürger:innen das Mitwirken an der Lärmaktionsplanung zu erleichtern.

1.1 Lärm und Lärmquellen

Lärm sind Schallereignisse, die durch ihre Lautstärke und Struktur für den Menschen und die Umwelt gesundheitsschädigend, störend oder belastend wirken. Lärm entsteht also dort, wo physikalische Schallwellen auf einen Betroffenen einwirken und bei ihm negative Folgen auslösen.

Der Lärm zählt zu den sog. Umwelteinwirkungen. Wichtig für das Verständnis der Lärmwirkungen ist die Unterscheidung zwischen „Emission“ und „Immission“.

- Die Emission bezeichnet den von einer Schallquelle ausgehenden Schall.
- Die Immission bezeichnet den Schall, der den Menschen erreicht und von ihm als Lärm wahrgenommen und empfunden wird.

Die Lärmaktionsplanung hat den sog. Umgebungslärm zum Gegenstand. Umgebungslärm wird definiert als „unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten (...) ausgeht“ (Art. 3 lit. a UmgebungslärmRL).

Der motorisierte Straßenverkehr ist in Deutschland die Hauptlärmquelle. Dort wo es Schienen- oder Flugverkehrslärm gibt, können diese Lärmquellen den Straßenverkehr zwar häufig überlagern. Die sehr vernetzte Straßeninfrastruktur und die hohe motorisierte Mobilität des Einzelnen führen aber dazu, dass sich die meisten Lärmbetroffenen von Straßenverkehrslärm belästigt oder gestört fühlen.

Der Straßenverkehr ist keine homogene Schallquelle. Es gibt verschiedene Schallquellen, deren Einfluss auf das Gesamtgeräusch von den gefahrenen Geschwindigkeiten abhängt.

- Die Motor- und Getriebegeräusche sind vor allem im innerörtlichen „stop-and-go“ Verkehr im unteren Geschwindigkeitsbereich dominierend. Dabei kommt es natürlich auf die Besonderheiten des einzelnen Fahrzeugs an (Motorisierung, Abschirmung des Motorblocks, Alter des Kfz usw.).
- Die Abrollgeräusche der Reifen auf dem Fahrbahnbelag dominieren ungefähr ab 30 km/h den wahrgenommenen Fahrzeuglärm.

¹ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. L 189 vom 28.07.2002, S. 12); zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1137/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2008 (ABl. L 311 vom 21.11.2008, S. 1).

- Aerodynamische Geräusche („Rauschen“ der Autobahn oder der Schnellstraße) entstehen durch die Verwirbelung abreißender Luftströme. Sie dominieren den Fahrzeuginnenlärm bei Geschwindigkeiten von über 100 km/h.

Wesentliche Verursacher des Straßenlärms sind Lkw und Motorräder. Lkw verursachen bei 50 km/h etwa so viel Lärm wie zwanzig Pkw. Der Lärm von Motorrädern wird belastender als die Geräusche schwerer Lkw empfunden.

1.2 Wahrnehmung von Lärm

Bei der Wahrnehmung von Schall ist zwischen physikalischen Faktoren der Schallquelle und der Schallausbreitung einerseits und den subjektiven Faktoren der Wahrnehmung durch den jeweiligen Betroffenen zu differenzieren. Als Lärm werden Schallereignisse bezeichnet, die subjektiv als störend empfunden werden. Lärm ist also unerwünschter Schall, der das physische, psychische und soziale Wohlbefinden der Menschen erheblich beeinträchtigen kann.

Physikalische Wirkfaktoren der Lärmwahrnehmung sind:

- der Schalldruck,
- die Tonhöhe (hohe Töne werden in der Regel als unangenehmer empfunden als tiefe Töne),
- die Tonhaltigkeit (einzelne tonale Komponenten des Schalls erhöhen die wahrgenommene Lautstärke) und
- die Impulshaltigkeit (Geräusche mit starken Schwankungen werden als unangenehmer empfunden als Geräusche mit konstanter oder gleichmäßiger Lautstärke).

Subjektive Wirkfaktoren der Lärmwahrnehmung und der Bewertung als störend oder belästigend sind u.a.:

- die Sichtbarkeit der Lärmquelle (eine nicht sichtbare Lärmquelle wird als weniger störend empfunden als eine sichtbare Lärmquelle, obwohl der Lärmpegel identisch ist),
- die Beziehung zur Lärmquelle (hat der Betroffene – warum auch immer – ein positives Verhältnis zur Schallquelle, empfindet er den Schall als weniger störend) und
- das Gefühl der Ohnmacht (die Empfindung als störend steigt mit dem Maß, wie der Betroffene das Gefühl hat, ohnehin nichts gegen den Lärm ausrichten zu können).

1.3 Was ist dB(A)?

Die Wahrnehmung von Lärm hängt zudem maßgeblich von der Leistungsfähigkeit des menschlichen Hörempfindens ab. Das menschliche Hörempfinden folgt eigenen Gesetzmäßigkeiten und ist begrenzt. Die lineare Zunahme der menschlichen Hörempfindung entspricht am besten dem logarithmischen Anstieg des Schalldrucks. Zur Beschreibung des Maßes des menschlich wahrnehmbaren Schalls wird daher in der Akustik regelmäßig ein sog. logarithmisches Relativmaß herangezogen: der Schalldruckpegel. Er wird in der Einheit Dezibel = dB(A) angegeben. Der Zusatz (A) bringt zum Ausdruck, dass es sich um eine dem menschlichen Hörempfinden angepasste Bewertung handelt.

Das logarithmische Maß des Schalldrucks zwingt bei der Untersuchung und Bewertung von Lärmbelastungen eine sog. energetische Addition bzw. Subtraktion vorzunehmen, die eigenen „Rechenregeln“ folgt. Die Verdopplung der Anzahl der Schallquellen von gleicher Intensität führt immer zu einer Steigerung des Schalldruckpegels um 3 dB(A). Eine Halbierung der Anzahl gleich intensiver Schallquellen führt stets nur zu einer Reduzierung um 3 dB(A). Zwei Beispiele:

Wirken zwei Schallquellen von je 50 dB(A) auf einen Immissionsort ein, so steigt der Schalldruckpegel am Immissionsort um 3 dB(A) auf 53 dB(A).

Gelingt es, die Verkehrsmenge auf einer Durchgangsstraße zu halbieren, wird die Lärmbelastung um 3 dB(A) sinken.

Die Wahrnehmung des Lärms verdoppelt bzw. halbiert sich jedoch nicht mit einem Anstieg bzw. mit einem Absinken der Lärmbelastung um 3 dB(A). Eine Schallpegeldifferenz von 3 dB(A) ist für den Menschen als Unterschied in der Lautstärke gut wahrnehmbar. Eine Verdoppelung bzw. Halbierung der wahrgenommenen Lautstärke erfolgt erst bei einer Pegeldifferenz von 10 dB(A). Dies entspricht z.B. einer Verzehnfachung des Verkehrsaufkommens oder einer Verringerung des Verkehrs auf 1/10 der ursprünglichen Verkehrsbelastung. Diese Wirkeffekte sind von verkehrsplanerischen Maßnahmen in der Lärmaktionsplanung nur selten zu erwarten. Nur bauliche Lärmschutzmaßnahmen an der Lärmquelle oder auf dem Schallausbreitungsweg sind in der Lage, solche Pegelminderungen zu erreichen.

1.4 Auswirkungen auf die Gesundheit und die Gesellschaft

Schall, der als Lärm empfunden wird, kann nicht nur belästigend wirken. Er kann auch konkrete gesundheitsschädliche Folgen haben. Lärm erschwert oder unterbindet die zwischenmenschliche Kommunikation. Lärm kann die Konzentration beeinträchtigen. Und Lärm kann vor allem Ärger, Stress sowie Schlafstörungen und -losigkeit bei den Betroffenen auslösen. Dabei kann Lärm aber auch auf den menschlichen Organismus einwirken, ohne dass dies dem Betroffenen bewusst wird. Das vegetative Nervensystem reagiert immer auf Lärm, gleichgültig, ob die betroffene Person schläft oder sich subjektiv an die Lärmkulisse gewöhnt hat. Eine organische Gewöhnung an Lärm tritt nicht ein.

Die Hauptlärmquelle, der Straßenverkehr, ist ein gesamtgesellschaftliches Phänomen und Problem. Die Flächen für entlastende Infrastrukturmaßnahmen (Umgehungsstraßen) sind begrenzt, die finanziellen Mittel sind beschränkt. Zugleich ist die individuelle motorisierte Mobilität zur wirtschaftlichen Existenzvoraussetzung und zum Ausdruck persönlicher Freiheit geworden. Die Mobilität ist gestiegen und mit ihr die Anzahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge. Wer sich dem Lärm einer Stadt durch einen Umzug in ländliche Gegenden entziehen will, wird unmittelbar selbst Teil des Lärmproblems, wenn er den Weg in die Stadt (zum Arbeitsplatz) mit dem eigenen Kfz zurücklegen muss. Erforderlich ist daher ein intelligenter, nachhaltiger und verantwortungsbewusster Umgang mit der bestehenden Infrastruktur unter dem Gesichtspunkt „Lärm“.

Nach dem Kooperationserlass vom 8. Februar 2023 liegen Lärmbelastungen ab 65 dB(A) am Tag und ab 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich. Die qualifizierte Lärmaktionsplanung sollte darauf hinwirken, diese Lärmwerte nach Möglichkeit zu unterschreiten.

1.5 Rechtliche Grundlagen der Lärmaktionsplanung

Die Lärmaktionsplanung ist in den §§ 47a ff. BImSchG geregelt, die auf die EG-Umgebungslärmrichtlinie zurückgehen.

Aufgrund der europaweiten Lärmproblematik und der davon ausgehenden, großen Gesundheitsbelastung vieler Menschen verabschiedete die Europäische Gemeinschaft (seit dem Vertrag von Lissabon: Europäische Union) im Jahr 2002 die Umgebungslärmrichtlinie (UmgebungslärmRL). Als Richtlinie hat sie unmittelbare Bindungswirkung nur gegenüber den einzelnen Mitgliedstaaten, die ihrerseits die Richtlinie zielkonform in eigenes Recht umsetzen müssen. Deutsche Rechtsvorschriften, die eine Richtlinie umsetzen oder im Zusammenhang mit der Anwendung des deutschen Umsetzungsrechts stehen, sind so auszulegen und anzuwenden, dass die Ziele der Richtlinie möglichst erreicht werden. Stehen nationale Umsetzungsgesetze im Widerspruch zu ihrer Richtlinie, kann es sogar zu einem Anwendungsverbot kommen.

Die Europäische Kommission kontrolliert die Umsetzung der UmgebungslärmRL. Gegenstand der Kontrolle ist, ob überhaupt Lärmaktionspläne aufgestellt werden und ob diese auch effektiv sind - insbesondere, ob sie umgesetzt werden.

Der Geltungsbereich der EU-Richtlinie umfasst den Umgebungslärm.

Umgebungslärm sind „unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten (...) ausgeht“;

so Art. 3 lit. a UmgebungslärmRL. Im Zentrum der Richtlinie steht der Mensch, auf den der Lärm einwirkt (akzeptorbezogener Ansatz).

Die Lärmaktionsplanung soll schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm verhindern, ihnen vorbeugen oder sie mindern (Art. 1 Abs. 1 UmgebungslärmRL). Hierzu sollen schrittweise folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

- Ermittlung der örtlichen Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten,
- Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen,
- Aufstellung von Lärmaktionsplänen mit dem Ziel, den Umgebungslärm so weit erforderlich zu verhindern und zu mindern und eine zufrieden stellende Umweltqualität zu erhalten.

Darüber hinaus sollen auch „ruhige Gebiete“ festgelegt und vor der Zunahme der Belastung durch Umgebungslärm geschützt werden (Art. 2 Abs. 1 UmgebungslärmRL).

Die Lärmaktionsplanung soll Planungsziele formulieren und Maßnahmen festlegen, mit denen die Ziele zukünftig kurz-, mittel- oder langfristig erreicht werden können.

Nach Art. 8 Abs. 5 UmgebungslärmRL muss der Lärmaktionsplan spätestens alle fünf Jahre nach dem Planungsbeschluss fortgeschrieben werden. Eine Fortschreibung kann aber auch schon früher erforderlich werden, wenn sich eine bedeutsame Entwicklung abzeichnet, die sich auf die bestehende Lärmsituation auswirkt.

Die Vorgaben der UmgebungslärmRL werden in Deutschland durch die §§ 47a ff. BImSchG in nationales Recht umgesetzt. Sie sind grundsätzlich für die Aufstellung und Umsetzung der Lärmaktionspläne maßgeblich. Die Lärmaktionsplanung ist ausführlich in § 47d BImSchG geregelt.

Die Lärmaktionsplanung ist Teil der Lärminderungsplanung. Die Lärminderungsplanung umfasst die Lärmkartierung (§ 47c BImSchG) und die auf den Lärmkarten aufbauende Lärmaktionsplanung (§ 47d BImSchG).

Die Lärmkartierung soll die tatsächlichen Lärmverhältnisse vor Ort aufarbeiten und darstellen. Zuständig für die Lärmkartierung ist in Baden-Württemberg grundsätzlich die Landesanstalt für Umwelt (LUBW). Sie kartiert Hauptverkehrsstraßen, nicht-bundeseigene Haupteisenbahnstrecken und den Flughafen Stuttgart als einzigem Großflughafen im Land. Die neun Ballungsräume kartieren ihr Stadtgebiet selbst, die Haupteisenbahnstrecken des Bundes werden vom Eisenbahn-Bundesamt erfasst. Die Kartierungsergebnisse der LUBW können auf der Homepage der Landesanstalt² abgerufen werden. Auf der Informationsgrundlage der Lärmkartierung sind die Lärmaktionspläne aufzustellen. In Baden-Württemberg sind hierfür – nach dem Leitbild des § 47e Abs. 1 BImSchG – die Kommunen zuständig. Die Lärmaktionsplanung ist Teil der durch Art. 28 Abs. 2 GG geschützten gemeindlichen Planungshoheit.³

Der gesetzliche Auftrag der Lärmaktionsplanung ist nach § 47d Abs. 1 S. 1 BImSchG die Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen vor Ort. Das Lärmmanagement steht auf zwei Säulen:

- Information und Einbindung der Öffentlichkeit und
- konkreten Lärminderungsmaßnahmen.

² <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/laerm-und-erschuetterungen/laermkarten>

³ Scheidler/Tegeder, in: Feldhaus (Hrsg.), Bundesimmissionsschutzrecht, Bd. 1 – Teil II, BImSchG §§ 22 – 74, 2. Aufl., § 47e Rn. 8, Stand: Mai 2007.

Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans wird die Bevölkerung auf der Grundlage der Lärmkartierung umfassend über die Lärmsituation in ihrer Umgebung informiert. Die Bevölkerung wird in das Verfahren der Planaufstellung eingebunden. Ein zentrales Anliegen der UmgebungslärmRL ist es, die Öffentlichkeit und den einzelnen Betroffenen in die Regelung der Lärmprobleme und –auswirkungen mit einzubeziehen. Art. 8 Abs. 7 UAbs. 1 UmgebungslärmRL bestimmt:

„Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört wird, dass sie rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhält, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken, dass die Ergebnisse dieser Mitwirkung berücksichtigt werden und dass die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen unterrichtet wird. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Mitwirkung der Öffentlichkeit vorzusehen.“

Die umfassende Beteiligung der „Öffentlichkeit“ dient dazu, es zu ermöglichen, dass die planaufstellende Kommune über die Lärmbelastung vor Ort unterrichtet wird. Niemand kennt die Lärmbelastung so gut, wie die Menschen vor Ort selbst. Die Öffentlichkeitsbeteiligung kann die Erfassung von Lärmschwerpunkten und mögliche Maßnahmen zur Lärminderung zum Gegenstand haben. Die Betroffenen können häufig Lärmquellen und -ursachen mitteilen, die bei der Lärmkartierung und der Lärmpegelberechnung nicht ermittelt werden können (punktuell gesteigerte Geschwindigkeitsverstöße, lockere oder abgesenkte Kanaldeckel, Schleichwege usw.).

Ein effektives Lärmmanagement setzt die Festlegung von Lärminderungsmaßnahmen voraus. Der Lärmaktionsplan muss „Aktionen“ zur Regelung der Lärmprobleme und Lärmauswirkungen vorsehen: die sog. Planungsinstrumente.

1.6 Hinweise des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Das VM weist für den Umgang mit der Kartierung der LUBW (Hauptverkehrsstraßen und nicht-bundeseigene Haupteisenbahnstrecken) darauf hin, dass die Kartierung bei der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen ist. Den Kommunen wird jedoch mit dem Kooperationserlass vom 8. Februar 2023 empfohlen, die Kartierung zu ergänzen und zu verfeinern:

„Für eine zielgerichtete Lärmaktionsplanung wird den Gemeinden empfohlen, die Lärmkartierung zu ergänzen und beispielsweise durch eine räumlich differenzierte Betroffenheitsanalyse zu verfeinern. Dabei ist es zweckmäßig, über den gesetzlichen Kartierungsumfang hinaus weitere lärmrelevante Straßen einzubeziehen, bspw. um Gebiete mit Mehrfachbelastungen besser beurteilen zu können und die Grundlage zur Identifizierung potenzieller ruhiger Gebiete zu verbessern.“

Zur Reichweite der gesetzlichen Planungspflicht und zum erforderlichen Planungsumfang vertritt das Verkehrsministerium Baden-Württemberg eine modifizierte Auffassung zu der der EU-Kommission. Das Ministerium für Verkehr weist im Kooperationserlass auf Folgendes hin:

„Lärmaktionspläne sind daher grundsätzlich für alle von der Umgebungslärmkartierung erfassten Gebiete aufzustellen, unabhängig davon, ob Lärmprobleme vorhanden sind oder auf dem kartierten Gemeindegebiet Lärmbetroffene ermittelt wurden.“

In einfach gelagerten Fällen, wenn beispielsweise keine Betroffenen ab 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} ausgewiesen sind, kann der Lärmaktionsplan mit vermindertem Aufwand erstellt werden. Solche Pläne müssen nicht zwangsläufig Maßnahmen zur Minderung des Lärms des kartierten Verkehrswegs enthalten. In bestimmten Fällen kann die Lärmaktionsplanung sogar mit der Bewertung der Lärmsituation abgeschlossen werden.“

Aus diesen Hinweisen ergibt sich für die Planungspflicht und den empfohlenen Planungsinhalt die folgende Übersicht:

Kartierte Lärmbelastung	Planungspflicht / Empfohlener Inhalt der Planung
keine Betroffenheiten $\geq 65 \text{ dB(A) } L_{\text{DEN}} / \geq 55 \text{ dB(A) } L_{\text{Night}}$	Einfache Planungspflicht , ggf. lediglich Darstellung und Bewertung der Lärmsituation
Betroffenheiten $\geq 65 \text{ dB(A) } L_{\text{DEN}} / \geq 55 \text{ dB(A) } L_{\text{Night}}$	Qualifizierte Planung. Lärmaktionsplanung soll darauf hinwirken diese Werte zu unterschreiten

Im Kooperationserlass vom 08.02.2023 weist das VM darauf hin, dass bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreitet und solche Lärmsituationen abwägungsgerecht gelöst werden müssen.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Der Kooperationserlass 2023 konkretisiert die Voraussetzungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie folgt:

Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine **Gefahrenlage** besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung ... erheblich übersteigt“

Die Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33).

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

Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u. A.: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, konkret anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), in Bereichen mit Überschreitungen von Grenzwerten für Luftschadstoffe Auswirkungen auf die Luftreinhaltung.

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

Linienbusverkehr, kann bei einer Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h überschlägig von einer Fahrzeitverlängerung von 20 Sekunden pro 1.000 Meter ausgegangen werden.⁴

Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 36).

Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.

Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundsätzliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f). Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden.

Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 36).

Je höher der Lärmpegel, desto einfacher ist die Einführung eines Tempolimits:	
Ab Geräuschpegel von 59 dB(A) (tagsüber) / 49 dB(A) (nachts)	↗
Ab diesen Geräuschpegeln können Städte und Gemeinden abwägen, ob ein geringeres Tempolimit eingeführt werden soll.	
Ab Geräuschpegel von 65 dB(A) (tagsüber) / 55 dB(A) (nachts)	↗
Ab diesen Geräuschpegeln beginnt der gesundheitskritische Bereich. Ab hier werden in der Regel verkehrsbeschränkende Maßnahmen wie zum Beispiel geringere Tempolimits eingeführt.	
Ab Geräuschpegel von 67 dB(A) (tagsüber) / 57 dB(A) (nachts)	↗
Ab diesen Geräuschpegeln besteht die Pflicht zur Einführung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen wie zum Beispiel geringere Tempolimits.	
Spätestens ab Geräuschpegel von 70 dB(A) (tagsüber) / 60 dB(A) (nachts)	↗
Ab diesen Geräuschpegeln besteht eine Gesundheitsgefährdung. Die Lärmbelastung muss dann durch Schutzmaßnahmen wie Umplanungen von Straßen oder Betriebsbeschränkungen beseitigt werden.	

Abbildung 1: Ermessensausübung straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ist es nicht zwingend erforderlich, dass die Lärmbelastung in einem gesundheitskritischen Bereich liegt. Vielmehr können auch unterhalb der genannten Werte straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich

⁴ Eckart J., Richard J., Schmidt A. (2018): ÖPNV im Spannungsfeld zwischen kurzer Beförderungszeit und stadtverträglicher Geschwindigkeit. In: Bracher et al.: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung - Für die Praxis in Stadt und Region.

bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit den Anwohnern zugemutet werden kann.

1.7 Grundlagen zur Berechnung des Straßenverkehrslärm

In der Lärmaktionsplanung wird der Umgebungslärm berechnet, nicht gemessen. Messungen führen häufig zu nicht repräsentativen Ergebnissen. Die Messgenauigkeit wird durch die Unwägbarkeit der Messbedingungen aufgehoben. Wind- und Wetterlagen (z.B. ist Verkehr bei nasser Fahrbahn lauter als Verkehr auf trockener Fahrbahn) können die Aussagekraft der Messergebnisse ebenso verfälschen wie Tages- und Jahreszeit (z.B. Messungen zur Urlaubszeit). Nur eine ganzjährige, flächendeckende Messung mit einheitlichen Messgeräten könnte vergleichbare und repräsentative Daten erzeugen. Dies kann aufgrund der Kosten und des Aufwandes nicht geleistet werden.

Die Berechnung der Lärmbelastung geht allgemein nicht zu Lasten der Betroffenen. Die gesetzlich vorgesehenen Berechnungsmethoden führen regelmäßig dazu, dass die berechneten Lärmimmissionen die gemessenen Werte übersteigen. Für die Berechnung der Beurteilungspegels des Straßenverkehrslärms ist seit dem 1. März 2021 die Richtlinien für Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 (RLS-19) anzuwenden. Die Berechnung erfolgt mithilfe eines schalltechnischen Modells. In das Modell fließen u.a. die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV), die Tag- und Nachtanteile der vier Fahrzeugklassen nach RLS-19 (Mot./ Pkw/ Lkw1/ Lkw2), die zulässige Geschwindigkeit, die Fahrbahnoberfläche, Informationen zu Kreisverkehrsplätzen und Lichtsignalanlagen, Steigungen, die Bebauung, vorhandene Lärmschutzanlagen und die Geländetopografie ein.

1.8 Grundsätzlich mögliche Maßnahmen zur Lärminderung

Eine effektive Möglichkeit, Verkehrslärm zu mindern, ist die Reduzierung der Emission am Kraftfahrzeug selbst. Diese Möglichkeit liegt jedoch außerhalb des Einwirkungsbereichs der Kommunen, die die Lärmaktionspläne aufzustellen haben. Die Europäische Union steuert durch ihre Vorschriften über den Fahrzeugbau auf eine stärkere Emissionsbegrenzung beim Fahrzeug selbst hin.

Eine Lärminderung kann auf kommunaler Ebene durch Instrumente der Verkehrsplanung, der Raumordnung, der auf die Geräuschquelle ausgerichteten technischen Maßnahmen, die Verringerung der Schallübertragung und verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize erzielt werden.

Innerhalb der Lärminderungsmaßnahmen differenziert man zwischen aktivem und passivem Lärmschutz. Aktive Lärmschutzmaßnahmen setzen an der Emissionsquelle und auf dem Ausbreitungsweg an. Zu ihnen zählen z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, der Austausch des Fahrbahnbelages oder die Errichtung von Lärmschutzwänden und -wällen. Passive Schallschutzmaßnahmen setzen am Immissionsort an: Sie schirmen ihn vor schädlichen Lärmimmissionen ab. Zu ihnen zählen z.B. Schallschutzfenster.

Aktiver Lärmschutz bewirkt, dass es insgesamt, also auch in Außenbereichen leiser wird, passive Lärmschutzmaßnahmen sorgen lediglich dafür, dass Innenräume vor Lärm geschützt sind. Den Lärm in Außenbereichen verringern sie nicht. Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes sind daher grundsätzlich vorzugswürdig. Auch die Umgebungslärmrichtlinie und die Lärmaktionsplanung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz haben zum Ziel, den sog. Umgebungslärm zu reduzieren. Umgebungslärm ist der Lärm, der durch menschliches Verhalten im Freien herrscht. Erst als äußerstes Mittel sind danach auch passive Lärmschutzmaßnahmen zu erwägen, wenn anders die betroffenen Menschen nicht vor Lärm geschützt werden können.

Es gilt daher auch für die Lärmaktionsplanung: „Aktiver Lärmschutz vor passivem Lärmschutz!“

Die Lärmaktionsplanung darf nicht auf einzelne Bereiche (z. B. Straßenabschnitte) beschränkt werden, bei denen die Auslösewerte überschritten werden. Wie schon der notwendige Inhalt der Lärmaktionsplanung nach der UmgebungslärmRL zeigt, liegt der Richtlinie ein weitergehender flächenhafter Ansatz zugrunde. Verkehrsplanerische Aspekte oder auch langfristige Strategien sind nicht auf einzelne Straßenabschnitte zu begrenzen. Daraus folgt die Verpflichtung der Lärmaktionsplanung, nicht nur einzelne Straßenabschnitte, sondern die Lärmauswirkungen gesamthaft zu betrachten. Ebenso spricht die Forderung, die Auswirkungen der Maßnahmen auf mögliche Verlagerungseffekte zu überprüfen, für eine gesamthafte Betrachtung, auch bei der Konzeption von Maßnahmen. Daher ist ein Bündel von Lärminderungsmaßnahmen sinnvoll.

Maßnahmen können auch in eine bestimmte zeitliche Reihenfolge gesetzt werden: Schnell umsetzbare Sofortmaßnahmen (z.B. Verkehrsbeschränkungen) können durch langfristige bauliche / planerische Maßnahmen abgelöst werden.

Nachfolgend werden alle grundsätzlich geeigneten Maßnahmen zur Minderung des Straßenlärms, unabhängig der örtlichen Gegebenheiten dargestellt.

1.8.1 Baulicher Lärmschutz

Instandsetzung/Erneuerung des Fahrbahnbelags

Befinden sich die Beläge von Fahrbahnen in schlechtem Zustand, so führt dies zu einer deutlich höheren Lärmbelastung der Anwohner. Die Sanierung des Straßenbelags kann mehrere dB(A) Lärmreduzierung bringen.

Nach den Straßengesetzen haben die Baulastträger die Straßen in verkehrssicherem Zustand zu unterhalten. Rechtliche Vorgaben, ab wann Fahrbahnbeläge zu erneuern sind, gibt es nicht.

Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelages

Entgegen anfänglicher Skepsis gibt es erhebliche Fortschritte bei den lärm mindernden Asphaltdeckschichten für Außer- und Innerortslagen. Die vorliegenden Erfahrungen zeigen, dass lärm mindernde Fahrbahnbeläge sowohl im Außerortsbereich als auch unter gewissen Voraussetzungen Innerorts mit der erforderlichen Dauerhaftigkeit zur Lärminderung eingesetzt werden können. Im Zuge anstehender Erhaltungsmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen wird seitens des Straßenbaulastträgers grundsätzlich geprüft, ob die Voraussetzungen zur Lärmsanierung gegeben sind. Werden die Auslösewerte überschritten und die planerischen Randbedingungen erfüllt, wird ein lärm mindernder Fahrbahnbelag eingebaut.

Die unterschiedlichen Typen von Straßendeckschichten, denen in Abhängigkeit der Geschwindigkeit ein Korrektur-Wert zugewiesen und damit die Lärminderung nachgewiesen werden kann, sind in nachfolgender Tabelle dargestellt.

Straßendeckschichttyp SDT	Straßendeckschichtkorrektur $D_{SD,SDT,FzG}(v)$ [dB] bei einer Geschwindigkeit v_{FzG} [km/h] für			
	Pkw		Lkw	
	≤ 60	> 60	≤ 60	> 60
Nicht geriffelter Gussasphalt	0,0	0,0	0,0	0,0
Splittmastixasphalte SMA 5 und SMA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	-2,6		-1,8	
Splittmastixasphalte SMA 8 und SMA 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3		-1,8		-2,0
Asphaltbetone ≤ AC 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	-2,7	-1,9	-1,9	-2,1
Offenporiger Asphalt aus PA 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13		-4,5		-4,4
Offenporiger Asphalt aus PA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/13		-5,5		-5,4
Betone nach ZTV Beton-StB 07 mit Waschbetonoberfläche		-1,4		-2,3
Lärmarmer Gussasphalt nach ZTV Asphalt-StB 07/13, Verfahren B		-2,0		-1,5
Lärmtechnisch optimierter Asphalt aus AC D LOA nach E LA D	-3,2		-1,0	
Lärmtechnisch optimierter Asphalt aus SMA LA 8 nach E LA D		-2,8		-4,6
Dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung aus DSH-V 5 nach ZTV BEA-StB 07/13	-3,9	-2,8	-0,9	-2,3

Tabelle 1: Korrekturwerte für Straßenoberflächen, nach RLS-19

Lärmschutzwände/ -wälle

Lärmschutzwände sind bei Straßen, die keine Erschließungsfunktion für angrenzende Grundstücke haben, sehr wirkungsvoll. Hier lassen sich Geräuschminderungen von bis zu 20 dB(A) erreichen. Denkbar ist auch die Einhausung von stark befahrenen Straßen. Hier stellt sich allerdings jeweils die Frage nach der Verhältnismäßigkeit (Kosten/Nutzen). Weiter werfen Lärmschutzwände mitunter erhebliche städtebauliche Probleme auf, welche im Einzelnen für die jeweilige örtliche Situation zu bewerten sind.

Straßenraumgestaltung

Durch die Verschmälerung der Fahrbahn etwa zugunsten eines Parkstreifens oder eines Radverkehrsweges ergibt sich eine Vergrößerung des Abstandes von der Fahrspur (Emissionsort) zum Wohngebäude, was zu einer Senkung der Lärmpegel an den Immissionsorten führt. Fahrbahnverschmälerungen sind möglich, wo die bestehenden Fahrbahnbreiten die Mindest- und Richtmaße der RAS 06 überschreiten.

Die Umgestaltung von unsignalisierten und insbesondere von signalisierten Knotenpunkten zu Kreisverkehrsplätzen führt durch die Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrsflusses zu einer Lärminderung.

Passiver Schallschutz

Soweit aktiver Schallschutz nicht machbar ist – städtebauliche Planung, Nutzen-Kostengründe –, kommt passiver Schallschutz in Betracht. Lärmschutzmaßnahmen erfolgen an der baulichen Anlage (Objektschutz).

1.8.2 Steuerung des Verkehrs

Streckenbeschränkungen für bestimmte Verkehrsarten

Rechtliche Streckenbeschränkungen sind beispielsweise das Durchfahrverbot für Lkw und/ oder Motorräder auf innerstädtischen Straßen oder Wohnstraßen. Lkw-Fahrverbote sind vor allem nachts wirkungsvoll.

Problematisch kann allerdings die mit einem Lkw-Durchfahrverbot verbundene Verkehrsverlagerung sein. Lkw-Verbote kommen vor allem in Betracht, wenn anbaufreie Alternativrouten bestehen und somit durch die Verlagerung keine neuen Betroffenen entstehen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen

Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind effektive und kostengünstige Maßnahmen zur Lärminderung. Voraussetzung ist, dass die Geschwindigkeitsanordnungen eingehalten werden. Zur Gewährleistung der Geschwindigkeitsbeschränkungen können insbesondere Kontrollen durchgeführt oder bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ergriffen werden. Neben der Höhe des Lkw-Anteils ist für die im Einzelfall erreichbare Lärmreduktion auch der konkret vorhandene Straßenbelag maßgeblich.

Verstetigung des Verkehrs

Durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses mit nur wenigen Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgängen kann eine spürbare Lärmmentlastung erreicht werden. Optimal ist ein sich langsam mit stetiger Geschwindigkeit bewogender Verkehr. In diesem Fall entsteht ein gleichmäßiges Verkehrsgeräusch ohne die besonders belästigenden Pegelspitzen.

Als mögliche Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrs kommen in Betracht: geeignete Schaltungen der Lichtsignalanlagen (Grüne Welle bei Tempo 30), Anzeige der empfohlenen Geschwindigkeit, Dauerrot für Fußgänger mit Anforderungskontakt, Rückbau von Straßenrandstellplätzen ohne Verbreiterung der Fahrbahn usw.

1.8.3 Einsatz und Förderung lärmarmer Verkehrsmittel

Die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds steht bereits heute auf der Agenda vieler Städte und Gemeinden. Hierzu zählen: Einfluss auf die Tarif- und Angebotsgestaltung, finanzielle Förderung des ÖPNV, Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge im ÖPNV, Erarbeitung von Konzepten zur Förderung des Fußgänger- und Radfahrradverkehrs mit baulichen Maßnahmen und Imagewerbung, Parkraumbewirtschaftung zur Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr usw.

1.8.4 Stadt- und Verkehrsplanung

Bau von Umgehungsstraßen

Der Bau von Umgehungsstraßen stellt eine verkehrsplanerische Maßnahme dar, die vom Baulastträger lediglich zu berücksichtigen ist. Leider scheitert der Bau von Umgehungsstraßen häufig an den leeren öffentlichen Kassen. Gleichwohl können Städte und Gemeinden Umgehungsstraßen in die Lärmaktionsplanung als mittel-/langfristiges Ziel aufnehmen. Dies gilt nicht nur für die Planungen anderer Baulastträger. Auch die eigene Planung etwa im Straßenbau kann aufgenommen werden.

Kombimaßnahmen und (General-)Verkehrsplan

Die Lärmaktionsplanung hat den Vorteil, dass sie Probleme gesamthaft betrachten und lösen kann. Es besteht die Chance, durch die Kombination von Maßnahmen unterschiedlicher Träger bzw. Behörden die Wirksamkeit von einzelnen Maßnahmen zu steigern.

Nach Maßgabe einer Gesamtverkehrsplanung sollten die Einzelmaßnahmen aufeinander abgestimmt sein. Der Verkehrsplan sollte die regionale (großräumigere) Planung der Verkehrsströme und die innerörtlichen (kleinräumigeren) Planungen koordinieren.

Städtebauliche Maßnahmen

In einen Lärmaktionsplan können nach dem Kooperationserlass 2023 auch planerische Festlegungen, insbesondere städtebauliche Maßnahmen, aufgenommen werden. Diese planungsrechtlichen Festlegungen sind dann durch die Behörden in ihren Planungen gemäß § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG zu berücksichtigen. Bei städtebaulichen Maßnahmen in einem Lärmaktionsplan ist darauf zu achten, dass diese auch insbesondere durch entsprechende Festsetzungen in Bebauungsplänen umgesetzt werden können.

Das Ministerium für Verkehr sieht vor allem die folgenden Maßnahmen als geeignet an, um städtebaulichen Lärmschutz durch einen Lärmaktionsplan zu steuern:

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

1.9 Bewertungsgrundsätze

Die in Betracht kommenden Maßnahmen und die von ihnen jeweils betroffenen Belange sind im Laufe des Verfahrens der Lärmaktionsplanung zu gewichten. Zunächst soll jede Maßnahme für sich im Hinblick auf das Planungsziel analysiert werden. Weil das aber nicht im Sinn einer „Alles-oder-Nichts-Lösung“ geschehen darf, müssen nicht nur die einzelnen Maßnahmen samt der von ihnen betroffenen Belange in Beziehung zum Planungsziel gebracht werden. In einem zweiten Schritt sind vielmehr die Maßnahmen, die gleichlaufenden Interessen aber auch die gegenläufigen Belange zueinander – im Hinblick auf das Planungsziel – in Verhältnis zu setzen. Auf der so gewonnenen Grundlage werden die konkret zu ergreifenden Maßnahmen letztendlich bestimmt.

1.9.1 Lärmschutzkonzept

Grundsätzliches Ziel des Lärmschutzkonzepts dieses Lärmaktionsplans ist die Unterschreitung der Auslösewerte für Lärminderungsmaßnahmen. Es wird ein optimales Nutzen-Kosten-Verhältnis angestrebt. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen eine technisch zur Verbesserung der Lärmsituation grundsätzlich geeignete und erforderliche Maßnahme mit einem unverhältnismäßigen Aufwand verbunden ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles. Um eine möglichst umfassende und ausgewogene Bewertung der Maßnahme zu gewährleisten, fließen in das Lärmschutzkonzept folgende Kriterien ein:

- Minderung der Anzahl der betroffenen Einwohner:innen und Gebäude
- Mittelbar positive Wirkungen der Maßnahme:
 - Nutzen der Maßnahme (monetär, vermiedene Lärmkosten)
 - Synergien
- Mittelbar negative Wirkungen der Maßnahme:
 - Kosten der Maßnahme; fiskalische Interessen des Straßenbaulastträgers
 - Verkehrsverlagernde Effekte.

1.9.2 Bewertung der Maßnahmen im Hinblick auf das Planungsziel

Ziel dieses Lärmaktionsplanes ist es, die Lärmbelastungssituation für die Menschen und Anwohner entlang der untersuchten Streckenabschnitte zu verbessern. Eine Maßnahme wird zunächst danach bewertet, inwieweit sie auf der einen Seite unmittelbar das Planungsziel befördert, auf der anderen Seite danach mit welchem Aufwand – sachlich und zeitlich – sie umgesetzt werden kann. Die Differenz aus der Anzahl betroffener Einwohner:innen mit und ohne Lärmschutzmaßnahme verdeutlicht die Minderungswirkung der Maßnahme bezogen auf die Einwohner:innen, also die Lärmbetroffenen.

1.9.3 Bewertung der Maßnahmen im Hinblick auf weitere Belange

Nachdem die einzelnen Maßnahmen auf ihre unmittelbaren Wirkungen im konkreten Fall untersucht wurden, gilt es, diese Maßnahmen auch entsprechend ihrer weiteren Wirkungen zu bewerten. In Betracht kommen positive, aber auch negative Wirkungen. In Betracht kommen Wirkungen, die sich bei den Lärmbetroffenen auswirken, aber auch Wirkungen, die sich bei Dritten entfalten.

Mittelbare positive Wirkungen

- positive Wirkungen zu Gunsten der Betroffenen gegen weitere Belastungen (Synergien zur Luftreinhaltung, Klimaschutz, Verkehrssicherheit, städtebauliche Aspekte, usw.),
- positive externe Effekte – durch Verringerung bisheriger externer Kosten infolge der Lärmbelastung,

Paradigmatisch die Ausführungen in den LAI-Hinweisen, S. 13 ff.⁵:

„Zum einen verursacht Umgebungslärm volkswirtschaftlich gesehen quantifizierbare und jährlich anfallende Lärmschadenskosten, z. B. als Gesundheitskosten, Kosten aufgrund von erhöhter Belästigung und Immobilienwertverluste. Diese Kosten werden in der Regel nicht vom Lärmverursacher getragen und werden volkswirtschaftlich gesehen als „externe Kosten“ bezeichnet.

Folgen von Lärm können physische und psychische Störungen sowie Verhaltensänderungen der betroffenen Personen sein. Aber auch gesellschaftliche Auswirkungen sind zu berücksichtigen.

⁵ LAI – AG Aktionsplanung; LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Aktualisierte Fassung; 19.09.2022.

Die menschliche Gesundheit kann durch lärmverursachte physische und psychische Störungen beeinträchtigt werden. Hierzu zählen im Bereich der körperlichen Beeinträchtigungen u.a. die ischämischen Herzkrankheiten (z. B. Angina Pectoris, Herzinfarkt) und durch Bluthochdruck bedingten Krankheiten (z. B. Hypertonie, hypersensitive Herz- und Nierenkrankheiten). Bei den psychischen Beeinträchtigungen treten u. a. Stressreaktionen, Schlafstörungen und Kommunikationsstörungen auf. Dies kann zu direkten medizinischen Behandlungskosten (Kosten für Personal, Infrastruktur und Arzneimittel) führen. Aber auch indirekte Gesundheitskosten werden verursacht. So erhöht sich z. B. das Unfallrisiko durch lärmbedingte Konzentrationsstörungen oder durch das Überhören von Gefahrensignalen.

Die durch Lärm verursachten Beeinträchtigungen der Gesundheit können zu Produktionsausfall führen, da die betroffenen Personen zeitweise oder dauerhaft nicht als Arbeitskräfte zur Verfügung stehen.

Nicht zu vernachlässigen sind die immateriellen Kosten, wie z. B. Verlust an Wohlbefinden und Leid bei den betroffenen Personen. Diese immateriellen Kosten können die materiellen Kosten (Behandlungskosten, Produktionsausfall) wesentlich übersteigen (z. B. bei Todesfällen und chronischen Erkrankungen).

Neben den Kosten für Gesundheitsschaden sind verminderte Einnahmen durch Mietzahlungen und Immobilienverkäufe feststellbar. Für lärmbelastete Immobilien werden niedrigere Immobilienpreise bezahlt und die erzielbaren Einnahmen aus Mietzinszahlungen liegen niedriger. Effekte auf Immobilienwerte sind bereits ab einem Immissionswert von 45 dB(A) im Tageszeitraum nachweisbar.

Verminderte Immobilienpreise und sinkende Mieteinkünfte wirken sich negativ auf die Steuereinnahmen der Kommunen aus, da diese über Einnahmen aus Mieteinkünften, Grunderwerbssteuer und Grundsteuer von niedrigeren Immobilienwerten betroffen sind.

Aus Kosten-Nutzen-Untersuchungen zu Aktionsplanungen nach der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie lässt sich vorsichtig ableiten, dass bei einer mittleren Monatsmiete von 350 Euro pro Person ein mittlerer Mietverlust von 20 Euro je dB(A), welches den Pegel von 50 dB(A) überschreitet, je Einwohner:innen und Jahr entsteht. Unter den Unwägbarkeiten, die mit Steuerschätzungen üblicherweise zusammenhängen, ist daraus ein Verlust von mietbezogenen Steuern von 2 Euro je dB(A) über 50 dB(A), je Einwohner:in und Jahr ableitbar.

Eine Stadt, die beispielsweise ihre 250.000 Einwohner:in im Durchschnitt um 2 dB(A) durch Umsetzung der Maßnahmen einer Lärmaktionsplanung entlastet, würde zusätzliche Steuereinnahmen auf Mieteinkünfte von 1.000.000 Euro pro Jahr erzeugen. Hinzu kämen die Mehreinnahmen aus der Grunderwerbsteuer, die ausschließlich den Kommunen zufließen.

Eine Beispielrechnung für verschiedene Lärminderungsszenarien hat gezeigt, dass Lärminderung nur am Anfang Geld kostet. Die durchgeführten Maßnahmen amortisieren sich in aller Regel kurzfristig und führen anschließend zu zusätzlichen Einnahmen.

Diese Betrachtung wird von den Ergebnissen der EG-Arbeitsgruppe "Health and Socio-Economic Aspects" quantitativ bestätigt.

Im Rahmen der "Studie zur Kostenverhältnismäßigkeit von Schallschutzmaßnahmen" des Bayerischen Landesamtes für Umwelt wurde ermittelt, dass Einfamilienhäuser um ca. 1,5 % je dB(A), das den Wert von 50 dB(A) überschreitet, an Wert verlieren.“

Mittelbare negative Wirkungen

Maßnahmen können erhebliche Finanzmittel in Anspruch nehmen (z.B. Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelags), oder zu einer Verschlechterung der Lärmsituation Dritter beitragen (z.B. verkehrsverlagernde Effekte infolge straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen). Beides entfaltet keine absolute Sperrwirkung – ist aber im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Fiskalisches Interesse des Straßenbaulastträgers

Wer die mit der Umsetzung konkreter Maßnahmen verbundenen Kosten zu tragen hat, wird aus dem Prinzip der Konnexität von Aufgabenverantwortung und Ausgabenlast entschieden: Wer für die Erfüllung einer Aufgabe zuständig ist, muss die damit verbundenen Ausgaben tragen. Die Umsetzung einer straßenbaulichen Maßnahme, wie z.B. der Instandsetzung eines Fahrbahnbelages, ist Aufgabe des jeweiligen Straßenbaulastträgers. Dementsprechend haben Bund, Länder, Landkreise und Gemeinden als Baulastträger die ihnen obliegenden Straßenbauaufgaben zu finanzieren.

Verkehrsverlagernde Effekte straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen

Bei der Minderung des Straßenverkehrslärms besitzen insbesondere straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen eine große Bedeutung. Streckenbeschränkungen für bestimmte Verkehrsteilnehmer (z.B. Nachtfahrverbot für Lkw) können unmittelbare Auswirkungen auf die umgebenden Straßen durch verkehrsverlagernde Effekte haben. Auch Geschwindigkeitsbeschränkungen können verkehrsverlagernde Effekte zur Folge haben und für erhöhte Lärmimmissionen auf alternativen Routen sorgen.

Eine Betrachtung der Verkehrseffekte mithilfe eines Verkehrsmodells ist daher als Grundlage einer sachgerechten Abwägung ratsam. Die von den Maßnahmen betroffene Region soll auf Veränderungen geprüft werden. Ob und in welchem Umfang verkehrsrelevanten Maßnahmen zu Verkehrsverlagerungen führen. Damit können in der Folge Veränderungen der Verkehrslärmbelastung besser nachvollzogen und Schlussfolgerungen getroffen werden.

1.10 Abwägungsgrundsätze

Bestehen regelungsbedürftige Lärmprobleme sowie Lärmauswirkungen und ist die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes deshalb gerechtfertigt, hat die planaufstellende Behörde im Rahmen des rechtlich Möglichen die Planlösung herauszuarbeiten, welche aus ihrer planerischen Sicht die öffentlichen und privaten Belange am besten in Einklang bringt. Dazu hat die Kommune den wesentlichen Sachverhalt aufzuarbeiten. Sie muss die betroffenen Belange erkennen und zunächst jeweils für sich im Hinblick auf das Planungsziel gewichten, eine Verbesserung der Lärmsituation zu erreichen. Widerstreitende Belange sind mit dem Ziel eines bestmöglichen Ausgleichs auszubalancieren. Die Maßnahmen, die im Lärmaktionsplan festgesetzt werden, müssen verhältnismäßig sein.

Neben der Wirkung der einzelnen in Betracht kommenden Maßnahmen auf die Verbesserung der Lärmsituation, müssen auch die weiteren Belange, die durch die Realisierung der Maßnahmen tangiert werden, in den Blick genommen werden: Für jeden Hauptbelastungsbereich und jedes sonst in die Lärmaktionsplanung einbezogene Gebiet sind die einzelnen Schutzmaßnahmen so zu bestimmen, dass sämtliche, im Einzelfall konfligierenden Interessen austariert werden.

1.10.1 Allgemeine Abwägungsgrundsätze

Dabei sind insbesondere die folgenden allgemeinen Abwägungsgrundsätze zu beachten:

- Maßnahmen an der Quelle der Geräuschbelastung sind vorrangig.
- Aktive Maßnahmen haben Vorrang vor passiven Schallschutzmaßnahmen.
- Es gilt das Verursacherprinzip.
- Je höher die Belastung lärm betroffener Menschen ist und je stärker diese Belastung reduziert werden kann, desto gewichtigere, mit der Maßnahme verbundene Nachteile können in Kauf genommen werden.

- Lärmbelastungen sind gerecht zu verteilen.
- Weder eine Einzelmaßnahme noch ein Maßnahmenpaket darf zu unverhältnismäßigen Nachteilen führen.
- Bei der Betrachtung sind nicht nur die bestehende Lärmsituation, sondern auch künftige Entwicklungen zu berücksichtigen, die sich bereits heute abzeichnen (Vorsorgeprinzip).
- Für jede Maßnahme sind auch die in Betracht kommenden räumlichen und sachlichen Anwendungsalternativen zu beachten (z. B. ganztägige oder nur nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen).
- Die Maßnahmen sind auf ihre Kombinierbarkeit zu untersuchen (z.B. Geschwindigkeitsreduzierung bis zur Realisierung baulicher Maßnahmen).

1.10.2 Geschwindigkeitsbeschränkungen

Geschwindigkeitsbeschränkungen sind kostengünstige und wirksame Maßnahmen zur Lärminderung. Die Maßnahmen haben den Vorteil, dass sie kurzfristig umgesetzt werden können und damit vor allem als Sofortmaßnahme geeignet sind. Geschwindigkeitsbeschränkungen haben außerdem in der Regel positive Synergieeffekte in Bezug auf die Verkehrssicherheit.

Nachteilig ist insbesondere, dass unter bestimmten Voraussetzungen mit dieser Maßnahme die Leichtigkeit des fließenden Straßenverkehrs beeinträchtigt werden kann. Vor allem Straßen mit überörtlicher Bedeutung für den Fernverkehr (Bundesstraßen) erfüllen eine wichtige Verkehrsfunktion. Sie bündeln den Verkehr und sorgen damit für eine Entlastung des örtlichen Straßennetzes. Diese Funktion darf nur aus gewichtigen Gründen eingeschränkt werden. Außerdem müssen die wirtschaftlichen Aspekte berücksichtigt werden, die solche Einschränkungen insbesondere im Bereich des Lieferverkehrs mit sich bringen. Folgende Grundsätze sind bei der Festlegung von Geschwindigkeitsbeschränkungen als Maßnahmen der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen:

- Die Maßnahme wird nur festgelegt, wenn erhebliche Betroffenheiten nachgewiesen sind.
- Die Maßnahme muss in ihrem räumlichen Geltungsbereich zu einer spürbaren Lärmentlastung und einer nachweisbaren Minderung der Betroffenheiten führen; Maßnahmen, die den Verkehr und den Lärm nur verlagern, scheiden aus.
- Der Geltungsbereich der Maßnahme muss exakt lokalisiert werden; eine „Pauschallösung“ (etwa von Ortsschild zu Ortsschild) kommt grundsätzlich nicht in Betracht.
- Sind Sanierungsmaßnahmen geplant, wird die Notwendigkeit einer Verkehrsbeschränkung nach Realisierung der Maßnahme erneut geprüft.
- Alternativlösungen zur Lärmentlastung müssen ausscheiden (z.B. Beschränkung auf bestimmte Verkehrsarten; Beschränkung auf die Tages- oder Nachtzeit; Realisierung technisch möglicher und finanziell zumutbarer straßenbaulicher Maßnahmen).
- Die positiven und negativen mittelbaren Wirkungen einer Maßnahme sind einzubeziehen (z. B. Aspekte der Verkehrssicherheit; keine Verwirrung der Verkehrsteilnehmer durch zu viele (unterschiedliche) Schilder; Feinstaubbelastung).

Um nach diesen Grundsätzen eine möglichst differenzierte Bewertung zu ermöglichen, werden die Betroffenheiten in den Hauptbelastungsbereichen näher lokalisiert: Hierfür werden zunächst die Pegelwerte an den Fassaden ohne Lärmschutz ermittelt und räumlich dargestellt (lärmetechnische Ausgangssituation). Da die Maßnahmen auch nachts wirken, wird dabei von dem besonders sensiblen Nachtzeitraum L_{rN} ausgegangen. Die Pegelwerte ohne Lärmschutzmaßnahmen und die Betroffenheiten zeigen, in welchen Bereichen am Lärmschwerpunkt Handlungsbedarf besteht.

In einem zweiten Schritt wird untersucht, welches Wirkungspotential die Geschwindigkeitsbeschränkungen haben. Hierfür wird zum einen der Differenzwert zwischen dem Ausgangspegel ohne Lärmschutz und dem

Pegelwert nach Realisierung der Maßnahmen ermittelt. Zum anderen wird überprüft, inwieweit eine Maßnahme die Anzahl der Betroffenen über dem Auslösewert reduzieren kann.

Festgelegt wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung schließlich für den Bereich, in dem sie für hinreichend viele Betroffene eine erhebliche Lärmentlastung bewirkt. Neben den Lärmschutz Gesichtspunkten können dabei auch weitere Auswirkungen für oder gegen die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung sprechen. Insbesondere verkehrliche Aspekte, wie die Verkehrssicherheit, Querungsbedarf oder Sichtverhältnisse müssen bei der Entscheidung berücksichtigt werden.

1.11 Verfahrensablauf zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen

Das Verfahren zur Aufstellung, Überprüfung und Überarbeitung eines Lärmaktionsplanes ist im Wesentlichen in § 47d BImSchG geregelt. Den Regelungen kann nicht entnommen werden, wie das Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans im Einzelnen konkret abzulaufen hat. In der Praxis hat es sich bewährt, sich an dem Verfahren der Bauleitplanung zu orientieren.

Mitwirkung der Öffentlichkeit

Ausdrücklich geregelt ist, dass die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört wird. Demnach ist die Öffentlichkeit zu beteiligen und erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung, der Überprüfung und der erforderlichenfalls erfolgenden Überarbeitung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Außerdem ist sie über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten (§ 47d Abs. 3 BImSchG).

Beteiligung von Fachbehörden und Trägern öffentlicher Belange

Auf jeden Fall sind alle **Fachbehörden** zu beteiligen, die als Träger öffentlicher Verwaltung für die Durchsetzung der Maßnahmen in Lärmaktionsplänen zuständig sind (§ 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG). Ebenfalls zu beteiligen sind die Behörden, die planungsrechtliche Festlegungen in Lärmaktionsplänen in ihren Planungen zu berücksichtigen haben. Um die Auswirkungen von Maßnahmen und die verschiedenen berührten Belange umfassend abwägen zu können, bedarf es der Einbeziehung und Mitwirkung der betreffenden Träger öffentlicher Belange. Darüber hinaus kann auch eine breitere Beteiligung sinnvoll sein, um den Entscheidungen ein erweitertes Meinungsbild zugrunde zu legen.

Verfahrensschritt	Datum / Zeitraum
Veröffentlichung Kooperationserlass 2023	08. Februar 2023
Auftrag Lärmaktionsplan Stufe 4	13. November 2023
Vorstellung Ergebnisse Lärmkartierung, Grobkonzept und Wirkungsanalysen im Gemeinderat (öffentlich), Beschluss Offenlage	17. Februar 2025
Offenlage des Lärmaktionsplans – Beteiligungsverfahren	tt.mm.2025 – tt.mm.2025
Beschluss des Lärmaktionsplans durch den Gemeinderat	tt.mm.2025

Tabelle 2: Verfahrensschritte Lärmaktionsplanung Frielzheim

2 Lärmaktionsplanung Gemeinde Friolzheim

2.1 Kartierungsumfang

Die Gemeinde Friolzheim gehört zum Enzkreis und liegt mittig des Bundeslandes Baden-Württemberg, süd-östlich der Stadt Pforzheim. Auf einer Gemarkungsfläche von ca. 8.5 km² leben rund 4.300 Einwohner:innen⁶.

Die Gemeinde Friolzheim ist nach § 47d Bundesimmissionsschutzgesetz verpflichtet, für Hauptverkehrsstraßen einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Die Pflichtkartierung der LUBW beinhaltet in Friolzheim die A 8 innerhalb der Gemarkungsgrenzen. Die Gemeinde Friolzheim erachtet die Erfassung zusätzlicher, von der LUBW nicht kartierter Straßen, für sinnvoll. Es werden demnach die Streckenabschnitte L 1175 / L 1180 Ortsdurchfahrt Friolzheim sowie die K 4566 Pforzheimer Straße freiwillig auf Umgebungslärm untersucht (vgl. Abbildung 2).

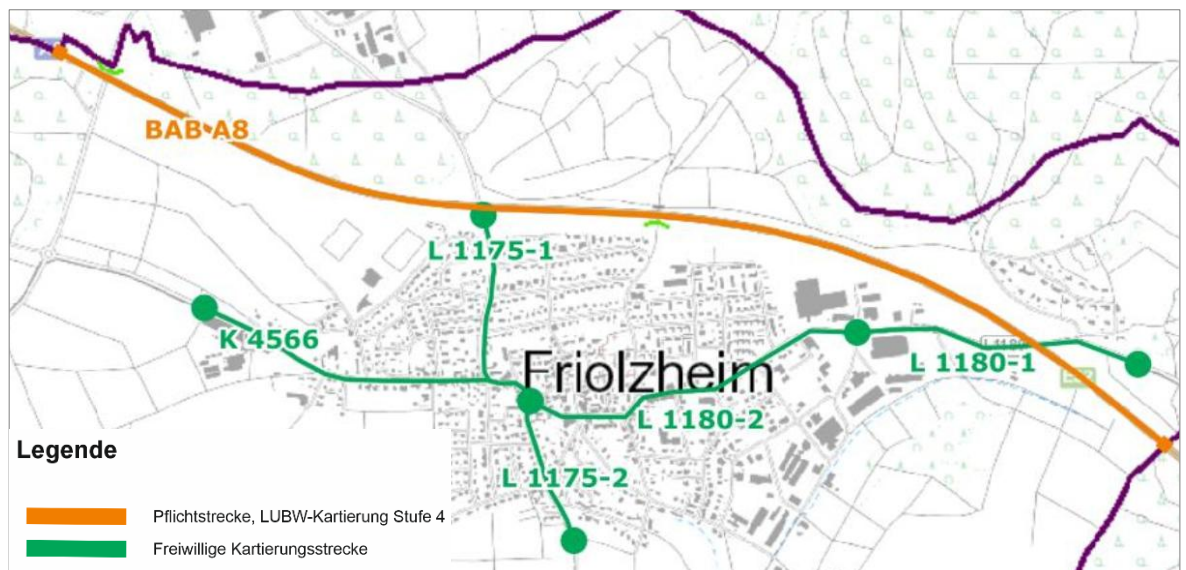


Abbildung 2: Kartierungsumfang Lärmaktionsplan Friolzheim

Als Grundlage der Lärmaktionsplanung wird das schalltechnische Modell der LUBW übernommen, überprüft und aktualisiert⁷. Zusätzlich werden die freiwilligen Kartierungsstrecken in das schalltechnische Modell eingepflegt.

2.2 Verkehrliche Voruntersuchung

Die der Lärmaktionsplanung in Friolzheim zugrunde liegenden Verkehrsbelastungen stammen sowohl aus dem amtlichen Verkehrsmonitoring 2019 (VM 2019) als auch aus einer vom Landratsamt Enzkreis 2017 durchgeführten Verkehrszählung (VKZ). Für die A 8 und den Streckenabschnitt L 1180-1 wurden die Verkehrszahlen des VM 2019 in das schalltechnische Berechnungsmodell übernommen. Die Verkehrszahlen für die Streckenabschnitte L 1180-2, L 1175 und K 4566 entstammen der benannten Verkehrszählung des Landratsamtes. Die Zählwerte wurden auf Jahresmittelwerte hochgerechnet und mit dem Faktor 0.98 für den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) und dem Faktor 0.85 für den durchschnittlichen täglichen Schwerverkehr (DTV-SV) auf das Jahr 2019 fortgeschrieben.

⁶ Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg. Online unter: Bevölkerung, Gebiet und Bevölkerungsdichte - Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (zuletzt abgerufen: 28.01.2025)

⁷ Zur Aktualisierung zählen u.a. Verkehrsbelastungen, Einwohner:innenzahlen und Veränderungen in der Bebauung.

Für die Verkehrszahlen nach RLS-19 erfolgt in den Zeitbereichen Tag (6-22 Uhr) und Nacht (22-6 Uhr) eine Aufteilung in vier Fahrzeugklassen:

- Mot Motorräder, entspricht Kraffrad
- Pkw Personenkraftwagen mit/ohne Anhänger, Lieferwagen
- Lkw o. A. Bus / Lkw ohne Anhänger $\geq 3,5$ t, entspricht Lkw1
- Lkw m. A. Lkw mit Anhänger / Sattelzüge, entspricht Lkw2

Die der Lärmberechnung nach RLS-19 zugrunde gelegten Verkehrszahlen können Tabelle 3 entnommen werden.

Streckenabschnitt	Quelle	DTV	DTV-SV	SV-Anteil	Tag (22-6 Uhr)				Nacht (6-22 Uhr)			
		Kfz/24h	Lkw/24	%	M (Kfz/24h)	pLoA	pLmA	pMot	M (Kfz/24h)	pLoA	pLmA	pMot
Pflichtstrecke												
A8	VM 2019	88'818	16'457	18.5	4'867	2.6%	13.6%	0.3%	1'369	3.5%	31.3%	0.1%
Freiwillige Strecken												
L 1180-1	VM 2019	7'293	563	7.7	425	4.2%	3.1%	0.9%	63	6.3%	4.8%	0.0%
L 1180-2	VKZ 2017, hochgerechnet	6'527	701	10.7	380	5.9%	4.3%	0.9%	57	8.7%	6.5%	0.0%
L 1175-1		5'509	337	6.1	321	3.3%	2.4%	1.0%	47	5.1%	3.8%	0.0%
L 1175-2		2'128	111	5.2	124	2.9%	2.1%	1.0%	18	4.3%	3.3%	0.0%
K 4566		2'651	163	6.2	155	3.4%	2.4%	1.0%	23	5.1%	3.8%	0.0%
KVP	Abschätzung	4'721	383	8.1	275	4.5%	3.2%	0.9%	41	6.7%	5.0%	0.0%

Tabelle 3: Verkehrsmengen Lärmaktionsplanung Frielzheim

Die Abkürzungen in Tabelle 3 bedeuten:

- DTV durchschnittlicher täglicher Verkehr
- SV Schwerverkehr
- VKZ Verkehrszählung
- KVP Kreisverkehrsplatz
- M maßgebende stündliche Verkehrsstärke
- pLoA Schwerverkehrsanteil Lkw $\geq 3,5$ t ohne Anhänger / Bus
- pLmA Schwerverkehrsanteil Lkw $\geq 3,5$ t mit Anhänger / Sattelzug
- pMot Schwerverkehrsanteil Motorräder.

2.3 Ergebnisse der Lärmkartierung

Auf der Grundlage der Lärmkartierung wurde folgendes Planwerk entwickelt:

- Rasterlärmkarten in den beiden Zeitbereichen Tag/Nacht nach RLS-19
- Gebäudelärmkarten in den beiden Zeitbereichen Tag/Nacht nach RLS-19

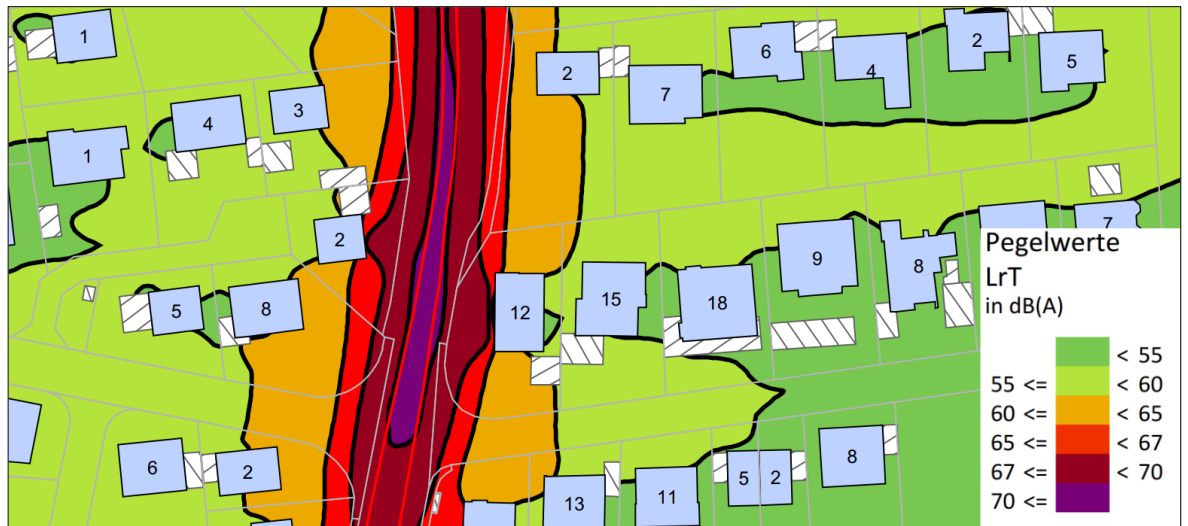


Abbildung 3: Auszug Rasterlärmkarte Tag

In den Gebäudelärmkarten werden die Wohngebäude jeweils in der Farbe des Pegelintervalls eingefärbt, in dem der höchste am Gebäude ermittelte Fassadenpegel liegt. Mit Ziffern um das Gebäude wird der Punkt mit dem höchsten Fassadenpegel in 1 dB(A)-Schritten bezeichnet. Zusätzlich wird in den Rasterlärmkarten und den Gebäudelärmkarten die Anzahl der Bewohner:innen der Gebäude in den jeweiligen Gebäuden angegeben.



Abbildung 4: Auszug Gebäudelärmkarte Tag

2.4 Untersuchte Rechengebiete und Betroffenheitsanalyse

Die Gemeinde Friolzheim ist von Umgebungslärm betroffen, da durch das nördliche Gemarkungsgebiet die Bundesautobahn 8 führt. Die Gemeinde Friolzheim verfolgt mit der Fortschreibung des bereits bestehenden Lärmaktionsplans das Ziel eines umfassenden Umgebungslärmschutzes entsprechend den übergeordneten Planungszielen der Umgebungslärmrichtlinie und ihrer Umsetzung in das deutsche Immissionsschutzrecht. Gemindert werden soll der Straßenverkehrslärm entlang der untersuchten Straßenabschnitte. Die möglichen Maßnahmen zur Umsetzung dieser Zielvorgaben werden in Kapitel 1.8 erläutert. Basierend auf der flächenhaften Lärmkartierung wird zur Auswertung der Betroffenheiten eine Unterteilung in Rechengebiete vorgenommen. Vorrangig werden Straßenabschnitte gleicher Verkehrsfunktion und städtebaulicher Typologie zusammengefasst, bei denen (voraussichtlich) gleiche oder gleichwertige Lärminderungsmaßnahmen machbar sind. Für Friolzheim wurde insgesamt sechs Rechengebiete definiert (vgl. Abbildung 5):

- A 8 - Friolzheim
- A 8 - Geißberg
- L 1180
- L 1175 - Heimsheimer Straße
- L 1175 - Wimsheimer Straße
- K 4566 Pforzheimer Straße

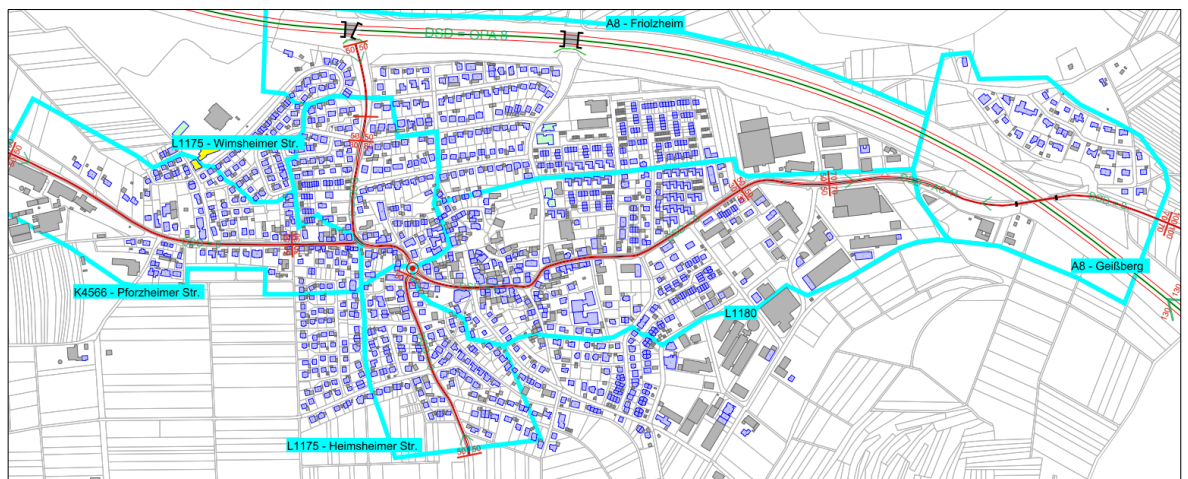


Abbildung 5: Übersicht der Rechengebiete

Die Ergebnisse der Betroffenheitsanalyse nach RLS-19 werden in Tabelle 4 aufgeführt. Diese zeigt, dass entlang der untersuchten Strecken zusammengekommen 325 Personen von Überschreitungen des Auslösewertes von 65 dB(A) tags und 674 Personen von Überschreitungen des Auslösewertes von 55 dB(A) nachts betroffen sind. Insgesamt ist die Anzahl betroffener Personen entlang der untersuchten Streckenabschnitte in Friolzheim somit hoch. Insbesondere entlang des Streckenabschnittes L 1180 Ortsdurchfahrt Friolzheim liegen viele Betroffenheiten $\geq 65/55$ dB(A) tags/nachts.

Rechengebiet	Tags (6-22 Uhr)				Nachts (22 - 6 Uhr)			
	≥ 65 dB(A)	≥ 67 dB(A)	≥ 70 dB(A)	Max. Pegel dB(A)	≥ 55 dB(A)	≥ 57 dB(A)	≥ 60 dB(A)	Max. Pegel dB(A)
01 - A 8 - Frielzheim	0	0	0	64	37	14	0	59
02 - A 8 - Geißberg	7	0	0	66	70	52	0	59
03 - L 1180	177	132	12	70	227	188	109	62
04 - L 1175 - Heimsheimer Str.	31	22	0	67	61	29	0	59
05 - L 1175 - Wimsheimer Str.	65	9	0	66	135	73	0	58
06 - K 4566 Pforzheimer Str.	45	0	0	66	144	48	0	59

Tabelle 4: Betroffenheiten RLS-19 nach Rechengebieten

Aus dem Ergebnis der Lärmkartierung, der Betroffenheitsanalyse und der qualitativen Einzelfallbewertung werden die in den nachfolgenden Kapiteln beschriebenen Hauptbelastungsbereiche ermittelt. Merkmal eines Hauptbelastungsbereiches ist, dass der Straßenverkehrslärm die ganztägigen und/oder nächtlichen Auslösewerte 65/55 dB(A) an mehreren Immissionspunkten erreicht und/oder übertrifft. Abbildung 6 zeigt, an welchen Stellen entlang der untersuchten Strecken die Pegelwerte im Tageszeitraum überschritten werden.

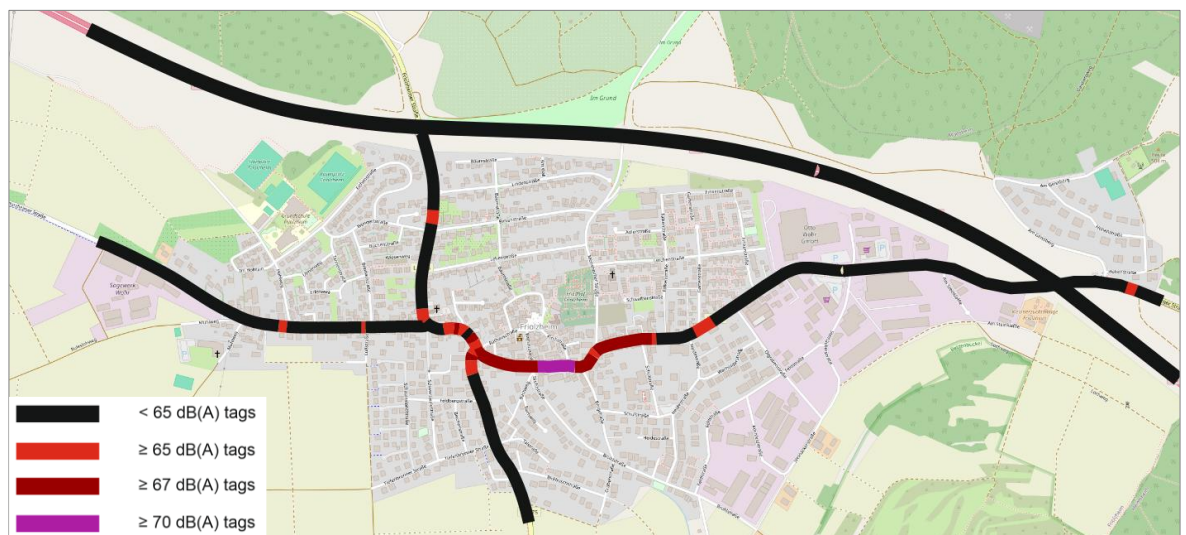


Abbildung 6: Übersicht Betroffenheiten Gemarkung Frielzheim

2.4.1 Hauptbelastungsbereich A 8 Frielzheim

Entlang der A 8 Frielzheim werden maximale Lärmpegel in Höhe von 64/59 dB(A) tags/nachts ermittelt. Eine Überschreitung des Auslösewertes von 65 dB(A) tags konnte demnach nicht festgestellt werden. Die Anzahl der betroffenen Hauptwohngebäude sowie die Anzahl der betroffenen Einwohner:innen entlang der A 8 Frielzheim können nachfolgender Tabelle 5 entnommen werden. Die Anzahl der betroffenen Einwohner:innen im Nachtzeitraum ist, trotz bereits umgesetzter Lärminderungsmaßnahmen, nach wie vor hoch. Die Unterschiede zwischen den Betroffenen im Tageszeitraum (6-22 Uhr) und denen im Nachtzeitraum (22-6 Uhr) lassen sich mit dem Schwerverkehrsanteil begründen (vgl. hierzu Tabelle 3).

01 - A 8 - Frielzheim	Tag (06-22h)			Nacht (22-06h)		
	≥ 65 dB(A)	≥ 67 dB(A)	≥ 70 dB(A)	≥ 55 dB(A)	≥ 57 dB(A)	≥ 60 dB(A)
Anzahl betroffener Wohngebäude	0	0	0	11	5	0
Anzahl betroffener Einwohner:innen	0	0	0	37	14	0

Tabelle 5: Anzahl betroffener Einwohner:innen nach Pegelklassen – A 8 Frielzheim

Entlang der A 8 Frielzheim wurde bereits ein lärmindernder Fahrbahnbelag OPA 8 verbaut. Dies wurde bei der Lärmberechnung mit dem Korrekturfaktor -5.5 dB(A) für Pkw und -5.4 dB(A) für Lkw berücksichtigt. Die elf betroffenen Hauptwohngebäude mit Lärmpegel ≥ 55 dB(A) nachts verteilen sich auf einen 1,2 km langen Streckenabschnitt der A 8 (vgl. Abbildung 7).

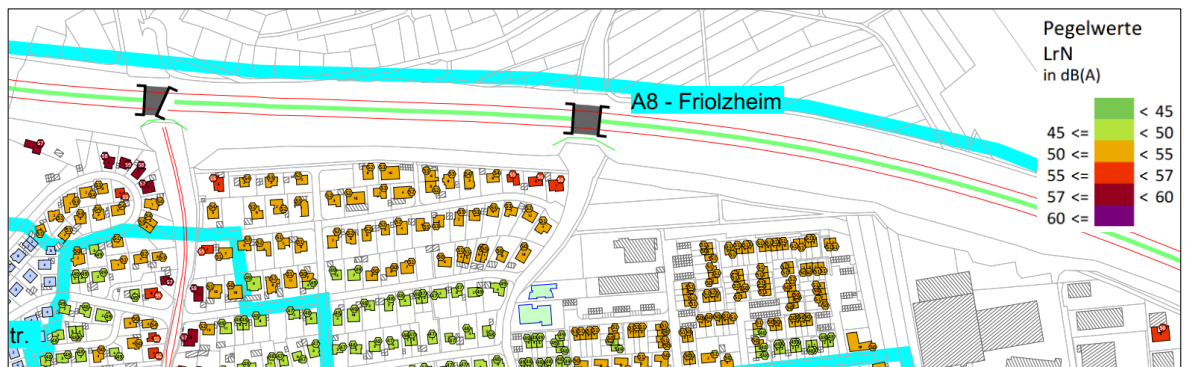


Abbildung 7: Gebäudelärmkarte Nacht, A 8 Frielzheim (Ausschnitt)

In Rechengebieten, in denen die Auslösewerte (65/55 dB(A) tags/nachts) nicht oder allenfalls geringfügig überschritten werden und die Betroffenen gering sind, wird zusätzlich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überprüft. Die Rechtsprechung orientiert sich bei der Identifizierung der Gefahrenlage an diesen Werten. Da sich die Grenzwerte der 16. BImSchV je nach Gebietstyp unterscheiden (vgl. Tabelle 6), wird vorab die Gebietsnutzung im Flächennutzungsplan der Gemeinde Frielzheim geprüft.

Nutzungen	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Kur- u. Altenheime	57	47
Reine u. allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59	49
Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

Tabelle 6: Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV

Laut Flächennutzungsplan sind die Flächen südlich der A 8 als Wohnbauflächen, Mischgebiete und Gewerbeflächen gekennzeichnet. Nach der 16. BImSchV ist für reine und allgemeine Wohngebiete der Grenzwert von 59 dB(A) tags an den Hauptwohngebäuden einzuhalten. Nach der RLS-19-Lärmberechnung werden im Tageszeitraum 59 dB(A) an insgesamt acht Hauptwohngebäuden überschritten. Davon betroffen sind 23 Einwohner:innen. Im Nachtzeitraum wird der Grenzwert der 16. BImSchV für Wohngebiete von 49 dB(A) an insgesamt 68 Hauptwohngebäuden nicht eingehalten.

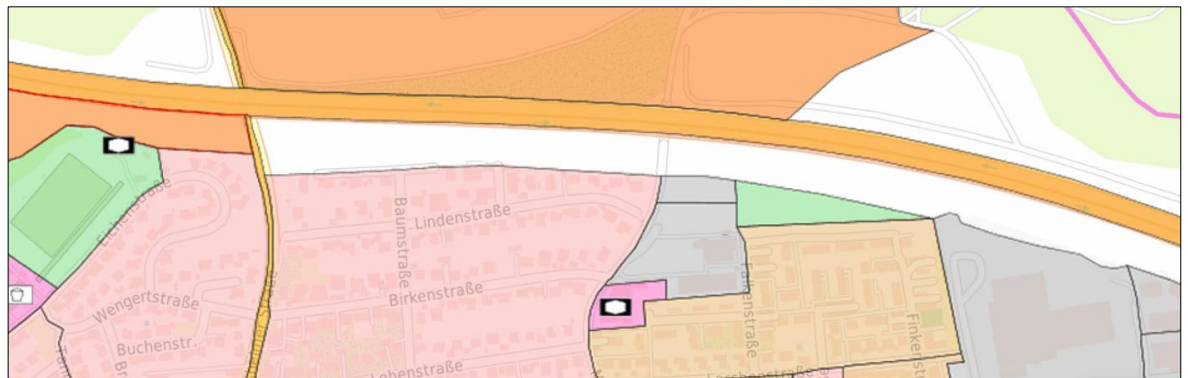


Abbildung 8: Flächennutzungsplan A 8 Frielzheim (Auszug)

2.4.2 Hauptbelastungsbereich A 8 Geißberg

Entlang der A 8 Geißberg werden maximale Lärmpegel in Höhe von 66 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht ermittelt. Die Anzahl der betroffenen Hauptwohngebäude sowie die Anzahl der betroffenen Einwohner:innen entlang der A 8 Geißberg können nachfolgender Tabelle 8 entnommen werden. Die Anzahl der betroffenen Einwohner:innen im Nachtzeitraum ist, trotz bereits umgesetzter Lärminderungsmaßnahmen, nach wie vor hoch. Die Unterschiede zwischen den Betroffenen im Tageszeitraum (6-22 Uhr) und denen im Nachtzeitraum (22-6 Uhr) lassen sich mit dem Schwerverkehrsanteil begründen (vgl. hierzu Tabelle 3).

02 - A 8 - Geißberg	Tag (06-22h)			Nacht (22-06h)		
	≥ 65 dB(A)	≥ 67 dB(A)	≥ 70 dB(A)	≥ 55 dB(A)	≥ 57 dB(A)	≥ 60 dB(A)
Anzahl betroffener Wohngebäude	1	0	0	24	16	0
Anzahl betroffener Einwohner:innen	7	0	0	70	52	0

Tabelle 7: Anzahl betroffener Einwohner:innen nach Pegelklassen – A 8 Geißberg

Entlang der A 8 Frielzheim wurde bereits ein lärmindernder Fahrbelag OPA 8 verbaut, welcher bei der Lärmberechnung auch berücksichtigt wurde. Aufgrund der geringen Betroffenheiten im Tageszeitraum, wird zusätzlich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überprüft. Laut Flächennutzungsplan ist die Bebauung Geißberg als Wohngebiet gekennzeichnet. Im Tageszeitraum wird der Grenzwert der 16. BImSchV von 59 dB(A) an insgesamt 19 Hauptwohngebäuden mit 57 Einwohner:innen überschritten. In der Nacht werden an allen 28 Hauptwohngebäuden des Wohngebietes Geißberg die Grenzwerte der 16. BImSchV in Höhe von 49 dB(A) nachts überschritten. Davon sind insgesamt 80 Einwohner:innen betroffen. Die Betroffenen, mit Überschreitungen der Lärmpegel 59/49 dB(A) tags/nachts nach 16. BImSchV, liegen einseitig nördlich der Fahrbahn innerhalb eines 450 Meter langen Abschnittes der A 8.

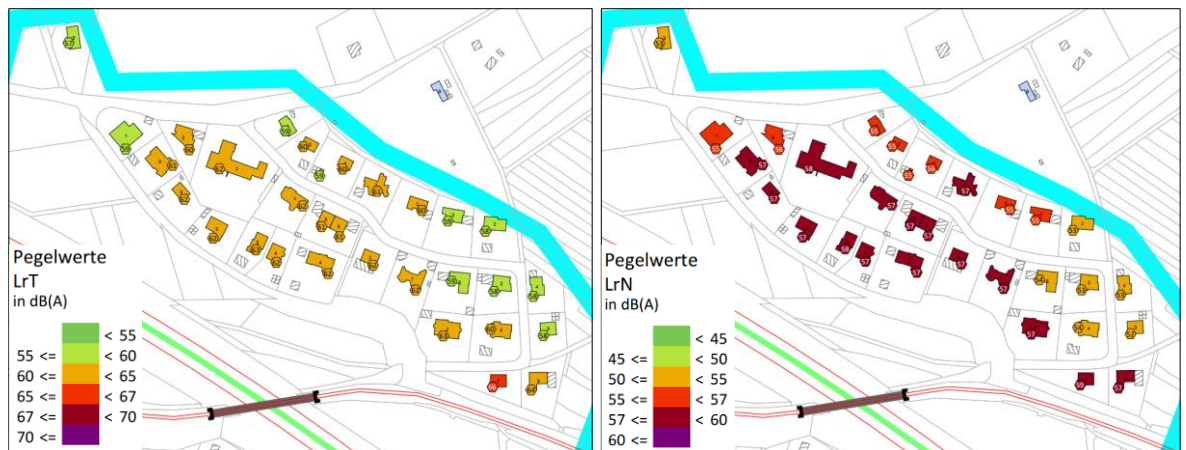


Abbildung 9: Gebäudelärmkarte Tag / Nacht, A 8 Geißberg



Abbildung 10: Flächennutzungsplan A 8 Geißberg (Auszug)

2.4.3 Hauptbelastungsbereich L 1180 Frielzheim

Entlang der L 1180 Ortsdurchfahrt Frielzheim werden maximale Lärmpegel in Höhe von 70/62 dB(A) tags/nachts ermittelt. Im Tageszeitraum wird der maximale Lärmpegel in Höhe von 70 dB(A) an fünf Hauptwohngebäuden erreicht. Die Anzahl der betroffenen Hauptwohngebäude, sowie die Anzahl der betroffenen Einwohner:innen entlang der L 1180 Frielzheim können nachfolgender Tabelle 8 entnommen werden.

03 - L 1180	Tag (06-22h)			Nacht (22-06h)		
	≥ 65 dB(A)	≥ 67 dB(A)	≥ 70 dB(A)	≥ 55 dB(A)	≥ 57 dB(A)	≥ 60 dB(A)
Anzahl betroffener Wohngebäude	32	27	5	49	37	23
Anzahl betroffener Einwohner:innen	177	132	12	227	188	109

Tabelle 8: Anzahl betroffener Einwohner:innen nach Pegelklassen – L 1180 Frielzheim

Obwohl entlang der L 1180 Frielzheim bereits eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen gilt, liegen die ermittelten Lärmpegel deutlich über den Auslösewerten von 65/55 dB(A) tags/nachts. Dies trifft insbesondere für den Bereich zwischen Kreisverkehrsplatz und Einmündung Schulstraße zu. In dem hier betrachteten Streckenabschnitt wurde noch kein lärmindernder Fahrbahnbelag verbaut. Dieser könnte die Lärmpegel nochmals reduzieren.

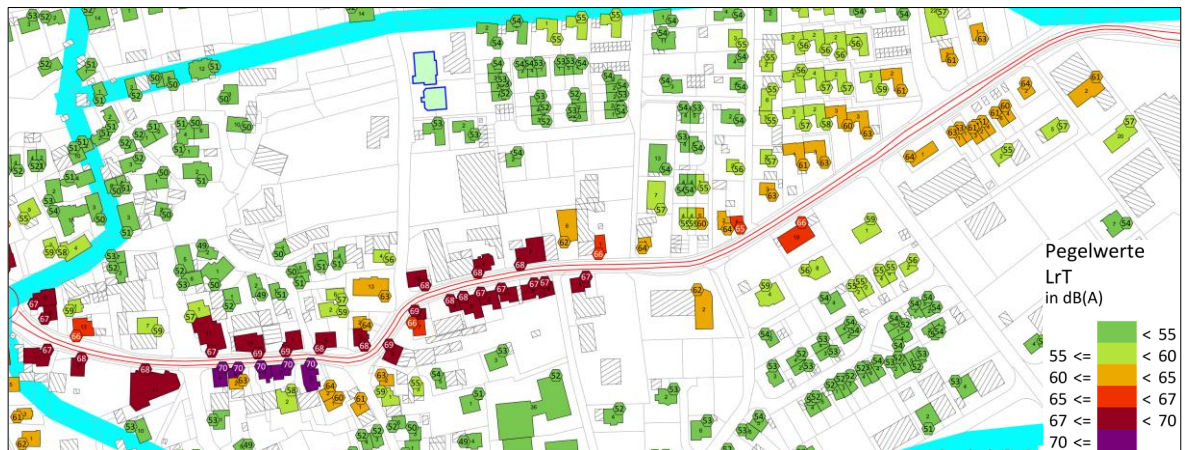


Abbildung 11: Ausschnitt Gebäudelärmkarte L 1180 Frielzheim (Tageszeitraum)

2.4.4 Hauptbelastungsbereich L 1175 Heimsheimer Straße

Entlang der L 1175 Heimsheimer Straße, im südlichen Bereich der Ortsdurchfahrt Frielzheim, werden die Pflichtwerte von 67/57 dB(A) tags/nachts im Tageszeitraum an einem Hauptwohngebäude und in der Nacht an drei Hauptwohngebäuden erreicht. Diese Gebäude liegen direkt südlich des Kreisverkehrsplatzes. Die Anzahl der betroffenen Hauptwohngebäude, sowie die Anzahl der betroffenen Einwohner:innen entlang der L 1175 Heimsheimer Straße können nachfolgender Tabelle 9 entnommen werden.

04 - L 1175 - Heimsheimer Str.	Tag (06-22h)			Nacht (22-06h)		
	≥ 65 dB(A)	≥ 67 dB(A)	≥ 70 dB(A)	≥ 55 dB(A)	≥ 57 dB(A)	≥ 60 dB(A)
Anzahl betroffener Wohngebäude	4	1	0	15	3	0
Anzahl betroffener Einwohner:innen	31	22	0	61	29	0

Tabelle 9: Anzahl betroffener Einwohner:innen nach Pegelklassen – L 1175 Heimsheimer Straße

Die südliche Ortsdurchfahrt L 1175 Heimsheimer Straße ist gekennzeichnet durch eine Richtung Ortsausgang zunehmend lockere Bebauung. Vor allem im Tageszeitraum sind nur einzelne Wohngebäude mit Lärmpegeln ≥ 65 dB(A) betroffen.

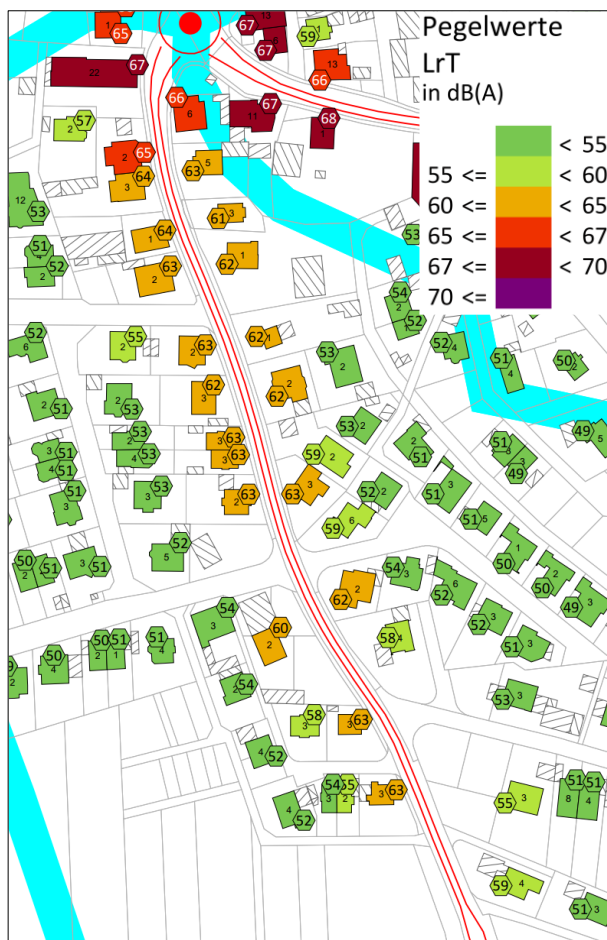


Abbildung 12: Ausschnitt Gebäudelärmkarte L 1175 Heimsheimer Straße (Tageszeitraum)

Zusätzlich wird die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überprüft. Die Wohngebäude entlang der L 1175 Heimsheimer Straße liegen südlich der Einmündung Feldbergstraße in Bereichen, welche durch den Flächennutzungsplan als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen sind (vgl. Abbildung 13). Die Grenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete sind 59/49 dB(A) tags/nachts. Die Grenzwerte für Mischgebiete betragen 64/54 dB(A) tags/nachts und sind somit nicht höher als die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von $\geq 65/55$ dB(A) tags/nachts. Von der Grenzwertüberschreitung der 16. BImSchV sind 33 bzw. 52 Einwohner:innen im Tages- bzw. Nachtzeitraum betroffen.

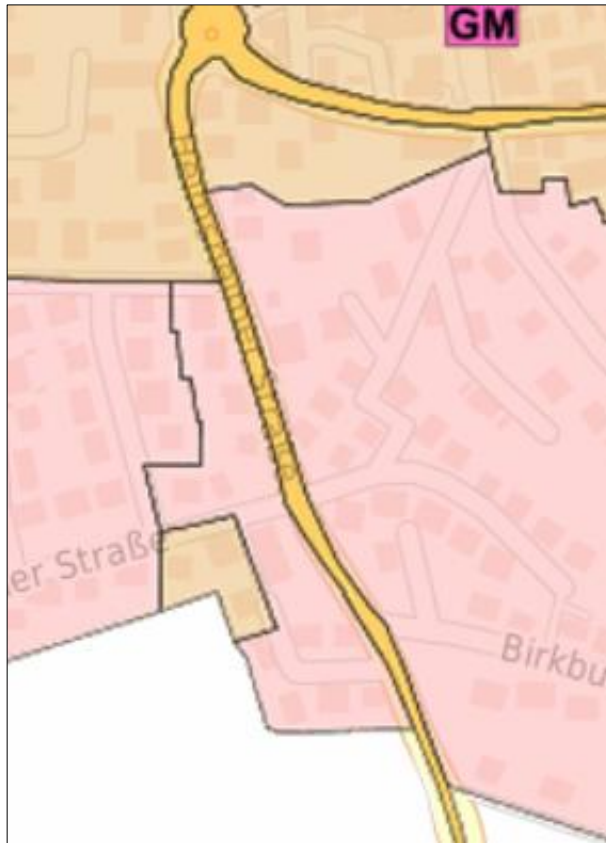


Abbildung 13: Flächennutzungsplan L 1175 Heimsheimer Straße (Auszug)

04 - L 1175 - Heimsheimer Str.	Wohngebiet		Mischgebiet	
	> 59 dB(A) tags	> 49 dB(A) nachts	> 64 dB(A) tags	> 54 dB(A) nachts
Anzahl betroffener Wohngebäude	14	19	4	8
Anzahl betroffener Einwohner:innen	33	52	31	42

Tabelle 10: Anzahl betroffener Einwohner:innen, 16. BImSchV – L 1175 Heimsheimer Straße

2.4.5 Hauptbelastungsbereich L 1175 Wimsheimer Straße

Entlang der L 1175 Wimsheimer Straße, im nördlichen Bereich der Ortsdurchfahrt Frielzheim, werden die Pflichtwerte nur im Nachtzeitraum (57 dB(A)) erreicht/überschritten. Dies betrifft 12 Hauptwohngebäude mit insgesamt 73 Einwohner:innen. Die Anzahl der betroffenen Hauptwohngebäude, sowie die Anzahl der betroffenen Einwohner:innen entlang der L 1175 Wimsheimer Straße können nachfolgender Tabelle 11 entnommen werden.

05 - L 1175 - Wimsheimer Str.	Tag (06-22h)			Nacht (22-06h)		
	≥ 65 dB(A)	≥ 67 dB(A)	≥ 70 dB(A)	≥ 55 dB(A)	≥ 57 dB(A)	≥ 60 dB(A)
Anzahl betroffener Wohngebäude	11	2	0	25	12	0
Anzahl betroffener Einwohner:innen	65	9	0	135	73	0

Tabelle 11: Anzahl betroffener Einwohner:innen nach Pegelklassen – L 1175 Wimsheimer Straße

Der nördliche Streckenabschnitt der Ortsdurchfahrt L 1175 Frielzheim ist gekennzeichnet durch eine recht lockere Bebauung beidseitig des Straßenzuges. Obwohl entlang der L 1175 Wimsheimer Straße, südlich der Einmündung Wengert-/Birkenstraße, bereits eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen gilt, sind sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum weiterhin Wohngebäude mit Lärmpegeln $\geq 65/55$ dB(A) betroffen.



Abbildung 14: Ausschnitt Gebäudelärmkarte L 1175 Wimsheimer Straße (Tageszeitraum)

2.4.6 Hauptbelastungsbereich K 4566 Pforzheimer Straße

Entlang der K 4566 Pforzheimer Straße, im westlichen Bereich der Ortsdurchfahrt Frielzheim, werden die Pflichtwerte nur im Nachtzeitraum (57 dB(A)) erreicht/überschritten. Dies betrifft vier Hauptwohngebäude mit 48 Einwohner:innen. Die Anzahl der betroffenen Hauptwohngebäude sowie die Anzahl der betroffenen Einwohner:innen entlang der K 4566 Pforzheimer Straße können nachfolgender Tabelle 12 entnommen werden.

06 - K 4566 Pforzheimer Str.	Tag (06-22h)			Nacht (22-06h)		
	≥ 65 dB(A)	≥ 67 dB(A)	≥ 70 dB(A)	≥ 55 dB(A)	≥ 57 dB(A)	≥ 60 dB(A)
Anzahl betroffener Wohngebäude	2	0	0	22	4	0
Anzahl betroffener Einwohner:innen	45	0	0	144	48	0

Tabelle 12: Anzahl betroffener Einwohner:innen nach Pegelklassen – K 4566 Pforzheimer Straße

Der westliche Streckenabschnitt der Ortsdurchfahrt K 4566 Frielzheim, ab Einmündung Lüßstraße, ist gekennzeichnet durch lockere Bebauung beidseitig des Straßenzuges. Zwischen Einmündung L 1175 und Lüßstraße gilt bereits eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen. Dennoch kommt es im Nachtzeitraum in diesem Bereich zu Überschreitungen der Auslöse- und Pflichtwerte.

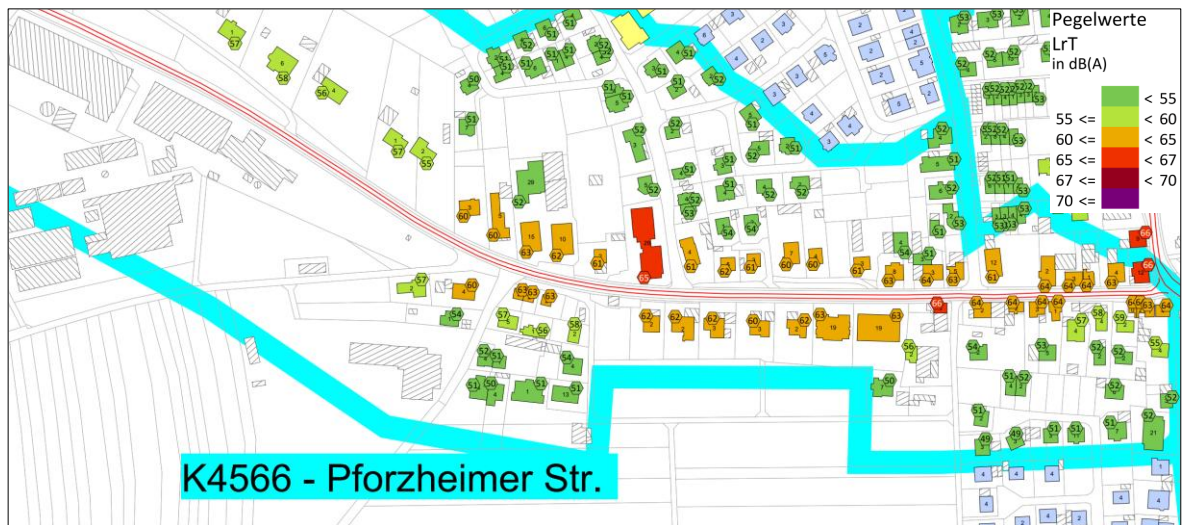


Abbildung 15: Ausschnitt Gebäudelärmkarte K 4566 Pforzheimer Straße (Tageszeitraum)

Zusätzlich wird die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überprüft. Die Wohngebäude entlang der K 4566 Pforzheimer Straße liegen überwiegend im Mischgebiet. Einzig die Fläche südlich der Fahrbahn K 4566, zwischen den Einmündungen Mühlweg und Lüßstraße, ist laut Flächennutzungsplan als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen (vgl. Abbildung 16). Die Grenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete sind 59/49 dB(A) tags/nachts. Die Grenzwerte für Mischgebiete betragen 64/54 dB(A) tags/nachts und sind somit nicht höher als die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von ≥ 65/55 dB(A) tags/nachts. Von der Grenzwertüberschreitung der 16. BImSchV sind 83 bzw. 157 Einwohner:innen im Tages- bzw. Nachtzeitraum betroffen.



Abbildung 16: Flächennutzungsplan K 4566 Pforzheimer Straße (Auszug)

06 - K 4566 Pforzheimer Str.	Wohngebiet		Mischgebiet	
	> 59 dB(A) tags	> 49 dB(A) nachts	> 64 dB(A) tags	> 54 dB(A) nachts
Anzahl betroffener Wohngebäude	7	7	2	21
Anzahl betroffener Einwohner:innen	50	50	33	107

Tabelle 13: Anzahl betroffener Einwohner:innen, 16. BImSchV – K 4566 Pforzheimer Straße

2.5 Bereits durchgeführte oder geplante Lärmschutzmaßnahmen

Geschwindigkeitsreduzierung

Innerhalb der Ortsdurchfahrt Friolzheim gilt entlang von Teilabschnitten der K 4566 Pforzheimer Straße sowie der L 1175 Wimsheimer / Pforzheimer Straße und L 1180 Leonberger Straße bereits heute eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h.

Lärmmindernde Fahrbahnbeläge

Entlang der A 8 Friolzheim wurde bereits ein lärmmindernder Fahrbahnbelag OPA 8 verbaut.

Lärmschutzbauten

Auch wurden bereits südlich und nördlich der Fahrbahn der A 8 Lärmschutzwälle errichtet (vgl. Abbildung 17).



Abbildung 17: Lärmschutzwälle, A 8 Frielzheim

2.6 Wirkungsanalyse und Abwägung der Geschwindigkeitsbeschränkungen

Eine Geschwindigkeitsreduzierung stellt eine schalltechnisch wirksame Maßnahme dar, welche schnell und kostengünstig realisierbar ist. Mit einer Geschwindigkeitsreduzierung beispielsweise von 30 km/h anstatt 50 km/h können die Schallleistungspegel um bis zu 3,5 dB(A) gesenkt werden. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind allerdings nur als Überbrückungsmaßnahme bis zur Realisierung nachhaltiger baulicher Lärmschutzmaßnahmen gedacht.

Innerhalb der Ortsdurchfahrt Frielzheim gelten bereits abschnittsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen. Diese wurden aufgrund der vorherigen Stufen der Lärmaktionsplanung umgesetzt. Im Rahmen der Wirkungsanalyse wird nun die straßenverkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkung Tempo 30 ganztags entlang weiterer Streckenabschnitte auf ihre Wirkung hin geprüft (s. Abbildung 18). Die Berechnung erfolgt dabei, wie auch bereits bei der Lärmkartierung, nach RLS-19. Die Lärmpegel werden für Hauptwohngebäude in 4 m über Grund berechnet.

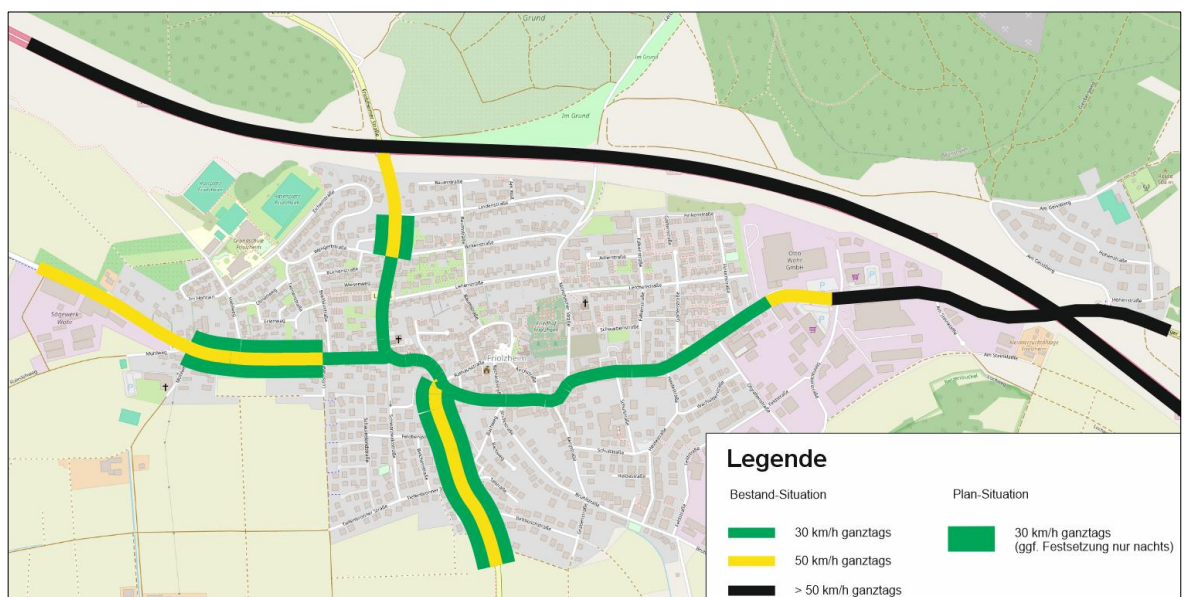


Abbildung 18: Zu untersuchende Geschwindigkeitsreduzierungen Frielzheim

Das Ergebnis der Wirkungsanalyse nach RLS-19 wird wie folgt dargestellt:

- Differenzenkarte ohne/mit 30 km/h für den Zeitbereich Tag und Gebäudelärmkarte mit 30 km/h für den Zeitbereich Tag
- Differenzenkarte ohne/mit 30 km/h für den Zeitbereich Nacht und Gebäudelärmkarte mit 30 km/h für den Zeitbereich Nacht

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung ... erheblich übersteigt“. Die Rechtsprechung orientiert sich bei der Identifizierung der Gefahrenlage an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).

Ferner heißt es im Kooperationserlass vom 08.02.2023: Werden die Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33). Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 36). Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.

Zu berücksichtigen ist dabei, dass für freiwillig untersuchte Strecken mit einer Verkehrsbelastung von kleiner 8.200 Kfz/24h „... die Ermessensausübung ... der zuständigen Fachbehörde“ obliegt (vgl. hierzu Schreiben vom 13. April 2021, Verkehrsministerium Baden-Württemberg, VM4-8826-27/7). Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Lärminderung sind dies die zuständigen Straßenverkehrsbehörden. In diesem Fall das Landratsamt Enzkreis als untere Straßenverkehrsbehörde.

„Das bedeutet, dass diese bei Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden sind, sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Kommunen jedoch zu eigen machen können“ (Kooperationserlass Lärmaktionsplanung B-W 2023).

Im Folgenden wird eine Abwägung der untersuchten Maßnahmen durchgeführt, bei der die Aspekte Lärminderungswirkung, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität, Verträglichkeit zwischen Kfz- und Rad-/Fußverkehr, Verlagerungseffekte, Verkehrsfluss, Fahrzeitverlust, Auswirkungen auf den ÖPNV, die Akzeptanz, Luftreinhaltung/Luftschadstoffe, Festsetzung von milderen Mitteln sowie die Anpassung von Lichtsignalanlagen berücksichtigt werden.

2.6.1 Lärminderung / Reduktion der Betroffenheiten

Mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h anstatt 50 km/h können die Lärmpegel um bis zu 3,5 dB(A) gesenkt werden. Das schalltechnische Wirkungspotential der Maßnahme Tempo 30 entlang der untersuchten Streckenabschnitte wird in Tabelle 14 und Abbildung 19 dargestellt.

Mit Tempo 30 können die Betroffenheiten oberhalb des Pflichtwertes von 67 dB(A) tags fast vollständig reduziert werden. Oberhalb des Pflichtwertes von 57 dB(A) nachts können durch die untersuchte Maßnahme die Betroffenheiten um 62% reduziert werden. Grundsätzliches Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, die

Lärmbelastungen unter die Auslösewerte (65/55 dB(A) tags/nachts) zu senken. Dieses Ziel wird in keinem der drei untersuchten Streckenabschnitte erreicht. Lediglich entlang der L 1175 Heimsheimer Straße können die 31 Betroffenen mit Lärmpegeln ≥ 65 dB(A) tags vollständig auf Null reduziert werden.

Rechengebiet		Tag (06-22h)			Nacht (22-06h)		
		Betroffene ≥ 65 dB(A)	Betroffene ≥ 67 dB(A)	Betroffene ≥ 70 dB(A)	Betroffene ≥ 55 dB(A)	Betroffene ≥ 57 dB(A)	Betroffene ≥ 60 dB(A)
04 - L 1175 - Heimsheimer Str.	Lärmkartierung	31	22	0	61	29	0
	Wirkungsanalyse (30km/h)	0	0	0	29	0	0
	Differenz	31	22	0	32	29	0
05 - L 1175 - Wimsheimer Str.	Lärmkartierung	65	9	0	135	73	0
	Wirkungsanalyse (30km/h)	39	1	0	123	39	0
	Differenz	26	8	0	12	34	0
06 - K 4566 Pforzheimer Str.	Lärmkartierung	33	0	0	144	36	0
	Wirkungsanalyse (30km/h)	12	0	0	41	13	0
	Differenz	21	0	0	103	23	0
Summe betroffener Einwohner:innen Lärmkartierung		129	31	0	340	138	0
Summe betroffener Einwohner:innen Wirkungsanalyse		51	1	0	193	52	0
Differenz		78	30	0	147	86	0
Differenz in %		60%	97%		43%	62%	

Tabelle 14: Vergleich betroffene Einwohner:innen mit/ohne Tempo 30

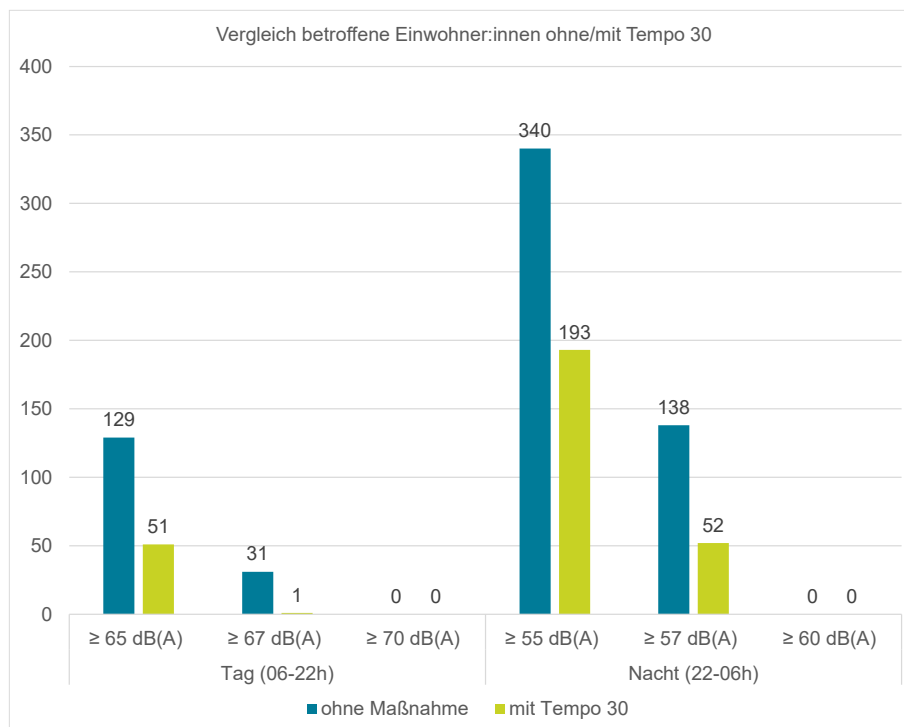


Abbildung 19: Vergleich betroffene Einwohner:innen mit/ohne Tempo 30

Werden nicht alle Betroffenen im Umfeld unter die Auslösewerte gebracht, lässt das nicht eine geringe Wirksamkeit erkennen, sondern, dass die ursprüngliche Lärmbelastung um mehr als die maximale Pegelreduktion über den Auslösewerten liegt. Eine geringere prozentuale Reduzierung der betroffenen Einwohner:innen unter die Auslösewerte zeigt somit vielmehr die Dringlichkeit der Maßnahme aufgrund der hohen

Lärmvorbelastungen. Geschwindigkeitsreduzierungen tragen zur Lärmreduzierung bei und können in Kombination mit weiteren Maßnahmen (bspw. Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags) das Ziel der Lärmaktionsplanung erreichen.

2.6.2 Fahrzeitverlust motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Fahrzeitverluste bei Konstantfahrt lassen sich theoretisch errechnen⁸. Der tatsächliche Fahrzeitverlust ist nachweislich jedoch deutlich geringer, denn Konstantfahrten von Kraftfahrzeugen treten an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen aufgrund von Lichtsignalanlagen, Querungsvorgängen, ein- und abbiegenden Fahrzeugen, Parkvorgängen etc. sehr selten ein. Die gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten in Ortsgebieten liegen oftmals zwischen 20 und 30 km/h. Laut Umweltbundesamt liegen die Verlustzeiten bei Tempo 30 anstatt Tempo 50 zwischen 0 und 4 Sekunden/100 m (Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Umweltbundesamt 2016).

Tabelle 15 zeigt die theoretisch errechneten Fahrzeitverluste für die drei Bereiche der Ortsdurchfahrt Frielzheim. Der Kooperationserlass besagt, dass eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet wird, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt. Die theoretischen und praktischen Fahrzeitverluste entlang der einzelnen untersuchten Bereiche der Ortsdurchfahrt Frielzheim überschreiten diese Unerheblichkeitsschwelle nicht. Werden jedoch die beiden Streckenabschnitte L 1175 Heimsheimer Straße und K 4566 Pforzheimer Straße hintereinander befahren, ergibt sich ein theoretischer Fahrzeitverlust von 35 Sekunden. Somit sind für diesen Fall die Zeitverluste in die Gesamtabwägung mit einzubeziehen.

Abschnitt	Länge (km)	MIV in Sek.
T30		
04 - L 1175 - Heimsheimer Str.	0.42	20
05 - L 1175 - Wimsheimer Str.	0.09	4
06 - K 4566 - Pforzheimer Str.	0.32	15

Tabelle 15: Theoretischer Fahrzeitverlust für den MIV (Tempo 30)

2.6.3 Fahrzeitverlust ÖPNV

Im Linienbusverkehr sind die Fahrzeitverluste tendenziell niedriger als im Individualverkehr, da der Linienbusverkehr maßgeblich von anderen Faktoren, wie Lage und Abstände der Haltestellen, Fahrgastwechsel etc. abhängt. Wenn sich auf der Strecke Halte ergeben (z.B. durch Signalanlagen oder Haltestellen) ist der Fahrzeitverlust entsprechend geringer (da sich der mit 50 km/h befahrene Streckenanteil reduziert).

Im Kooperationserlass 2023 heißt es, dass bei einer Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h für den ÖPNV überschlägig von einer Fahrzeitverlängerung von 20 Sekunden pro 1.000 Meter ausgegangen werden kann.

Abbildung 20 zeigt das ÖPNV-Netz der kartierten Strecken auf Gemarkung Frielzheim. Entlang der L 1175 Heimsheimer Straße gibt es keinen ÖPNV – daher sind bei Umsetzung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen auch keine negativen Auswirkungen für den öffentlichen Personennahverkehr zu erwarten.

⁸ Verlustzeiten wurden unter vereinfachten Rahmenbedingungen (Konstantfahrt, gesamte Strecke) ermittelt.



Abbildung 20: ÖPNV-Netz Frielzheim (Quelle: öpnvkarte.de)

Tabelle 16 zeigt die, nach Kooperationserlass berechneten, theoretischen Fahrzeitverluste für den ÖPNV bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50 entlang der Änderungsbereiche.

Abschnitt	Länge (km)	ÖPNV in Sek.
		T30
04 - L 1175 - Heimsheimer Str.	0.42	---
05 - L 1175 - Wimsheimer Str.	0.09	2
06 - K 4566 - Pforzheimer Str.	0.32	6

Tabelle 16: Theoretischer Fahrzeitverlust für den ÖPNV (Tempo 30)

Verkehrt eine Linie in mehreren Änderungsbereichen, ist der gesamthafte Fahrzeitverlust zu berücksichtigen. Der Kooperationserlass besagt, dass, sofern Bedenken gegen eine vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkung bestehen, der Aufgabenträger bzw. die jeweiligen Verkehrsunternehmen solche Verzögerungen und ihre Auswirkungen im Rahmen der Beteiligung quantifiziert und konkret darlegen sollten. Möglichkeiten, durch flankierende Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNVs beizutragen (Busspuren, Haltestellenkaps, Digitalisierung), sollten im Zuge der kooperativen Maßnahmenplanung in den Blick genommen werden.

2.6.4 Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit kann durch Geschwindigkeitsreduzierungen deutlich erhöht werden, da sich der Anhalteweg bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50 mehr als halbiert (s. Abbildung 21). Bei Tempo 40 gegenüber Tempo 50 reduziert sich der Anhalteweg nur um ca. ein Drittel. Verkehrsteilnehmende können bei niedrigeren Geschwindigkeiten mehr Details im Verkehrsraum wahrnehmen und infolgedessen früher reagieren. Sowohl das Unfallrisiko als auch die Unfallschwere sind bei Tempo 30 wesentlich geringer. Das Risiko tödlicher Verletzungen bei einem Unfall sinkt bei Tempo 30 statt Tempo 50 um 75% (Deutsche Umwelthilfe 2022).

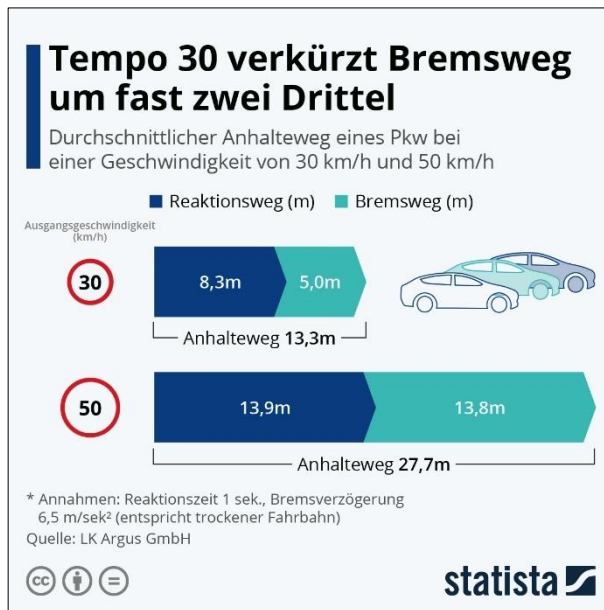


Abbildung 21: Anhalteweg Tempo 50 und 30

2.6.5 Aufenthaltsqualität

Geschwindigkeitsreduzierungen verbessern die lokale Lebens- und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes. Lärm- und Schadstoffreduktionen sowie eine erhöhte Sicherheit bewirken eine wesentliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Insbesondere in Straßenzügen mit Wohncharakter oder in Straßen, wo sich aufgrund unterschiedlicher Nutzungen viele Menschen aufhalten, spielt eine hohe Aufenthaltsqualität für das Wohlbefinden der Menschen eine große Rolle. Die hier betrachtete Ortsdurchfahrt Frielzheim hat einen dörflichen Charakter mit einem hohen Anteil an Wohnbebauung. Die Ortsdurchfahrt dient jedoch auch als offizielle Umleitungsstrecke für die A 8 und ist demnach mit einem hohen Schwerverkehrsanteil belastet. Je geringer die gefahrene Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ist, desto höher ist die Aufenthaltsqualität. Die Aufenthaltsqualität verbessert sich somit bei Tempo 30.

2.6.6 Verträglichkeit zwischen Kfz- und Rad-/Fußverkehr

Die Verträglichkeit zwischen Kfz- und Rad-/Fußverkehr wird bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50 erhöht. Die Koexistenz der unterschiedlichen Verkehrsträger wird gefördert. Fußgänger:innen profitieren insbesondere beim Queren von einem erhöhten Sicherheitsgefühl sowie grundsätzlich von der benannten erhöhten Aufenthaltsqualität.

Wie eingangs erwähnt, gilt innerhalb der Ortsdurchfahrt Frielzheim abschnittsweise schon Tempo 30 aus Lärmschutzgründen. Vor allem in Bereichen mit Querungshilfe (Fußgängerüberwege) gilt derzeit bereits eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. Dies betrifft die K 4566 Pforzheimer Straße, die L 1175 Wimsheimer Straße, die L 1175 Pforzheimer Straße sowie die L 1180 Leonberger Straße. Durch die räumliche Ausdehnung der ganztägigen Tempo-30-Beschränkung könnte die Benutzung der Querungshilfen in der K 4566 Pforzheimer Straße und L 1175 Wimsheimer Straße noch sicherer gemacht werden. Einzig entlang der L 1175 Heimsheimer Straße ist derzeit keine Querungshilfe vorhanden, sodass Fußgänger:innen die Straßenseite ohne Querungshilfe wechseln müssen, was bei Tempo 30 wesentlich sicherer ist als bei Tempo 50. Entlang dieses Straßenzuges könnte Tempo 30 die Verkehrssicherheit im Straßenraum grundsätzlich erhöhen. Grundsätzlich sind die innerörtlichen Gehwege entlang der untersuchten Straßenabschnitte sehr schmal, sodass der Platz zwischen Fußgänger:innen und vorbeifahrenden Kraftfahrzeugen gering ist. Tempo

30 senkt das Kollisionsrisiko zwischen Fußgänger:innen und Kraftfahrzeugen bei schmalen Gehwegen und erhöht das Komfortgefühl von Fußgänger:innen.

Ähnliches wie für Fußgänger:innen gilt auch für Radfahrer:innen. Hinzukommt, dass, wenn aufgrund beengter Platzverhältnisse keine separate Fahrradinfrastruktur angeboten werden kann, die Einführung von Tempo 30 den Radverkehr im Mischverkehr stärkt. Grundsätzlich kann der Radverkehr bei Tempo 30 im Mischverkehr mitfahren. Innerhalb der Ortsdurchfahrt Frielzheim gibt es keine separate Infrastruktur für den Radverkehr. Genauso wie bei der Aufenthaltsqualität erhöht sich auch die Verträglichkeit zwischen Kfz- und Rad-/Fußverkehr je geringer die gefahrene Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ist.

2.6.7 Akzeptanz der Maßnahme bei den Verkehrsteilnehmenden

In Bezug auf die Akzeptanz von Geschwindigkeitsbeschränkungen sind in erster Linie die Homogenität des Verkehrsflusses und die subjektive Wahrnehmung, der am Verkehr teilnehmenden Person entscheidend. Der Verkehrsfluss kann sich, wie in Kapitel 2.6.9 beschrieben, bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50 verbessern. Gegebenenfalls bedarf es unterstützender Geschwindigkeitsmessungen, um die Einhaltung der Geschwindigkeit zu kontrollieren. Dies wird als flankierende Maßnahme angeregt. Einheitliche Geschwindigkeiten werden erfahrungsgemäß von den Verkehrsteilnehmenden eher akzeptiert als häufig wechselnde Geschwindigkeiten. Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, wie es Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen sind, müssen von den Verkehrsteilnehmenden jedoch ohnehin akzeptiert werden.

2.6.8 Verlagerungseffekte

Im Allgemeinen werden keine direkten mittelbaren Verdrängungseffekte auf das nachgeordnete Straßennetz erwartet. Bisherige Tempo-30-Anordnungen haben laut Umweltbundesamt nicht zu nennenswerten Schleichverkehren geführt. Geringe Reisezeitverluste, verstetigte Verkehrsflüsse und die in den Nebennetzen häufig vorhandenen Tempo-30-Zonen mit Rechts-vor-Links-Regelungen führen in vielen Fällen dazu, dass die Gefahr von unerwünschten Schleichverkehren gering ist.

Die Planung sollte eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit immer im Netzzusammenhang und gemeinsam mit der Qualität des Verkehrsflusses betrachten, um die Attraktivität der Hauptstraßen für den Durchgangsverkehr beizubehalten.

In Frielzheim gilt in einem Großteil der Seitenstraßen der Ortsdurchfahrt bereits Tempo 30, sodass diese Strecken als Ausweichrouten nicht infrage kommen. Es werden somit bei Tempo 30 keine Verlagerungseffekte erwartet. Sollten entgegen der Annahme dennoch Verlagerungen beobachtet werden, müssen flankierende Maßnahmen eingeführt werden.

2.6.9 Verkehrsfluss

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit hat nur geringen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Straße. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h kann unter bestimmten Voraussetzungen sogar zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses beitragen. Die Qualität des Verkehrsflusses kann durch weniger Brems- und Beschleunigungsvorgänge steigen, was sich ebenfalls positiv auf die Lärmimmission auswirkt. Für die subjektive Qualitätswahrnehmung der Kraftfahrzeugführer:innen sind gleichmäßige Verkehrsströme ohne große Geschwindigkeitsdifferenzen auf einem niedrigeren, aber homogenen Niveau positiver, als höhere Spitzengeschwindigkeiten mit mehr Stopps. In Frielzheim wird bei Tempo 30 eine leichte Verbesserung bzw. auf alle Fälle keine Verschlechterung des Verkehrsflusses erwartet.

2.6.10 Luftreinhaltung / Luftschadstoffe

Ein wesentliches Kriterium für die Schadstoffbelastung ist der Verkehrsfluss. Kann eine Verstetigung des Verkehrsflusses erreicht werden, sind auch deutliche Reduktionen der Luftschadstoffe möglich, da die besonders schadstofflastigen Beschleunigungsvorgänge verringert werden. Der Berliner Senat hat an fünf Hauptstraßen die Wirkung von Tempo 30 gemessen. Dort sanken die NO₂-Werte im Jahresmittel um bis zu 4 µg/m.

2.6.11 Anpassung Lichtsignalanlagen

Entlang der untersuchten Streckenabschnitte innerhalb der Ortsdurchfahrt Frielzheim gibt es keine Lichtsignalanlagen. Somit entfällt die Überprüfung von Schaltzeiten bei der Einführung von Geschwindigkeitsreduzierungen.

2.6.12 Lückenschlüsse

Der Kooperationserlass besagt, dass wenn innerhalb geschlossener Ortschaften zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen nur ein kurzer Streckenabschnitt (bis zu 300 Meter bzw. nach StVO-Novelle 2024 500 Meter) liegt, so kommt zur Verstetigung des Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindigkeit auch zwischen den beiden in der Geschwindigkeit beschränkten Streckenabschnitten in Betracht. Gleiches gilt für einen Abschnitt zwischen einer innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung und der Ortstafel.

Entlang der K 4566 Pforzheimer Straße und L 1175 Heimsheimer Straße gibt es wenige Betroffenen mit Lärmpegeln ≥ 65 dB(A) tags. Entlang vorbenannter Straßenzüge werden jedoch die Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete an mehreren Hauptwohngebäuden im Tageszeitraum nicht eingehalten. Wie im nachfolgenden Kapitel 2.6.13 beschrieben, wird demnach eine Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h ganztags empfohlen. Ein Lückenschlusskriterium wird für keinen der drei untersuchten Bereiche herangezogen.

Während der Gemeinderatssitzung vom 17. Februar 2025 wurde vom Gremium der Wunsch geäußert, die geltende Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags auf der L 1180 Richtung Osten auszudehnen. Derzeit endet bzw. beginnt Tempo 30 aus Lärmschutzgründen in Höhe des Gebäude Leonberger Straße 66.⁹ Im Bereich der Leonberger Straße 66 und dem östlichen Ortsaus-/eingang gibt es keine Hauptwohngebäude die mit Lärmpegeln $\geq 65/55$ dB(A) tags/nachts betroffen sind. Allerdings sind in diesem kurzen 200 Meter langen Abschnitt zwei Bushaltestelle, eine Querungshilfe in Form einer Mittelinsel sowie die Zu-/Ausfahrten zu den örtlichen Nahversorger. Ein reduziertes Geschwindigkeitsniveau in diesem Bereich würde die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöhen (insbesondere für die Fußgänger:innen) und das Ein- und Abbiegen für den Kfz-Verkehr erleichtern. Die Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge würden sich auf den Außerortsbereich verlagern und nicht mehr im Bereich der Querungshilfe stattfinden. Aus vorbenannten Gründen wird für den 200 Meter langen Streckenabschnitt der L 1180 Leonberger Straße der Lückenschluss zwischen der bereits bestehenden Tempo 30-Beschränkung und dem östlichen Ortsaus-/eingang vorgeschlagen.

2.6.13 Alternative Geschwindigkeitsreduzierungen

Die Anordnung einer nur nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen kann eine geeignete Alternative darstellen, wenn im Tageszeitraum nur geringe Betroffenen bestehen. Sind die Betroffenen im Tageszeitraum jedoch hoch, stellt eine Beschränkung nur in der Nachtzeit keine gleich oder annähernd gleich wirksame Maßnahme dar. Vorteilhaft an einer ausschließlich nächtlichen

⁹ Siehe Verkehrsrechtliche Anordnung vom 13.05.2024 (AZ.: 34-112.21)

Geschwindigkeitsreduzierung ist, dass deutlich weniger Verkehrsteilnehmende sowie der ÖPNV nahezu gar nicht betroffen sind.

Entlang der Streckenabschnitte L 1175 Heimsheimer Straße und K 4566 Pforzheimer Straße gibt es im Tageszeitraum nur wenig betroffene Hauptwohngebäude mit einem Lärmpegel ≥ 65 dB(A) (s. Kapitel 2.4.4 und 2.4.6). Als Alternative kommt demnach eine ausschließlich nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen von 30 km/h in Betracht. Die negativen Auswirkungen einer rein nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung sind geringer. Der theoretisch ermittelte Fahrzeitverlust für die beiden Streckenabschnitte käme nur im Nachtzeitraum zum Tragen. Obendrein wäre davon eine geringere Anzahl an Kraftfahrzeugen betroffen. Da entlang der L 1175 Heimsheimer Straße und K 4566 Pforzheimer Straße nach der 16. BImSchV ebenfalls Betroffenheiten im Tageszeitraum vorhanden sind, stellt die rein nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h allerdings keine geeignete Alternative dar.

Als Alternative zu einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h kann eine Beschränkung auf 40 km/h angedacht werden. Tempo 40 hat ein geringeres Lärminderungspotential, sodass das Ziel der Lärmaktionsplanung, die Lärmemission unterhalb die Auslösewerte 65/55 dB(A) tags/nachts zu senken, noch weniger als mit Tempo 30 erreicht werden kann. Gleichzeitig hat Tempo 40 geringere positive Nebeneffekte. Der einzige positive Aspekt im Vergleich zu Tempo 30 ist, dass der Fahrzeitverlust bei Tempo 40 geringer ausfällt. Vermieden werden sollte ein Wechsel zwischen unterschiedlichen Geschwindigkeitsregelungen, damit die Vorgaben für die Verkehrsteilnehmenden leicht verständlich sind und Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge vermieden werden. Es empfiehlt sich daher nicht, im nördlichen Abschnitt der L 1175 Wimsheimer Straße, im westlichen Abschnitt der K 4566 Pforzheimer Straße und entlang der L 1175 Heimsheimer Straße Tempo 40 aus Lärmschutzgründen anzuordnen; da entlang der übrigen Streckenabschnitte bereits eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen gilt. Eine Vereinheitlichung der Geschwindigkeitsbeschränkungen wird angestrebt. Auch eine gleichzeitige Anordnung von Tempo 30 ganztags und Tempo 30 nachts im westlichen Streckenabschnitt der K 4566 Pforzheimer Straße und L 1175 Heimsheimer Straße soll aus Gründen der Vereinheitlichung vermieden werden.

2.6.14 Fazit und Zusammenfassung der Geschwindigkeitsbeschränkungen

Die Abwägung kommt zu dem Ergebnis, dass die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierungen von 30 km/h ganztags entlang der Ortsdurchfahrt Frielzheim verhältnismäßig und zielführend sind. In der Ortsdurchfahrt Frielzheim wird eine Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h gegenüber einer Geschwindigkeitsreduzierung von 40 km/h bevorzugt, da die Lärminderung mit 30 km/h deutlich höher ist und die positiven Nebeneffekte größer sind. Ausschließlich der Fahrzeitverlust, insbesondere für den ÖPNV, kann als negative Auswirkung genannt werden. Diesbezüglich sind die Aufgabenträger bzw. die jeweiligen Verkehrsunternehmen angehalten, solche Verzögerungen und ihre Auswirkungen im Rahmen der Beteiligung quantifiziert und konkret darzulegen.

Nach erfolgter Abwägung sollen somit folgende Geschwindigkeitsreduzierungen gelten:

- Verlängerung **30 km/h ganztags** aus Lärmschutzgründen entlang der L 1175 Wimsheimer Straße um 90 Meter Richtung Norden bis auf Höhe Lindenstraße
- Verlängerung **30 km/h ganztags** aus Lärmschutzgründen entlang der K 4566 Pforzheimer Straße um 315 Meter Richtung Westen bis Einmündung Ruhleslohweg
- **30 km/h ganztags** aus Lärmschutzgründen entlang der L 1175 Heimsheimer Straße zwischen dem Kreisverkehrsplatz und Ortsein-/ausgang Süd auf einer Länge von 420 Metern
- Verlängerung **30 km/h ganztags** aus Lärmschutzgründen entlang der L 1180 Leonberger Straße um 200 Meter Richtung Osten bis Beginn bzw. mit Ende 70 km/h-Beschränkung (Lückenschlusskriterium).

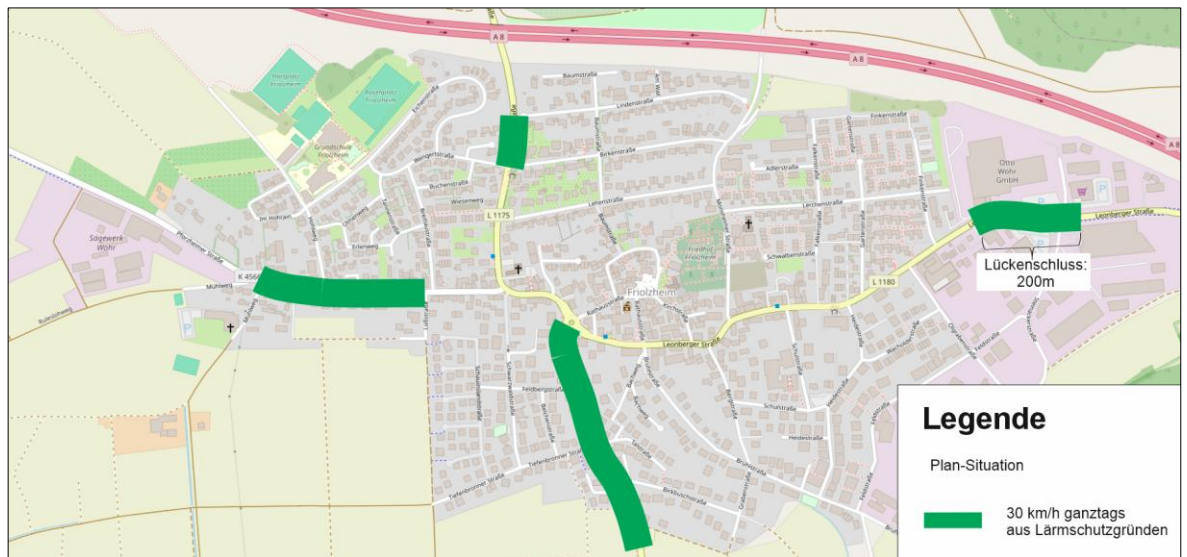


Abbildung 22: Geschwindigkeitsreduzierungen nach Abwägung, vor Offenlage

2.7 Weitere Lärminderungsmaßnahmen

Lärmmindernder Fahrbahnbelag

Von den technisch möglichen und zielführenden Maßnahmen besitzt der lärmmindernde Fahrbahnbelag das größte Lärminderungspotential. Je nach Typ des lärmmindernden Fahrbahnbelags können durch den Einbau eines Solchen Pegelminderungen von 2-4 dB(A) erreicht werden. Der Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags kann aus wirtschaftlichen Gründen erst mit einem turnusmäßigen Ersatz der vorhandenen Fahrbahndecke erfolgen.

Für alle untersuchten Streckenabschnitte auf Gemarkungsgebiet Frielzheim in denen die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A) überschritten werden und noch kein lärmmindernder Belag verbaut wurde, soll bei zukünftigen Straßenbau- bzw. Straßenunterhaltungsmaßnahmen der Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags geprüft werden. Unter lärmmindernden Fahrbahnbelägen sind alle Fahrbahnbeläge zu verstehen, die gemäß Tabelle 1 eine lärmmindernde Wirkung aufweisen (bspw. auch AC11, SMA5, SMA8). Zum Zeitpunkt der Sanierung soll der Fahrbahnbelag eingebaut werden, der dann dem neuesten Stand der Technik entspricht und mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand eine maximale Verbesserung der Lärmsituation bewirken kann.

Lärmschutzwände- / wälle

Bei hohen Lärmbelastungen kann die Errichtung von Lärmschutzwänden / -wällen in Betracht gezogen werden, da diese ein großes Lärminderungspotenzial besitzen. Die Errichtung von Lärmschutzwänden / -wällen ist eine mittel- bis langfristig realisierbare Maßnahme zum Schutz von Wohnbebauung. Im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens muss u.a. geprüft werden, ob und wie sich städtebauliche Aspekte auf die Dimensionierung der Lärmschutzwand auswirken. Der Bau von Lärmschutzwänden ist sehr kostenintensiv. In innerörtlichen Lagen sind die Platzverhältnisse für die Errichtung von Lärmschutzbauwerken oftmals begrenzt und entstehende Trennwirkungen sollten verhindert werden.

Somit kommt für die Ortsdurchfahrt Frielzheim keine Lärmschutzwand zur Reduzierung der Lärmemission infrage. Entlang der A 8 Gemarkung Frielzheim existieren derzeit schon Lärmschutzbauwerke.

Geschwindigkeitsüberwachungen

Geschwindigkeitsbeschränkungen bewirken nur dann eine tatsächliche Lärminderung, wenn sie durch die Verkehrsteilnehmenden eingehalten werden oder wenn zumindest das Geschwindigkeitsniveau gegenüber dem Bestand deutlich abgesenkt wird. Die geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen sollten durch Kontrollen (LRA Enzkreis) verstärkt überwacht werden. Mittels Anzeigedisplays kann zusätzlich auf die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit hingewirkt werden.

Passiver Lärmschutz

Unabhängig von der Umsetzung zukünftiger Lärminderungsmaßnahmen ermöglicht die sogenannte Lärmsanierung bei bestehenden Straßen in der Baulast des Bundes/Landes, die nicht neu gebaut oder wesentlich geändert werden, Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Die Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt. Voraussetzung für die Lärmsanierung ist die Überschreitung folgender Auslösewerte:

Nutzungen	Tag (dB(A))	Nacht (dB(A))
Krankenhäuser, Schulen, Kur- u. Altenheime, Wohn- u. Kleinsiedlungsgebiete	64	54
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	66	56
Gewerbegebiete	72	62
Rastanlagen (für LKW-Fahrer)	-	65

Tabelle 17: Auslösewerte für die Lärmsanierung in der Baulast des Bundes/Landes

So kann bspw. für die von Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte betroffenen Wohngebäude bei dem zuständigen Regierungspräsidium ein Antrag auf Bezuschussung für den Einbau von Lärmschutzfenstern gestellt werden. Die Gemeinde wird die Eigentümer:innen der betroffenen Wohngebäude bei der Antragsstellung unterstützen.

Ruhige Gebiete

Kommunen haben die Möglichkeit, ruhige Gebiete festzusetzen, um diese vor weiterer Verlärmung zu schützen. Aufgrund der ländlichen Lage von Frielzheim fehlt es an der Erforderlichkeit für die Festlegung ruhiger Gebiete, da den Menschen genügend Rückzugsräume zur Verfügung stehen.

Lärmschutz in der Bauleitplanung

In der kommunalen Bauleitplanung berücksichtigt die Gemeinde Frielzheim auch zukünftig die Hinweise des Ministeriums für Verkehr (VM) vom 8. Februar 2023 zur Lärminderung mittels städtebaulicher Maßnahmen (vgl. Kapitel 1.8.4). Dazu zählt zum Beispiel eine schalltechnisch sinnvolle Gliederung von Baugebieten.

2.8 Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung – vor Offenlage

Bereich	Maßnahme	Zuständigkeit
L 1175 Wimsheimer Straße	Verlängerung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen entlang der L 1175 Wimsheimer Straße um 90 Meter Richtung Norden bis auf Höhe Lindenstraße.	LRA Enzkreis
K 4566 Pforzheimer Straße	Verlängerung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen entlang der K 4566 Pforzheimer Straße um 315 Meter Richtung Westen bis Einmündung Ruhleslohweg.	LRA Enzkreis
L 1175 Heimsheimer Straße	Festsetzung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen entlang der L 1175 Heimsheimer Straße zwischen dem Kreisverkehrsplatz und Ortsein-/ausgang Süd auf einer Länge von 420 Metern.	LRA Enzkreis
L 1180 Leonberger Straße	Verlängerung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen entlang der L 1180 Leonberger Straße um 200 Meter Richtung Osten bis Beginn bzw. mit Ende 70 km/h-Beschränkung (Lückenschlusskriterium).	LRA Enzkreis
Gemarkung Friolzheim	Anregung zur Umsetzung von flankierenden Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	LRA Enzkreis (Kontrollen), Gemeinde Friolzheim (Anzeigedisplays)
	Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelags als vordringlicher Bedarf in allen Bereichen, in denen die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung (65/55 dB(A) tags/nachts) erreicht/überschritten werden	RP Karlsruhe
	Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr)	Gemeinde Friolzheim / LRA Enzkreis / RP Karlsruhe
	Unterstützung der Eigentümer:innen stark belasteter Wohngebäude bei der Antragstellung auf Bezuschussung für den Einbau von Lärmschutzfenstern	
	Beachtung der Hinweise des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg vom 08.02.2023 für die kommunale Bauleitplanung	

2.9 Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren

Im Zeitraum vom 30. März 2025 bis einschließlich 05. Mai 2025 fand das Beteiligungsverfahren statt. Es wurden sowohl die Behörden / Träger öffentlicher Belange als auch die Öffentlichkeit beteiligt. Dem Landratsamt Enzkreis wurde eine Fristverlängerung bis Ende Juli 2025 eingeräumt. Insgesamt gingen bei der Gemeindeverwaltung Friolzheim sieben Stellungnahmen seitens Behörden / Träger öffentlicher Belange und keine Stellungnahme seitens der Bürgerschaft ein. Eine tabellarische Übersicht aller Stellungnahmen und der dazugehörige Wertungsvorschlag kann der Anlage 8 entnommen werden.

Unmittelbare Auswirkungen auf die im Berichtsentwurf vorgeschlagenen Maßnahmen entfaltet die Stellungnahmen des Landratsamtes Enzkreis. Seitens dieser Behörde wird im Rahmen ihrer Zuständigkeit folgenden Maßnahmen im Wesentlichen zugestimmt:

- K 4566 Pforzheimer Straße: Verlängerung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen entlang der K 4566 Pforzheimer Straße um 290 Meter Richtung Westen bis ca. Einmündungsbereich Mühlweg
(räumlicher Geltungsbereich 25 Meter kürzer als im Planentwurf)
- L 1175 Wimsheimer Straße: Verlängerung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen entlang der L 1175 Wimsheimer Straße um 50 Meter Richtung Norden bis zur Ortstafel
(räumlicher Geltungsbereich 40 Meter kürzer als im Planentwurf)

Es wird empfohlen, diese leicht verkürzten räumlichen Geltungsbereiche in den Lärmaktionsplan zur Beschlussfassung mit aufzunehmen.

Anstatt der ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen von 30 km/h entlang der L 1175 Heimsheimer Straße, zwischen dem Kreisverkehrsplatz und Ortsein-/ausgang Süd auf einer Länge von 420 Metern, schlägt das Landratsamt eine Geschwindigkeitsreduzierung im Nachtzeitraum (22-6 Uhr) für einen 100 Meter kürzeren Geltungsbereich vor.

- L 1175 Heimsheimer Straße: Festsetzung einer nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen entlang der L 1175 Heimsheimer Straße zwischen dem Kreisverkehrsplatz und ca. dem Gebäude «In den Krautgärten 1» auf einer Länge von 320 Metern

Diesem Maßnahmenvorschlag kann nicht gefolgt werden. Zum einen befinden sich in oben benannten Streckenabschnitt im Tageszeitraum ebenfalls Lärmbetroffenheiten nach der 16. BImSchV: 18 Hauptwohnbauwerke mit 64 Einwohner:innen mit Grenzwertüberschreitung (vgl. hierzu Tabelle 10). 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 überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33).

Ferner würde mit dem Alternativvorschlag «Tempo 30 nachts» ein sog. Flickenteppich entstehen – dies soll aus Gründen der Verkehrssicherheit und Akzeptanz vermieden werden. Der Wechsel zwischen unterschiedlichen Geschwindigkeitsregelungen verursacht verstärkt Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge anstatt den Verkehrsfluss zu verstetigen.

Es wird empfohlen, an der Maßnahme Tempo 30 ganztags entlang der L 1175 Heimsheimer Straße festzuhalten und dabei den leicht verkürzten räumlichen Geltungsbereich in den Lärmaktionsplan zur Beschlussfassung mit aufzunehmen. Im Falle einer Nichtumsetzung dieser Maßnahme gilt der Beschluss des Lärmaktionsplans als sog. Vorratsbeschluss.

Folgende Maßnahme wird wegen zu geringer Betroffenheiten als unverhältnismäßig betrachtet und deshalb abgelehnt. Auch das sog. Lückenschlusskriterium wird seitens des Landratsamtes Enzkreis für diese Maßnahme nicht akzeptiert:

- L 1180 Leonberger Straße: Verlängerung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen entlang der L 1180 Leonberger Straße um 200 Meter Richtung Osten bis Beginn bzw. mit Ende 70 km/h-Beschränkung (Lückenschlusskriterium)

Für die Umsetzung des sog. Lückenschlusskriteriums (Lärminderungsmaßnahmen vor Offenlage) bestehen kaum Chancen auf Zustimmung der zuständige Straßenverkehrsbehörde. Dennoch wird empfohlen diesen Maßnahmenvorschlag im Lärmaktionsplan zur Beschlussfassung, quasi als Vorratsbeschluss, beizubehalten.

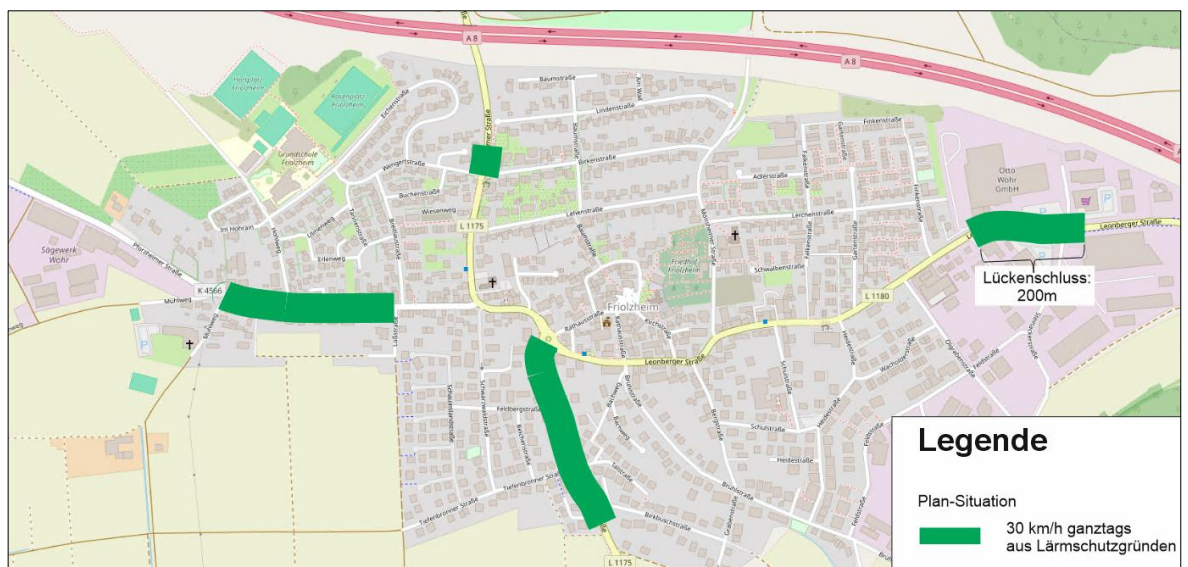


Abbildung 23: Geschwindigkeitsreduzierungen nach Abwägung, nach Offenlage

Dieses Kapitel wie auch das nachfolgende Kapitel 2.10 wurde zusätzlich eingefügt.

2.10 Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung – nach Offenlage

Bereich	Maßnahme	Zuständigkeit
L 1175 Wimsheimer Straße	Verlängerung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen entlang der L 1175 Wimsheimer Straße um 50 Meter Richtung Norden bis zur Ortstafel.	LRA Enzkreis
K 4566 Pforzheimer Straße	Verlängerung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen entlang der K 4566 Pforzheimer Straße um 290 Meter Richtung Westen bis ca. Einmündungsbereich Mühlweg.	LRA Enzkreis
L 1175 Heimsheimer Straße	Festsetzung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen entlang der L 1175 Heimsheimer Straße zwischen dem Kreisverkehrsplatz und ca. dem Gebäude «In den Krautgärten 1» auf einer Länge von 320 Metern.	LRA Enzkreis
L 1180 Leonberger Straße	Verlängerung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen entlang der L 1180 Leonberger Straße um 200 Meter Richtung Osten bis Beginn bzw. mit Ende 70 km/h-Beschränkung (Lückenschlusskriterium).	LRA Enzkreis
Gemarkung Friolzheim	Anregung zur Umsetzung von flankierenden Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	LRA Enzkreis (Kontrollen), Gemeinde Friolzheim (Anzeigedisplays)
	Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags als vordringlicher Bedarf in allen Bereichen, in denen die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung (65/55 dB(A) tags/nachts) erreicht/überschritten werden	RP Karlsruhe
	Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr)	Gemeinde Friolzheim / LRA Enzkreis / RP Karlsruhe
	Unterstützung der Eigentümer:innen stark belasteter Wohngebäude bei der Antragstellung auf Bezuschussung für den Einbau von Lärmschutzfenstern	
	Beachtung der Hinweise des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg vom 08.02.2023 für die kommunale Bauleitplanung	

Rapp AG

ppa. C. Schulz

i.A. N. Ebbers

Carina Schulz
Fachverantwortliche Schallschutz
Süddeutschland

Nora Ebbers
Fachplanerin Lärmaktionspläne