

Gemeinde Dossenheim, Gemeinde Hirschberg, Stadt  
Schriesheim

# Lärmaktionsplanung

Endbericht 4. Runde



Karlsruhe  
Januar 2025



Gemeinde Dossenheim, Gemeinde Hirschberg, Stadt  
Schriesheim

# Lärmaktionsplanung

Endbericht 4. Runde

## Bearbeiter

Dr.-Ing. Frank Gericke (Projektleiter)

LL.B. Adrian Gericke

M.Eng. Mohamed Seboui

## Verfasser

**MODUS CONSULT** Gericke GmbH & Co. KG

Pforzheimer Straße 15b

76227 Karlsruhe

0721 / 86009-0

Erstellt im Auftrag der Gemeinden Dossenheim, Hirschberg, Schriesheim

im Januar 2025



## Inhalt

<b>1. Ausgangssituation</b> .....	<b>8</b>
1.1 Anlass der Lärmaktionsplanung .....	8
1.2 Stand der Umsetzung von Maßnahmen nach Lärmaktionsplanung .....	10
<b>2. Aufgabe, Ziel und Ablauf des Lärmaktionsplans</b> .....	<b>13</b>
2.1 Aufgaben und Ziele des Lärmaktionsplans .....	13
2.2 Rechtliche Grundlagen / EU-Umgebungslärmrichtlinie .....	15
2.3 Ablauf der Lärmaktionsplanung .....	15
2.4 Beurteilungsgrundlagen .....	17
2.5 Rahmenbedingungen zur Abwägung .....	21
<b>3. Kartierung des Bestands</b> .....	<b>25</b>
3.1 Straßenverkehrslärm .....	25
3.2 Berechnungsergebnisse des Status Quo .....	27
3.3 Lärmschwerpunkte / Hot-Spot-Bereiche .....	27
3.4 Aktionsbereiche .....	28
3.5 Lärmkennziffer Status Quo (Straßenverkehr) .....	30
3.6 Lärmkartierung des Bestands (Schienenverkehr) .....	30
<b>4. Maßnahmen zur Lärminderung im Straßenverkehr</b> .....	<b>31</b>
4.1 Minderung des Straßenverkehrslärms .....	31
4.2 Abschätzung der Minderungswirkung .....	40
4.3 Abwägungsgrundlagen .....	45
4.4 Kosten-Nutzen-Analyse .....	50
<b>5. Ruhige Gebiete</b> .....	<b>52</b>
<b>6. Fazit und Ausblick</b> .....	<b>55</b>
6.1 Maßnahmen zum Straßenverkehrslärm – kurzfristig .....	55
6.2 Maßnahmen zum Straßenverkehrslärm – mittelfristig .....	55
6.3 Ausblick .....	56
<b>7. Glossar</b> .....	<b>57</b>
7.1 Begriffserklärungen .....	57
7.2 Literatur und Quellen .....	65
7.3 Online-Quellen: .....	67
7.4 Abkürzungen .....	68

## Abbildungen

- Abb. 1: Prinzip der Verkehrssättigungsstärke (Quelle: UBA) (21)
- Abb. 2: Verlauf der mittleren Kfz-Geschwindigkeit vor/nach T30-Anordnung in Monaten (Quelle: UBA) (22)
- Abb. 3: Anhalteweg bei Tempo 30 und bei Tempo 50 (Quelle: UBA) (22)
- Abb. 4: Differenzen von Luftschadstoffen vor/nach T 30-Anordnung über 3 Jahre hinweg (Quelle: UBA) (24)
- Abb. 5: Streckenabschnitte in Hirschberg (Quelle: OpenStreetMap) (48)
- Abb. 6: Liniennetzplan (Quelle: VRN) (48)
- Abb. 6: Liniennetzplan (Quelle: VRN) (48)
- Abb. 7: Schalldruckpegel und Schallpegel im Vergleich (58)
- Abb. 8: Pegeländerung nach Zunahme der Schallquelle (62)

## Tabellen

- Tab. 1: Lärmkartierung 4. Runde LUBW (9)
- Tab. 2: Lärmkartierung 4. Runde LUBW (9)
- Tab. 3: Lärmkartierung 4. Runde LUBW (9)
- Tab. 4: Lärmindizes und Handlungsziele für die Lärmaktionsplanung (13)
- Tab. 5: Beschreibung der Aktionsbereiche zum Straßenverkehrslärm (29)
- Tab. 6: Gebäude mit Überschreitung des Schwellenwertes der Gesundheitsgefahr nach RLS-19 (29)
- Tab. 7: Bewertung der möglichen Maßnahmen zum Straßenverkehrslärm (39)
- Tab. 8: Betroffene nach Lärmintervallen im Status Quo (40)
- Tab. 9: Geschwindigkeitsreduzierung ergänzend zum Bestand (41)
- Tab. 10: Betroffene nach Lärmintervallen im Planfall 1 (42)
- Tab. 11: Betroffene nach Lärmintervallen im Planfall 1 (42)
- Tab. 12: Betroffene nach Lärmintervallen im Planfall 1 (42)
- Tab. 13: Streckenabschnitte für Einsatz von lärmoptimiertem Fahrbahnbelag (43)
- Tab. 14: Betroffene nach Lärmintervallen im Planfall 2 (44)

Tab. 15: Betroffene nach Lärmintervallen im Planfall 2 (44)

Tab. 16: Betroffene nach Lärmintervallen im Planfall 2 (44)

Tab. 17: Geschwindigkeitsreduzierung ergänzend zum Bestand (55)

Tab. 18: Streckenabschnitte für Einsatz von lärmoptimiertem Fahrbahnbelag (55)

## Pläne

- Plan 1 Untersuchungsrelevante Strecken
- Plan 2 Geschwindigkeiten Bestand
- Plan 3 Verkehrsmengen (DTV) Tag mit SV-Anteil
- Plan 4 Nachkartierung Status Quo BUB, L<sub>DEN</sub>
- Plan 5 Nachkartierung Status Quo BUB, L<sub>N</sub>
- Plan 6 Nachkartierung Status Quo RLS-19, Tag mit Hot Spots - Gesamtgebiet
- Plan 7 Nachkartierung Status Quo RLS-19, - (D) Dossenheim, (H) Hirschberg, (S) Schriesheim
- Plan 8 Nachkartierung Status Quo RLS-19, Nacht mit Hot Spots – Gesamtgebiet
- Plan 9 Nachkartierung Status Quo RLS-19, - (D) Dossenheim, (H) Hirschberg, (S) Schriesheim
- Plan 10 Netzkonzeption Planfall 1 – kurzfristige Maßnahmen
- Plan 11 Planfall 1 nach RLS-19, Tag – Gesamtgebiet
- Plan 12 Planfall 1 nach RLS-19, Tag – (D) Dossenheim, (H) Hirschberg, (S) Schriesheim
- Plan 13 Planfall 1 nach RLS-19, Nacht – Gesamtgebiet
- Plan 14 Planfall 1 nach RLS-19, Nacht – (D) Dossenheim, (H) Hirschberg, (S) Schriesheim
- Plan 15 Netzkonzeption Planfall 2 – mittelfristige Maßnahmen
- Plan 16 Planfall 2 nach RLS-19, Tag – Gesamtgebiet
- Plan 17 Planfall 2 nach RLS-19, Tag – (D) Dossenheim, (H) Hirschberg, (S) Schriesheim
- Plan 18 Planfall 2 nach RLS-19, Nacht – Gesamtgebiet
- Plan 19 Planfall 2 nach RLS-19, Nacht – (D) Dossenheim, (H) Hirschberg, (S) Schriesheim
- Plan 20 Schienenverkehr LUBW L<sub>DEN</sub> - (D) Dossenheim, (H) Hirschberg, (S) Schriesheim
- Plan 21 Schienenverkehr LUBW L<sub>Night</sub> - (D) Dossenheim, (H) Hirschberg, (S) Schriesheim
- Plan 22 Aktionsbereiche

## Anhang

- Anh. 1 Auswertung der Betroffenen und der Lärmkennziffer nach Aktionsbereichen
- Anh. 2 Lärmschadenskosten nach Aktionsbereichen
- Anh. 3 Berechnungsgrundlagen der Verkehrsmengen (DTV) mit SV-Anteil je Streckenabschnitt
- Anh. 4 Gebäudeliste mit Pegelwerten nach RLS-19 im Bestand

## 1. Ausgangssituation

### 1.1 Anlass der Lärmaktionsplanung

Anlass für die Lärmaktionsplanung ist das Vorliegen der Ergebnisse der Lärmkartierung 2022 (4. Runde) für Hauptverkehrsstraßen durch die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW). Rechtsgrundlage und Auslöser der Kartierung ist die EU-Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie), welche im Bundes-Immissionsschutzgesetz (§ 47a-f BImSchG) sowie in der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) in deutsches Recht umgesetzt wurde. Für die Städte und Gemeinden erwächst nach europäischer Rechtssetzung die Verpflichtung zur Aufstellung des Lärmaktionsplanes (§ 47d BImSchG).

Die bundeseigenen Bahnstrecken als Lärmquellen werden mit Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in dessen Zuständigkeit betreut. Die aktuellen Kartierungsergebnisse der 4. Runde an Haupteisenbahnstrecken des Bundes der 4. Runde hat das Eisenbahn-Bundesamt im Juni 2022 veröffentlicht. Die Belastungen der bundeseigenen Bahnstrecke werden hier nur nachrichtlich aufgenommen.

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

Für eine zielgerichtete Lärmaktionsplanung ist es erforderlich, die Lärmkartierung für Hauptverkehrsstraßen um Haupt- und Nebenstraßen zu ergänzen. Aus schalltechnischer Sicht können maßgebliche Lärmwerte bereits ab 3.000 Kfz/Tag entstehen.

Nach der Lärmkartierung der LUBW für Hauptverkehrsstraßen und nicht-bundeseigene Haupteisenbahnstrecken aus dem Jahr 2022 werden folgende Betroffenheiten festgestellt:

#### Dossenheim:

Lärmkartierung	Hauptverkehrsstraßen			Nicht-bundeseigene Haupteisenbahnstrecken		
	Einwohner	Schule	Krankenhaus	Einwohner	Schule	Krankenhaus
Pegelbereich $L_{DEN}$ in dB(A)						
> 55 - 59	1.786	-	-	477	-	-
> 60 - 64	771	-	-	218	-	-
> 65 - 69	536	-	-	35	-	-
> 70 - 74	136	-	-	0	-	-
> 75	0	-	-	0	-	-

Lärmkartierung	Hauptverkehrsstraßen			Nicht-bundeseigene Haupteisenbahnstrecken		
	Einwohner	Schule	Krankenhaus	Einwohner	Schule	Krankenhaus
Pegelbereich $L_N$ in dB(A)						
> 50 - 54	1.015	-	-	254	-	-
> 55 - 59	591	-	-	75	-	-
> 60 - 64	196	-	-	0	-	-
> 65 - 69	7	-	-	0	-	-
> 70	0	-	-	0	-	-

Tab. 1: Lärmkartierung 4. Runde LUBW

**Schriesheim:**

Lärmkartierung	Hauptverkehrsstraßen			Nicht-bundeseigene Haupteisenbahnstrecken		
	Einwohner	Schule	Krankenhaus	Einwohner	Schule	Krankenhaus
Pegelbereich $L_{DEN}$ in dB(A)						
> 55 - 59	4.787	1	1	235	-	-
> 60 - 64	1.666	-	-	54	-	-
> 65 - 69	563	-	-	1	-	-
> 70 - 74	139	-	-	0	-	-
> 75	47	-	-	0	-	-
Pegelbereich $L_N$ in dB(A)						
> 50 - 54	3.159	-	-	55	-	-
> 55 - 59	985	-	-	25	-	-
> 60 - 64	184	-	-	0	-	-
> 65 - 69	59	-	-	0	-	-
> 70	0	-	-	0	-	-

Tab. 2: Lärmkartierung 4. Runde LUBW

**Hirschberg:**

Lärmkartierung	Hauptverkehrsstraßen			Nicht-bundeseigene Haupteisenbahnstrecken		
	Einwohner	Schule	Krankenhaus	Einwohner	Schule	Krankenhaus
Pegelbereich $L_{DEN}$ in dB(A)						
> 55 - 59	3.637	3	-	122	-	-
> 60 - 64	777	-	-	84	-	-
> 65 - 69	140	-	-	27	-	-
> 70 - 74	17	-	-	16	-	-
> 75	1	-	-	0	-	-
Pegelbereich $L_N$ in dB(A)						
> 50 - 54	2.031	-	-	104	-	-
> 55 - 59	313	-	-	33	-	-
> 60 - 64	43	-	-	24	-	-
> 65 - 69	4	-	-	0	-	-
> 70	0	-	-	0	-	-

Tab. 3: Lärmkartierung 4. Runde LUBW

Ziel ist es, ein Konzept zu erarbeiten, welches schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm verhindert, vorbeugt oder mindert.

Der Öffentlichkeit ist bei der Ausarbeitung von Lärmaktionsplänen rechtzeitig die Möglichkeit zur Mitwirkung zu geben; außerdem ist sie über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten (§ 47d Abs. 3 BImSchG). Lärmaktionspläne unterliegen der Berichtspflicht an die EU-Kommission (§ 47d Abs. 2 i.V.m. § 47d Abs. 7 BImSchG). Dies gilt auch für den Fall, dass ein Lärmaktionsplan – über die bereits umgesetzten Lärmschutzmaßnahmen hinaus – keine weiteren Maßnahmen enthalten sollte.

## 1.2 Stand der Umsetzung von Maßnahmen nach Lärmaktionsplanung

### 1.2.1 Bisher realisierte Maßnahmen

Als Ergebnis der bisherigen Lärmaktionsplanung der 3. Runde konnten seitdem die im Folgenden beschriebenen Maßnahmen realisiert werden:

#### ■ Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30

##### *Dossenheim*

- ▶ Handschuhsheimer Landstraße (B 3) zwischen Bahnhofstraße und Friedrich-Ebert Straße.
- ▶ Bergstraße zwischen Gewerbestraße 12 (Fachmarktzentrum) und Bahnhofstraße.

##### *Schriesheim*

- ▶ Hauptstraße zwischen Neue Anlage und Brunnenstraße.
- ▶ Hauptstraße zwischen Hauptstraße 1 und Hauptstraße 21 (Grundschule).
- ▶ Landstraße (B 3) zwischen Ruhweg und Edelsteinstraße.
- ▶ Ladenburger Straße (K 4238) zwischen Landstraße und Dresdener Straße.
- ▶ Talstraße zwischen Schönauer Straße und Bismarckstraße mit Lückenschluss bis Landstraße (B 3).
- ▶ Landstraße (B 3) zwischen Ortsschild Nord (Höhe Säulenweg 1 - EDEKA-Neukauf) und Ortsschild Süd (Höhe Schillerstraße 38).

##### *Hirschberg*

- ▶ Bergstraße (B 3) in der gesamten Ortslage zwischen nördlichem Ortseingangsschild und südlichem Ortsausgangsschild.

- ▶ Breitgasse (L 596) zwischen Landstraße (B 3) und Talstraße / Lettengasse.

Ziel ist es nun im Rahmen der Lärmaktionsplanung der 4. Runde weitere Maßnahmen vorzuschlagen die kurz- und mittelfristig umsetzbar sind, um die Betroffenheiten deutlich zu reduzieren.

### 1.2.2 Bisher noch nicht realisierte aber beschlossene Maßnahmen

Maßnahmen, die bislang noch nicht realisiert werden konnten, werden weiterhin als Lärminderungsmaßnahmen weiterverfolgt.

#### ■ Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30

##### *Dossenheim*

- ▶ Bergstraße (B 3) zwischen nördlichem Ortseingang und Gewerbestraße 12 (Fachmarktzentrum).

##### *Hirschberg*

- ▶ Talstraße (L 596) zwischen Breitgasse und Lettengasse 37.
- ▶ Landstraße (B 3) zwischen nördlichem Ortseingangsschild und Hohensachsenener Straße.
- ▶ Landstraße (B 3) zwischen Landstraße 2 und südlichem Ortsausgangsschild.
- ▶ Heddesheimer Straße (K 4135) zwischen Bergstraße (B 3) und westlichem Ortsausgangsschild

#### ■ Fahrbahnsanierung

##### *Dossenheim*

- ▶ Bergstraße (B3) zwischen Bergstraße 31 (Tankstelle) und Bahnhofstraße.
- ▶ Handschuhsheimer Landstraße (B 3) zwischen Bahnhofstraße und Schillerstraße.
- ▶ Hauptstraße zwischen 'Am Kronenburger Hof' und Obere Schulstraße.

##### *Schriesheim*

- ▶ Landstraße (B 3) zwischen Zentgrafenstraße und Edelsteinstraße.
- ▶ Ladenburger Straße (K 4238) zwischen Landstraße und Dresdener Straße.
- ▶ Talstraße zwischen Landstraße (B3) und Talstraße Nr. 160.

- ▶ Hauptstraße zwischen Hauptstraße 9 und Neue Anlage.

### ***Hirschberg***

- ▶ Landstraße (B 3) zwischen Hohensachsener Straße und Lobdengaustraße.
- ▶ Breitgasse (L 596) zwischen Landstraße (B 3) und Talstraße / Lettengasse.
- ▶ Bergstraße (B 3) zwischen Heddesheimer Straße und Goethestraße.

### **1.2.3 Bisher beschlossene aber nicht weiter verfolgte Maßnahmen**

Maßnahmen, die sich als nicht realisierbar herausgestellt haben, werden aus der Lärmaktionsplanung mit folgenden Begründungen herausgenommen und werden insofern nicht weiterverfolgt.

- ▶ Es sind alle beschlossenen Maßnahmen in der 3. Runde realisiert oder werden weiterhin verfolgt.

## 2. Aufgabe, Ziel und Ablauf des Lärmaktionsplans

### 2.1 Aufgaben und Ziele des Lärmaktionsplans

Laut des Berichts "Environmental noise in Europe - 2020" der Europäischen Umweltagentur (EEA) leidet jeder fünfte Europäer unter Lärm. Insbesondere der Straßenverkehrslärm macht vielen Menschen zu schaffen und gilt als Lärmverursacher Nummer eins. Europaweit sind laut EEA-Bericht schätzungsweise 113 Millionen Menschen von einer durch den Straßenverkehr verursachten Lärmbelastung jenseits von 55 dB(A) betroffen. Neben dem Straßenverkehrslärm und neben dem Nachbarschaftslärm werden insbesondere die Lärmquellen Flugverkehr, Schienenverkehr, Gewerbe- und Industriebetriebe als störend genannt.

Lärm hat negative Auswirkungen auf das Leben der Menschen und birgt Gesundheitsgefahren für Herz und Kreislauf. Neben der Konzentration, der Erholung und vor allem dem Schlaf, kann auch die Kommunikation gestört werden. In der folgenden Tabelle sind die Einteilungen der Pegelbereiche in vier Kategorien und die jeweiligen Handlungsziele der Lärmaktionsplanung zu erkennen.

Bewertung	Handlungsziel	Zeit	Pegelbereich	
			Tag ( $L_{DEN}$ )	Nacht ( $L_N$ )
Sehr hohe Belastung	Vermeidung von Gesundheitsgefährdung	sofort	> 70 dB(A)	> 60 dB(A)
hohe Belastung	Minderung von Gesundheitsgefährdung	kurzfristig	67-70 dB(A)	57-60 dB(A)
erhebliche Belästigung	Minderung von gesundheitskritischer Belastung	kurz- / mittelfristig	65-67 dB(A)	55-57 dB(A)
Belastung	Minderung von belastender Lärmwirkung	mittel- / langfristig	< 65 dB(A)	< 55 dB(A)

Tab. 4: Lärmindizes und Handlungsziele für die Lärmaktionsplanung

Aufgabe von Lärminderungsplänen ist es, bei vorhandenen oder zu erwartenden Einwirkungen verschiedenartiger Lärmquellen, ein Programm zur systematischen Verminderung der Lärmbelastung der Bevölkerung zu erstellen und eine koordinierte Durchführung der erforderlichen Maßnahmen zu ermöglichen. Hierzu werden in den Lärminderungsplänen die technischen, baulichen, gestalterischen, verkehrlichen und organisatorischen Maßnahmen festgelegt, um schädliche Umwelteinwirkungen zu beseitigen oder bei zu erwartenden Belastungen ihr Entstehen zu verhindern.

Die formalen Anforderungen an den Lärmaktionsplan werden wie folgt definiert:

- ▶ Bewertung der Lärmsituation im Bestand (Lärmkartierung)
- ▶ Festlegung von Aktionsbereichen mit besonderer Lärmbelastung,
- ▶ Auswahl von Maßnahmen zur Minderung (Lärmaktionsplanung),
- ▶ Angabe der erreichbaren Verminderung betroffener Personen,
- ▶ Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung,
- ▶ Meldung der Ergebnisse an die EU.

Die Lärmaktionsplanung ist auch als Chance zu sehen, Lärmprobleme, die durch die Kartierung nicht erfasst wurden, aber mit den kartierten Gebieten in Zusammenhang stehen (z.B. vielbefahrene Haupt- und Nebenstraßen) ebenfalls in die Planung einzubeziehen und Grundlagen für eine insgesamt Bewertung des Themas Lärm in allen Detailfragen zu legen. Die Lärmaktionsplanung kann in diesem Zusammenhang zu einem Planungsinstrument werden, welches im Kontext für die betroffenen Bewohner stets zu einer Optimierung beiträgt.

Weitere Erwägungen bei der Aufstellung der Lärmaktionsplanung können folgende Konstellationen sein:

- ▶ sehr hohe Belastungen mit einer geringen Zahl von Betroffenen,
- ▶ hohe Belastungen mit einer hohen Zahl von Betroffenen,
- ▶ hohe Belastungen durch mehrere Lärmquellen,
- ▶ niedrige Belastung in Bereichen sehr hoher Schutzansprüche (z.B. in ruhigen Gebieten).

Letztlich kann eine Bewertung der Lärmsituation nur aufgrund der Gegebenheiten vor Ort durchgeführt werden, um wichtige Bereiche für die Maßnahmenplanung zu identifizieren.

Neben der Festschreibung konkreter Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung ist die Lärmaktionsplanung ein wichtiges fachübergreifendes Planungsinstrument. Es wird damit die Voraussetzung geschaffen, die Belange des Lärmschutzes möglichst bei allen relevanten Planungen im Infrastruktur- und Umweltbereich zu berücksichtigen. Gleichzeitig wird das Thema "Lärmbelastung" im Bewusstsein der Bevölkerung und der politischen Entscheidungsträger verankert.

## 2.2 Rechtliche Grundlagen / EU-Umgebungslärmrichtlinie

Im Jahr 2002 trat die EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in Kraft, die im Juni 2005 mit Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in nationales Recht überführt wurde. Ziele der Richtlinie, der §§ 47a-f BImSchG sowie der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) vom 06.03.2006 sind, ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern. Die Städte und Gemeinden als zuständige Behörden sind verpflichtet (weisungsfreie Pflichtaufgabe), einen Lärmaktionsplan zu erstellen.

Die besonderen fachgesetzlichen Vorschriften werden jedoch durch die Inhalte des Lärmaktionsplans und das BImSchG nicht verdrängt. Vielmehr haben die zuständigen Behörden planungsrechtliche Festlegungen in den Lärmaktionsplänen bei Fachplanungen in ihre Überlegungen einzubeziehen und soweit wie möglich zu berücksichtigen. Eine strikte Beachtungspflicht der Maßnahmen im Lärmaktionsplan lässt sich nach der aktuellen Rechtsprechung in Baden- Württemberg und dem 'Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung' vom 08.02.2023 ableiten, sofern die Belastungen einen Schwellenwert überschritten haben, das Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplans fehlerfrei ist, d.h. dass die Maßnahmen als erforderlich und angemessen bewertet werden und die Einschränkungen für die Verkehrsteilnehmer nicht unverhältnismäßig sind.

## 2.3 Ablauf der Lärmaktionsplanung

Die Lärmaktionsplanung gliedert sich grob in die folgenden Abschnitte:

- a. Lärmkartierung, mit Feststellung der flächenhaften Ausbreitung,
- b. Ermittlung der betroffenen Gebäude und Personen durch gebäudespezifische Berechnung,
- c. Festlegung von Aktionsbereichen und Ermittlung der Betroffenenstatistik,
- d. Einbeziehung der Ruhigen Gebiete,
- e. Prüfung und Bewertung von Maßnahmen zur Lärminderung,
- f. Nutzen- / Kostenermittlung,
- g. Öffentlichkeitsbeteiligung zu den Zwischenergebnissen,
- h. Prüfung und eventuelle Berücksichtigung der Stellungnahmen aus der Beteiligung,

- i. Beschreibung des empfohlenen Maßnahmenkatalogs,
- j. Bewertung des empfohlenen Maßnahmenkatalogs,
- k. Abwägung und Beschluss der Maßnahmen,
- l. Zusammenstellung der Berichtsgrundlagen an die EU,
- m. Information der Bürger über die Lärmaktionsplanung.

### ■ Lärmkartierung

Grundsätzlich werden die Ergebnisse der Lärmkartierung sowie die Arbeitsgrundlagen aus Geländemodell, Verkehrslärmemissionen und Anzahl der Einwohner von der LUBW zur Verfügung gestellt. Diese können von der Kommune im Sinne einer Nachkartierung ergänzt werden. Die Zahl der Betroffenen wird nach der 'BEB' ermittelt und mit dem Ist-Einwohnerstand normiert. Die Verkehrszahlen können durch aktuelle Verkehrszählungen, Straßenverkehrsmodelle, oder SVZ-Monitoring-Werte des Landes ergänzt werden. Dies ermöglicht die Abbildung des maßgebenden Streckennetzes der Hauptverkehrsstraßen.

Von der EU sind die Berechnungsverfahren für die Lärmkartierung vorgegeben. Folgende Vorschriften kommen zur Anwendung:

- ▶ Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB),
- ▶ Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB).

Die Lärmkarten werden nach einheitlichen Vorgaben auf Grundlage der oben genannten Berechnungsvorschriften erstellt. Bei den Berechnungen werden gegenüber den nationalen Vorgaben unterschiedliche Zeiträume berechnet:

- ▶ Lärmindex  $L_{DEN}$  (day, evening, night), welcher nach BUB die vollen 24 Stunden des Tages umfasst.
- ▶ Lärmindex  $L_{Night}$  beschreibt nach BUB den Zeitraum zwischen 22 und 6 Uhr, also den reinen Nachtzeitraum.
- ▶ Lärmindex  $L_T$  (Tag 6-22 Uhr) und  $L_N$  (Nacht 22-6 Uhr) nach RLS-19.

### ■ Lärmaktionsplan

Laut § 47d Abs. 1 BImSchG sollen mit Lärmaktionsplänen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen gemindert werden. Somit müssen Lärmaktionspläne ge-

eignete Maßnahmen zur Lärminderung aufweisen. Unterschieden wird zwischen kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen. Außerdem soll der Lärmaktionsplan die für die Umsetzung zuständige Stelle benennen, die ungefähren voraussichtlichen Kosten (soweit möglich) und Nutzen sowie den Umsetzungszeitraum der Maßnahmen aufführen.

Neben der integrierten Beurteilung der Lärmsituation und Bewertung von Maßnahmen durch schalltechnische Berechnungen steht bei der Lärmaktionsplanung die Öffentlichkeitsbeteiligung im Mittelpunkt. Dies bedeutet die Einbeziehung der Träger Öffentlicher Belange genauso wie die Beteiligung der Bevölkerung. Aus beiden Beteiligungsprozessen werden die Anregungen geprüft und im Rahmen des Gesamtkontextes auf Übernahme in den Lärmaktionsplan beurteilt. Vor Beschlussfassung über den Lärmaktionsplan hat der Gemeinderat über die Abwägung zu entscheiden, auch unter Berücksichtigung der Anzahl der lärmmentlasteten Personen und einer groben Kostenschätzung für die Durchführung der Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren (kurzfristige Maßnahmen).

## 2.4 Beurteilungsgrundlagen

### 2.4.1 Schwellenwerte im Straßenverkehrslärm

Lärmbelastungen oberhalb von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht liegen nach Lärmwirkungsforschung in einem **gesundheitskritischen** Bereich. Daher sind die Bereiche mit Lärmbelastungen über 65 dB(A)  $L_{DEN}$  und 55 dB(A)  $L_{Night}$  einer qualifizierten Lärmaktionsplanung zu unterziehen. Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen liegen bei diesen Lärmpegeln in Gebieten, die dem Wohnen dienen, im Bereich der Ermessensausübung.

Das Ministerium für Verkehr in Baden-Württemberg regt an, bei der Beurteilung, ob und wo ein Lärmaktionsplan aufgestellt wird, auf jeden Fall die Bereiche zu betrachten, in denen folgende Lärmpegel erreicht oder überschritten werden (Auslösewerte):

- ▶ 65 dB(A) bezogen auf den Lärmindex  $L_{DEN}$  bzw.
- ▶ 55 dB(A) bezogen auf den Lärmindex  $L_{Night}$ .

Die Berechnungen zum Straßenverkehrslärm werden auf Grundlage der BUB (Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen) durchgeführt. Als Grundlage zur Berechnung von Untersuchungen außerhalb der Lärmaktionsplanung dient die RLS-19 für die Beurteilung nach Deutschem Recht vor allem bei verkehrsrechtlichen Anordnungen nach StVO in Verbindung mit den Lärmschutz-Richtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maß-

nahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm). Da es sich um unterschiedliche Berechnungsvorschriften handelt, können die Ergebnisse nicht direkt miteinander verglichen werden.

Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln, nach der RLS-19 berechnet, über 65 dB(A) am Tag oder 55 dB(A) in der Nacht, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A), d.h. oberhalb von Werten von 67 dB(A) und 57 dB(A) (Tag/Nacht), reduziert sich das Ermessen entsprechend den Vorgaben des aktuellen Kooperationserlass Lärmaktionsplanung Baden-Württemberg hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.

Ein vordringlicher Handlungsbedarf zur Lärminderung und zur Verringerung der Anzahl der Betroffenen besteht zudem in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen jenseits des Schwellenwertes der **Gesundheitsgefährdung** über 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht.

Neben diesen Grenzwerten der Gesundheitsgefahr sind auch die Auslösewerte der Lärmsanierung von Bedeutung. Mit Schreiben vom 20.08.2020 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Auslösewerte der Lärmsanierung für Bundesstraßen rückwirkend zum 01.08.2020 zuletzt abgesenkt. Dieser Absenkung ist das Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg für Landesstraßen ebenfalls rückwirkend zum 01.08.2020 gefolgt. Somit gelten folgende Auslösewerte für die Lärmsanierung für Bundesfernstraßen und Landesstraße in Baden-Württemberg:

- ▶ 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts für Reine/Allgemeine Wohngebiete,
- ▶ 66 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts für Mischgebiete und Dorfgebiete,
- ▶ 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts für Gewerbegebiete.

Für den Fall, dass Maßnahmen ergriffen werden sollen, die nach der Straßenverkehrsordnung anzuordnen sind, d.h. z.B. eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, dann muss diese Maßnahme im Rahmen der Lärmaktionsplanung mit allen Vor- und Nachteilen aufbereitet und bewertet werden. Dies bedeutet, dass dem Interesse der Lärmbetroffenen auf Geschwindigkeitsreduzierung nur dann in zulässiger Weise Vorrang eingeräumt werden darf, wenn das öffentliche Interesse, weiterhin 50 km/h fahren zu dürfen, nicht entgegensteht.

## 2.4.2 Organisatorische Einbindung

Zu den Inhalten der Lärmaktionspläne gehört laut der Umgebungslärmrichtlinie auch die Angabe der nationalen Lärmgrenzwerte. Da der Bundesgesetzgeber für die Durchführung der Lärmaktionsplanung keine Grenzwerte festgesetzt hat, ist eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse mit den Grenzwerten oder deren Bewertung anhand von Grenz-/ Richtwerten nicht möglich. Vor dem Hintergrund der hier aufgezeigten Rahmenbedingungen wird folgende Vorgehensweise gewählt:

### A) Ermittlung der Lärmschwerpunkte (Hot Spot)

- ▶ Auslösewerte: 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts.

Dies orientiert sich an den Vorgaben des Landes Baden-Württemberg. Das Ministerium für Verkehr gibt vor, dass bei Überschreiten obiger Werte, die im gesundheitskritischen Bereich liegen, einen qualifizierten Lärmaktionsplan durchgeführt werden soll (vgl. 'Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung' vom 08.02.2023). Die Lärmkennziffer, die zur Beurteilung des Bestands und der Maßnahmen gebildet wird, wird für Einwohner ermittelt, die von Lärmpegeln ab dem Auslösewert betroffen sind. Diese Lärmbelastungen können bereits bei Straßenbelastungen von 2.500 bis 3.000 Kfz/d auftreten.

### B) Begründung der kurzfristigen Maßnahmen

- ▶ Grenzwerte von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts bzw. Richtwerte: 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts für Wohn-, Misch- und Dorfgebiete.

Vordringlicher Handlungsbedarf zur Lärminderung liegt in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen (Gesundheitsgefahr) jenseits von 70 / 60 dB(A) vor. Besondere Prüfpflichten und insofern ein gleicher Handlungsbedarf liegt nach aktuellem Kooperationserlass auch bei Lärmbelastungen von 67 / 57 dB(A) tags / nachts vor. Bei Lärmbelastungen über 65 dB(A) am Tag oder 55 dB(A) in der Nacht wird darüber hinaus ein gesundheitskritischer Bereich erkannt, der ebenfalls als Anlass für kurzfristige Maßnahmen herangezogen werden kann. Hier wird diese Auswertung nach den Ergebnissen der RLS-19-Berechnung zur Betonung der Priorität gewählt.

### C) Mittelfristige Beurteilung

Eine schrittweise Absenkung der Auslösewerte oder Beurteilungswerte ist im Zuge der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung möglich. Dies wird automatisch erfolgen, wenn sich die gesetzlichen Vorgaben ändern oder die Gemeinde ihre Ziele in Bezug auf den Lärmschutz weiterentwickelt.

## D) Erweiterte Rahmenbedingungen nach Kooperationserlass

Der 'Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung' des Landes Baden-Württemberg vom 08.02.2023 gibt einen erweiterten Handlungsspielraum für die konkrete Maßnahmenplanung vor:

- ▶ Fahrzeitverlängerungen von bis zu 30 Sekunden infolge straßenverkehrsrechtlicher Lärmschutzmaßnahmen werden in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet;
- ▶ Fahrzeitverlängerungen sind hinsichtlich der Auswirkungen auf den ÖPNV unter Einbeziehung der Verkehrsunternehmen im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange konkret und quantifiziert darzulegen. Im Zuge kooperativer Maßnahmenplanung, ggf. unter Berücksichtigung der Fördermöglichkeiten aus dem LGVFG, sind flankierende Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV in Betracht zu ziehen;
- ▶ Lückenschlüsse von bis zu maximal 300 m Länge bzw. zwischen Geschwindigkeitsbeschränkungen innerhalb geschlossener Ortschaften und der Ortstafel können zur Vermeidung häufiger Wechsel der zulässigen Geschwindigkeit erfolgen;
- ▶ Bei der Abwägung im Einzelfall sind auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A) zu akzeptieren, insbesondere auch im Hinblick auf geringere Vorbeifahrt-Pegelspitzen bei niedrigeren Geschwindigkeiten;
- ▶ Stehen einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h andere Belange, wie die Verkehrsfunktion (überregionale Verkehrsbedeutung und Bündelungswirkung) entgegen, kann auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h trotz der geringeren Lärminderung abgewogen werden.

## 2.5 Rahmenbedingungen zur Abwägung

### 2.5.1 Auswirkungen auf den Straßenverkehr

Das Umwelt-Bundesamt hat sich intensiv mit den 'Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen' auseinandergesetzt und die Ergebnisse veröffentlicht.

Darin wird unter anderem festgestellt, eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von innerörtlich 50 auf 30 km/h in der Regel keinen nennenswerten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Straße hat.

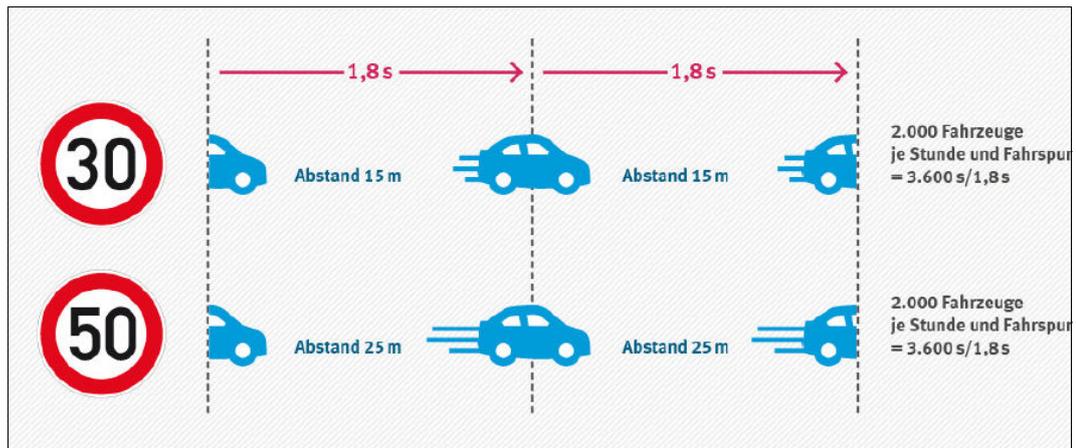


Abb. 1: Prinzip der Verkehrssättigungsstärke (Quelle: UBA)

Demnach hängt die sogenannte 'Sättigungsverkehrsstärke' vom zeitlichen Abstand der fahrenden Kraftfahrzeuge ab. Bei Einhaltung des Mindestabstandes („halber Tacho“) beträgt der zeitliche Fahrzeugabstand bei Standardbedingungen für Pkw sowohl bei Tempo 50 als auch bei Tempo 30 rund 1,8 Sekunden. Diese Aussage gilt ebenso für Tempo 40 statt Tempo 50.

Hier haben andere Faktoren, wie die Anzahl querender Fußgänger, Radfahrer auf der Fahrbahn, das Halten von Bussen, Parkvorgänge oder das Halten in zweiter Reihe einen größeren Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Straße.

Auch lässt sich anhand der Studie erkennen, dass die Einführung eines T 30 auch ohne geschwindigkeitskontrollierende Maßnahmen zu einem Rückgang der tatsächlichen Geschwindigkeit führt. Die Studie zeigt dabei auf, dass besonders die hohen Geschwindigkeiten abnehmen. Dabei muss jedoch von einer "Gewöhnungsphase" von rund 6 Monaten ausgegangen werden.

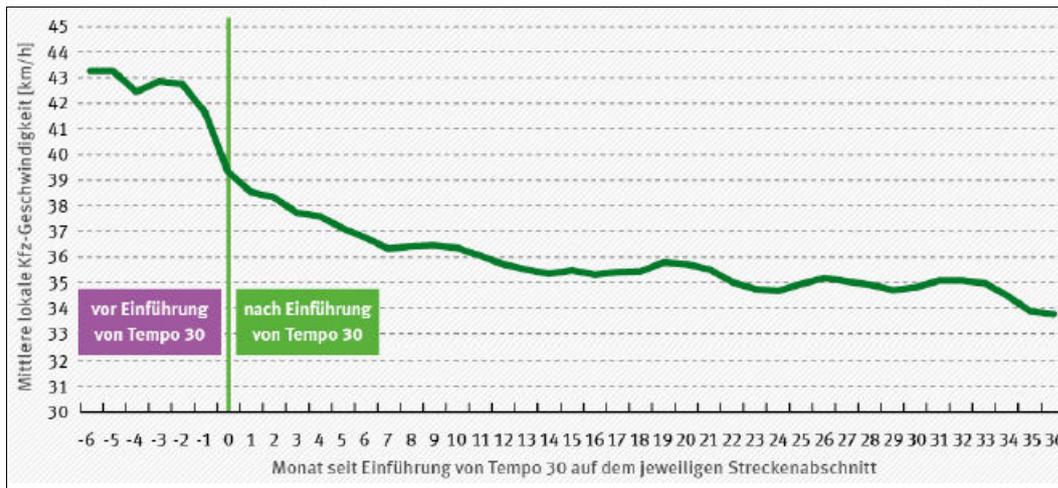


Abb. 2: Verlauf der mittleren Kfz-Geschwindigkeit vor/nach T30-Anordnung in Monaten (Quelle: UBA)

In Folge der Verringerung der Geschwindigkeit kommt es zu einer positiven Auswirkung auf die Verkehrssicherheit für Fußgänger sowie Radfahrende. Die Kfz-Lenkenden können bei niedrigeren Geschwindigkeiten deutlich mehr Details des Straßenraums wahrnehmen und somit früher reagieren. Zudem verkürzt sich der Anhalteweg bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50 deutlich. Allein in der sog. "Schrecksekunde" legt der Fahrende mit Tempo 50 knapp 14 m Strecke, der Fahrende mit Tempo 30 nur rund 8 m, d. h. rund 5 m weniger Strecke zurück. Hinzu kommt, dass der Bremsweg aus Tempo 50 mit rund 14 m Länge um fast 9 m länger ist, als der Bremsweg aus Tempo 30 mit nur 5 m.

In der Summe kommt also ein Fahrzeug bei Tempo 30 bereits nach rund 13 m zum Stillstand, wohingegen nach dieser Wegstrecke hat ein Fahrzeug mit Tempo 50 noch nicht einmal das Bremsen begonnen hat.

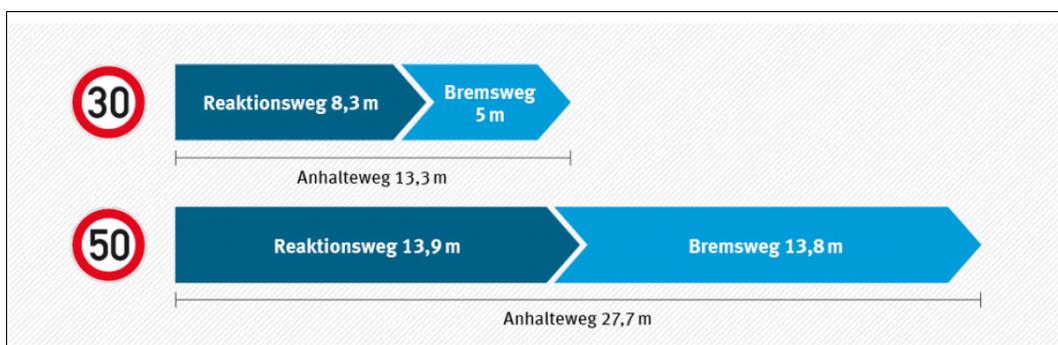


Abb. 3: Anhalteweg bei Tempo 30 und bei Tempo 50 (Quelle: UBA)

Geschwindigkeitsbeschränkungen können insbesondere bei Straßen mit mehreren Richtungsfahrbahnen zu Akzeptanzproblemen bei den Verkehrsteilnehmern führen und erforderlichenfalls zusätzliche Maßnahmen erfordern, den Kfz-Fahrende die angeordnete Beschränkung "erlebbar" zu machen. Derartige zusätzli-

che Maßnahmen können an unterschiedlichen Stellen im Rahmen der Lärmaktionsplanung angedacht werden, sind jedoch nur dort umsetzbar, wo die schützenswerte Wohnbebauung nicht an den Gehweg heranreicht und der Straßenraum eine ausreichende Breite für gestalterische Maßnahmen zulässt.

Die Reduzierung der Geschwindigkeit kann außerdem einen Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen auslösen. Insbesondere dann, wenn mehrere Anlagen zusammenhängend geschaltet sind, z.B. im Sinne der Bereitstellung einer "grünen Welle" oder der Bevorrechtigung des ÖPNV. Die Anpassung der Signalanlagen ist zu berücksichtigen und in die Planung einzubeziehen.

### **2.5.2 Auswirkungen auf den ÖPNV**

Die Buslinien verkehren in der Regel auf den Hauptverkehrsstraßen, die als Hauptlärmquellen im Verkehrslärm identifiziert sind und dort eine starke Betroffenheit durch Verkehrslärm hervorrufen.

Es ist demnach die Frage grundsätzlich zu stellen, ob eine Geschwindigkeitsminderung, die zu einer Lärminderung führen wird, aus der Blickrichtung des ÖPNV noch verträglich sein kann, d.h. aus Sicht eines Verkehrsmittels, das grundsätzlich positiv für die Umwelt zu sehen und zu fördern ist.

Zur Beurteilung der Auswirkungen auf den ÖPNV, insbesondere den Linienbusverkehr, kann entsprechend dem Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung Baden-Württemberg bei einer Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h überschlägig von einer Fahrtzeitverlängerung von 20 Sekunden pro 1.000 Meter ausgegangen werden.

Sofern Bedenken gegen die vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen bestehen, sind durch die Aufgabenträger solche Verzögerungen und ihre Auswirkungen im Rahmen der Beteiligung als Träger öffentlicher Belange konkret und quantifiziert darzulegen.

Als Lösungsansätze im Interessenskonflikt "Lärmaktionsplanung versus ÖPNV" stehen eine Vielzahl flankierender Maßnahmen zur Wahrung der ÖPNV-Interessen und die Aufrechterhaltung von Quantität und Qualität straßengebundener, getakteter Linienverkehre zur Verfügung und sollten im Zuge kooperativer Maßnahmenplanungen in den Blick genommen werden. So könnten zukünftig weitere Maßnahmen wie z.B. LSA-Bevorrechtigungen, Anordnung von Halteverboten, Parkraum-Bewirtschaftung z.B. zu ÖPNV-Betriebszeiten, Rechts-vor-Links-Regelungen und Beseitigung von Engstellen verfolgt werden.

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat sich mit dem Thema Busbeschleunigung in einer eigenen Broschüre (Stand 09/2022) auseinandergesetzt.

Um für die Verstetigung des Verkehrs zu sorgen, soll darauf geachtet werden, dass die Fahrbahnbreite im Zweirichtungsbetrieb gemäß den Richtlinien für Anlagen von Stadtstraßen (RAST 2006) 6,50 m – in Ausnahmefällen zumindest 6,00 m – aufweist und nicht durch den ruhenden Individualverkehr eingeschränkt wird, um einen reibungslosen Begegnungsverkehr Bus/Lkw und Bus/Pkw sicherzustellen.

Über das LGVFG (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) bestehen dabei ggf. entsprechende Fördermöglichkeiten für flankierende Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV.

### 2.5.3 Auswirkungen auf die Luftreinhaltung

Die vorliegenden Untersuchungen des UBA (Umweltbundesamtes) zum Einfluss von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf die Luftschadstoffbelastung im Straßenraum zeigen tendenziell einen Rückgang der Schadstoffbelastungen bei gleichmäßigem Verkehrsfluss. Ziel der Geschwindigkeitsbeschränkenden Maßnahmen muss es dabei immer sein, die Qualität des Verkehrsflusses beizubehalten oder sogar zu verbessern.

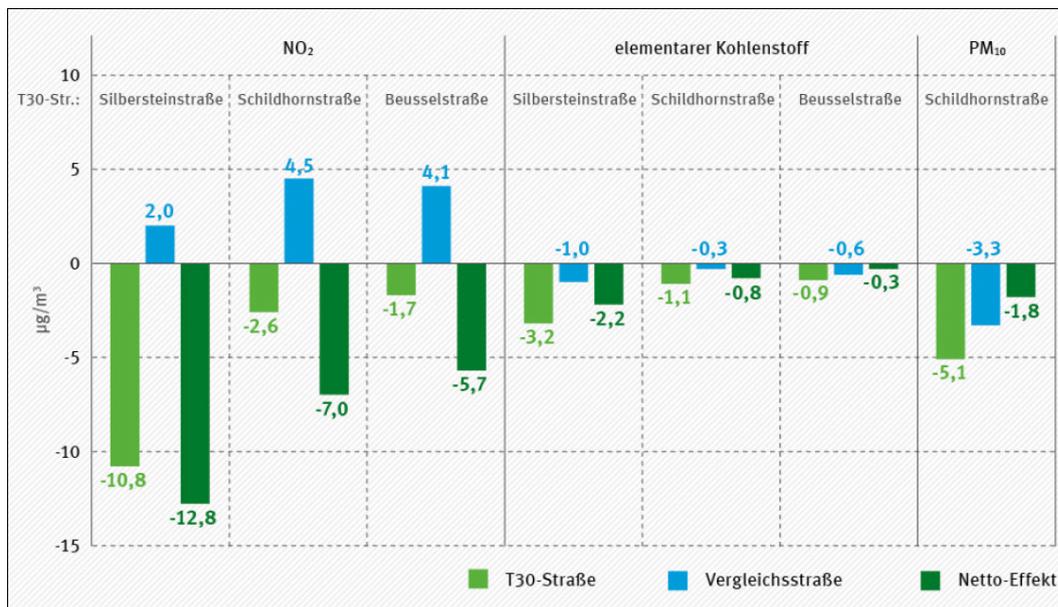


Abb. 4: Differenzen von Luftschadstoffen vor/nach T 30-Anordnung über 3 Jahre hinweg (Quelle: UBA)

### 3. Kartierung des Bestands

Zur Erstellung der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung sind folgende Daten und Informationen für die 4. Runde der Lärmaktionsplanung zu Grunde gelegt:

- ▶ Datenpaket der LUBW für Hauptverkehrsstraßen (Geländemodell, Gebäudemodell mit Gebäudedaten und statistischen Einwohnerdaten, sonstige Modell- daten wie Verkehrsmengen, Geschwindigkeiten, Verkehrslärmemissionen, Lärmschutzeinrichtungen oder Brücken sowie die Berechnungsergebnisse der 4. Runde), Stand 07/2022;
- ▶ Ergebnisse der Lärmkartierung 2022 der LUBW Straßenlärm (Hauptverkehrsstraßen): <http://udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/pages/map/default/index.xhtml> Stand 29.09.2023,
- ▶ Ergebnisse der Lärmkartierung 4. Runde des Eisenbahn-Bundesamtes in der aktualisierten Fassung: <https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de> Stand: 01. Juni 2023;
- ▶ Straßenverkehrszählungen des Untersuchungsgebiets aus dem Jahr 2023.
- ▶ Ergebnisse des Landesverkehrsmonitoring von Baden-Württemberg aus dem Jahr 2023 .

#### 3.1 Straßenverkehrslärm

Die Grundlagen zur Bestimmung des Straßenverkehrslärms stammen aus den umfangreichen Verkehrszählungen und den SVZ-Monitoring Zählstellen des Landes Baden-Württemberg. Die Verkehrsmengen werden vollständig und getrennt für den Tag-, Abend- und Nachtzeitraum sowie nach Leicht- und Schwerverkehr ermittelt.

Plan 1,2 Eine Grundlage für die Lärmaktionsplanung bildet die Darstellung der **stark** belasteten und untersuchungsrelevanten Straßen innerhalb des Untersuchungsgebiets in Plan 1.

Zusätzlich zu den Straßenbelastungen wird im Plan 2 für das Stadtgebiet dokumentiert, wie hoch die zulässigen Geschwindigkeiten auf den jeweiligen Straßenabschnitten sind.

Plan 3 Die angesetzten Verkehrsmengen der kartierten Straßenabschnitte, basierend auf den Verkehrsmengen zum durchschnittlichen Verkehr (DTV) eines Jahres

werden im Plan 3 für Kfz 24h und Schwerverkehr (SV) >3,5 t in Prozent dokumentiert.

Anh-Tab. 3 Die für die Berechnungen anzusetzenden Verkehrsmengen für den durchschnittlichen täglichen Verkehr bezogen auf ein Jahr (DTV) können der Tabelle 3 im Anhang inklusive der Tag-Nacht-Anteile und der Schwerverkehrstrennung entnommen werden.

Für die Nachberechnung der Lärmkartierung werden, entsprechend der Empfehlung des aktuellen 'Kooperationserlasses – Lärmaktionsplanung' vom 08.02.2023, zusätzlich zu den vom Land kartierten Straßen weitere kommunale Straßen mit Belastungen deutlich unter 8.200 Kfz/d berücksichtigt. Damit wird einerseits ein vollständiges Bild der Hauptverkehrsstraßen berechnet und andererseits wird damit auch die Basis für einen Vergleich geschaffen, sofern Straßenabschnitte von Verlagerungseffekten aus Maßnahmenwirkungen betroffen sein werden. Auf diesem Weg können auch Gebiete besser identifiziert werden, die gegebenenfalls als 'Ruhige Gebiete' eingestuft werden könnten.

Die höchste Belastung im Untersuchungsgebiet weist die BAB 5 mit etwa 73.000 bis 80.000 Kfz/d auf. Die meisten Grenzwertüberschreitungen werden jedoch durch die Bundesstraße 3, welche durch alle drei Gemeinden verläuft, hervorgerufen. Hier liegt die Verkehrsbelastung zwischen 11.000 und 15.000 Kfz/d. Die höchsten innerörtlichen Belastungen, unterteilt nach den untersuchten Gemeinden, liegen auf den genannten Abschnitten im DTV bei:

#### **Dossenheim:**

- ▶ rund 8.400 Kfz/d auf der L 531,
- ▶ rund 6.900 Kfz/d auf der K 4142,
- ▶ rund 5.800 Kfz/d auf der Randstraße,

#### **Schriesheim:**

- ▶ rund 7.000 Kfz/d bis 9.300 Kfz/d auf der L 536,
- ▶ rund 9.700 Kfz/d bis 12.900 Kfz/d auf der L 536 Nordumfahrung (Zwischen Ladenburg und Braichtunnel),
- ▶ rund 5.200 Kfz/d bis 5.900 Kfz/d auf der K 4238 (Ladenburger Straße);

#### **Hirschberg:**

- ▶ rund 9.000 Kfz/d auf der L 541 ,
- ▶ rund 8.700 Kfz/d auf der L 596 (Breitstraße und Talstraße),
- ▶ rund 5.000 Kfz/d auf der K 4135 (Heddesheimer Straße)

### 3.2 Berechnungsergebnisse des Status Quo

Die Rasterlärmkarten zeigen die flächenhafte Lärmbelastung anhand von Isophonenbändern. Die Pläne werden auf der Grundlage der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) erstellt.

Plan 4,5 Das Ergebnis der Nachkartierung des Status quo, also der Bestandssituation als Ausgangspunkt für die Lärmaktionsplanung, wird in den Plänen 4 und 5 dokumentiert. Zur Ermittlung der Berechnungsergebnisse wird das Verfahren nach der BUB verwendet. Plan 4 zeigt den Straßenverkehrslärm für 24 Stunden ( $L_{DEN}$ ) und Plan 5 den Straßenverkehrslärm in der Nacht ( $L_{Night}$ ) für den Zeitbereich zwischen 22:00 und 6:00 Uhr. Hierbei wird nach den Gemeinden Dossenheim (Plan 4 D / Plan 5 D), Schriesheim (Plan 4 S und Plan 4a S / Plan 5 S und Plan 5a S) und Hirschberg (Plan 4 H / Plan 5 H) unterschieden. Diese Unterteilung und Benennung wird in den folgenden Plänen fortgeführt.

Es zeigt sich in den Plänen deutlich die Dominanz des Verkehrslärms der Bundesautobahn A 5, welche durch die Entfernung zur Ortsbebauung keine erheblichen Grenzwertüberschreitungen hervorruft, aber zu einer hohen Grundbelastung beiträgt. Die Bundesstraße 3 durchzieht das gesamte Untersuchungsgebiet von Nord nach Süd und führt in allen drei Ortschaften zu Grenzwertüberschreitungen entlang der innerörtlichen Bebauung.

Die innerörtliche Zusatzbelastung durch die Kreis- und gemeindlichen Hauptverkehrsstraßen ist abhängig von der Dichte der straßennahen Bebauung und beschränkt sich außerhalb der Innenstadt auf die ersten Bebauungsreihen.

### 3.3 Lärmschwerpunkte / Hot-Spot-Bereiche

Plan 6,7 Für die Ermittlung der Lärmschwerpunkte für den Zeitbereich **Tag** wird der Schwellenwert von 65 dB(A) nach der RLS-19 gewählt. Die Darstellung erfolgt in Plan 6 für das gesamte Untersuchungsgebiet und in den Plänen 7 (D,S,H) für die unterschiedlichen Gemeinden. Es wird mit dem Berechnungsergebnis geprüft, welche Gebäude von Beurteilungspegeln mit 65 dB(A) oder höher betroffen sind. Zur Visualisierung der Höhe der Überschreitungen werden Gebäude – sofern es Wohn- oder Bürogebäude sind – an denen die gesundheitskritischen Pegel von >65 dB(A) erreicht werden, gelb eingefärbt, Gebäude mit Pegeln >67 dB(A) in Rot und Gebäude, an denen der Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) überschritten wird, werden magenta dargestellt. Zusätzlich werden Gebäude mit Pegeln > 72 dB(A) in dunkelblau eingefärbt.

Daraufhin wird nach den Berechnungsvorschriften der **BEB** festgestellt, welche Einwohnermengen davon betroffen sind. Da dieses vorgegebene Verfahren zur Ermittlung der Einwohner allerdings sehr vereinfacht und abstrakt ist, wird im Folgenden eher von Einwohner-Einheiten gesprochen, denn es findet z.B. keine Überprüfung der Lage der Wohnungen an den Fassaden oder der Lage der Aufenthaltsräume in den Wohnungen statt.

Aus dem Verhältnis von betroffenen Einwohnern und der betroffenen Fläche wird die Dichte der betroffenen Einwohner (Einwohner/km<sup>2</sup>) errechnet und in den Plänen in Form von rötlichen Farbflächen eingetragen. Je höher die Zahl der betroffenen Einwohner je km<sup>2</sup>, desto dunkler die rötliche Farbgebung. Damit ist die Lage von Lärmschwerpunkten sehr gut erkennbar.

Plan 8,9 Die Lärmschwerpunkte für den Zeitbereich **Nacht** werden in Plan 8 für das gesamte Untersuchungsgebiet und in den Plänen 9 (D,S,H) für die unterschiedlichen Gemeinden dargestellt. Für die Ermittlung der Lärmschwerpunkte in der Nacht wird der Schwellenwert von 55 dB(A) nach der RLS-19 gewählt. Es wird nach dem Berechnungsergebnis geprüft, welche Gebäude von Beurteilungspegeln mit 55 dB(A) oder höher betroffen sind. Zur Visualisierung der Höhe der Überschreitungen werden Gebäude – sofern es Wohn- oder Bürogebäude sind – an denen die gesundheitskritischen Pegel von >55 dB(A) erreicht werden, gelb eingefärbt, Gebäude mit Pegeln >57 dB(A) in Rot und Gebäude, an denen der Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) überschritten wird, werden magenta dargestellt. Zusätzlich werden Gebäude mit Pegeln > 62 dB(A) in dunkelblau eingefärbt.

Daraufhin wird nach den Berechnungsvorschriften der **BEB** festgestellt, welche Einwohnermengen davon betroffen sind. Die Dichte der betroffenen Einwohner wird errechnet und in den Plänen in Form von rötlichen Farbflächen eingetragen. Je höher die Zahl der betroffenen Einwohner je km<sup>2</sup>, desto dunkler die rötliche Farbgebung. Damit ist die Lage von Lärmschwerpunkten sehr gut erkennbar.

### 3.4 Aktionsbereiche

Aktionsbereiche, in denen sich auch mehrere Lärmschwerpunkte (sog. Hot Spots) befinden können, werden einzeln und mit Bezug auf die Örtlichkeit bzw. mögliche Maßnahmen projektspezifisch festgelegt und bilden eine statistische Einheit, die für Auswertungen und Vergleiche herangezogen werden.

Plan 22 Die Aktionsbereiche werden in Plan 22 als Teilaktionsbereiche dargestellt und ergeben sich demnach aus der Lage der Lärmschwerpunkte (Hot Spot) für den Straßenverkehrslärm und werden in der folgenden Tabelle aufgelistet.

<b>Aktionsbereich Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>
<b>Lärmschwerpunkt (Hot spot) - Dossenheim</b>		
1 - Dossenheim Süd (B 3)	L 531	Schwabenheimer Straße
2 - Dossenheim Ost (Hauptstraße)	Kreuzung B 3 / Schwabenheimer Straße	Gabelung Talstraße
3 - Dossenheim Nord (B 3)	Schwabenheimer Straße	Bergstraße Nr. 67
4 - Dossenheim West (Schwabenheimer Straße)	Kreuzung Bergstraße	KVP Schwabenheimer Straße / Randstraße
5 - Randstraße	KVP Schwabenheimer Straße / Randstraße	Höhe Gewerbestraße Nr. 19
6 - Siedlung Dossenwald	Gebiet im Dossenwald	
<b>Lärmschwerpunkt (Hot spot) - Schriesheim</b>		
1 - Landstraße Süd (B 3)	Kreuzung Edelsteinstraße	Kreuzung Talstraße
2 - Talstraße	Kreuzung Jakob-Riehl-Siedlung	Höhe Mälzerei
3 - Landstraße Nord	Kreuzung Talstraße	nördlicher Ortsausgang
4 - Ladenburger Straße	Kreuzung Landstraße	Kreuzung Kurpfalzstraße
5 - Fensnbäume	Gebiet in den Fensnbäumen	Aussiedlerhof
6 - Altenbach	Ortsteil Altenbach	
<b>Lärmschwerpunkt (Hot spot) - Hirschberg</b>		
1 - Bergstraße	südl. Ortseingang Leutershausen	nördl. Ortsausgang Leutershausen
2 - Heddesheimer Straße	Kreuzung Bergstraße	westl. Ortsausgang Leutershausen
3 - Landstraße	L 541	nördl. Ortsausgang Großsachsen
4 - Breitgasse	Kreuzung Landstraße	östl. Ortsausgang Großsachsen

Tab. 5: Beschreibung der Aktionsbereiche zum Straßenverkehrslärm

Auf Gebäude mit Beurteilungspegeln oberhalb der Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht ist im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung ein besonderes Augenmerk zu werfen und gezielte Maßnahmen sind auszuwählen. Tabellarisch zusammengefasst ergibt sich folgendes Bild, welches Grundlage und Anlass für eine gezielte Maßnahmenplanung ist, da im Status Quo 141 Gebäude am Tag und 226 Gebäude in der Nacht von Lärmbelastungen betroffen sind, die über dem Schwellenwert der Gesundheitsgefahr liegen:

<b>Aktionsbereich Straße</b>	<b>Gebäude über 70 dB(A) tags</b>	<b>Gebäude über 60 dB(A) nachts</b>
<b>Lärmschwerpunkte in Dossenheim</b>		
	37	59
<b>Lärmschwerpunkte in Schriesheim</b>		
	31	85
<b>Lärmschwerpunkte in Hirschberg</b>		
	73	82
<b>Summe</b>	<b>141</b>	<b>226</b>

Tab. 6: Gebäude mit Überschreitung des Schwellenwertes der Gesundheitsgefahr nach RLS-19

### 3.5 Lärmkennziffer Status Quo (Straßenverkehr)

Die **Lärmkennziffer** wird aus der Anzahl der betroffenen Einwohner-Einheiten gebildet, die den Schwellenwert von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) (dieser Auslösewert entspricht dem WHO-Ziel der kurzfristigen Vermeidung von Gesundheitsbeeinträchtigungen) in der Nacht überschritten haben.

Es wird in diesem Fall die Anzahl der Einwohner-Einheiten multipliziert mit dem Wert der Pegel-Differenz zum Schwellenwert (z.B. die Anzahl von Betroffenen im Bereich von 65 - 70 dB(A) am Tag werden mit dem Wert 5 ( $70 - 65 = 5$ ) multipliziert). Die Pegeldifferenz im Nachtzeitraum wird doppelt gewichtet, um Veränderungswirkungen insbesondere in der Nacht aufgrund des Ruhe- und Schlafbedürfnisses zu priorisieren.

Anh.-Tab 1 Für den Status quo (Nullfall) wird für den Straßenverkehr die **Lärmkennziffer 34.485** ermittelt. Das Ergebnis im Detail kann der Tabelle 1 im Anhang entnommen werden.

### 3.6 Lärmkartierung des Bestands (Schienenverkehr)

Plan 20,21 Die Grundlagen zur Bestimmung des Schienenverkehrslärms im Analysefall stammen aus der 4. Runde der Lärmkartierung des Landes von 2022 (aktualisierter Stand 01.06.2023) für nicht-bundeseigene Haupteisenbahnstrecken der LUBW, die die Gemarkung sowie das Stadtgebiet durchqueren.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine kartierten bundeseigenen-Haupteisenbahnstrecken.

Es verläuft eine nicht-bundeseigene Eisenbahnstrecke parallel zur B 3 durch alle drei Ortschaften. Die Bestandssituation und Schallausbreitung kann den Plänen 20 und 21 entnommen werden. Die Belastung durch den Schienenverkehr beläuft sich meist auf einen Wert unterhalb von 65 dB(A), nur vereinzelt kommt es an den zur Bahnstrecke ausgerichteten Fassaden der ersten Bebauungsreihe zu Überschreitungen von 65 dB(A). Als Datengrundlage wird die Lärmkartierung 2022 der LUBW verwendet. Die Lärmkartierung geht von einer Verkehrsbelastung zwischen 75 und 150 Zügen am Tag auf der Strecke aus.

## 4. Maßnahmen zur Lärminderung im Straßenverkehr

### 4.1 Minderung des Straßenverkehrslärms

#### 4.1.1 Aktive Maßnahmen

##### a) Lärmindernde Fahrbahndeckschichten

Einfluss auf die Schallabstrahlung sowie die Entstehung des Lärms haben auch die herkömmlichen Fahrbahndeckschichten, welche eine dichte Deckschicht haben.

Durch den Einsatz von lärmtechnisch optimierten Belägen entsprechend Tabelle 4a der RLS-19, d.h. z.B. einem Splitt-Mastix-Asphalt (SMA) LA 8 bzw. einem Asphaltbeton (AC) D LOA, aber auch bei Verwendung dünner Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung aus DSH-V 5 kann die Entstehung des Reifen-Fahrbahngeräusches innerorts rechnerisch bei Pkw um rund 3 - 4 dB(A), bei Lkw um ca. 1 dB(A) gedämpft werden. Es bestehen allerdings technische Anforderungen an den Straßenaufbau und die Reduzierung von Straßeneinbauten, so dass der Einbau nicht überall möglich ist. Die Mehrkosten von lärmindernden Fahrbahndeckschichten können generell rund 5 €/m<sup>2</sup> im Verhältnis zu den normalen Straßenbaumaterialien betragen.

Gemäß Untersuchungen und Messungen des Umweltbundesamts (UBA) kann die Lärminderungswirkungen von Fahrbahnbelägen innerorts differenzierter betrachtet werden als die Vorgaben der RLS-19. Asphaltbeton ist eine übliche Bauweise mit langjährigen Erfahrungen und die am häufigsten verwendete Mischgutsorte im Asphaltstraßenbau. Asphaltbeton **AC 8** besitzt eine dichte Oberfläche. Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h wird der Reifen wenig zu Schwingungen angeregt. Mit zunehmender Geschwindigkeit erzeugt die dichte Oberfläche jedoch vermehrt Air-Pumping-Geräusche. Von daher empfiehlt sich der Einsatz bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten bis 70 km/h. Aus akustischen Gründen sollte das Abstumpfen mit Lieferkörnung 1/3 erfolgen. Asphaltbeton ist nicht geeignet für hoch beanspruchte Straßen der Belastungsklassen Bk32 und Bk100. Die Lärminderung beträgt laut UBA für AC 8 bei 50 km/h und 40 km/h -3 dB(A), bei 30 km/h sogar -4 dB(A). Es ist keine Abnahme des lärmindernden Effektes mit der Nutzungszeit bekannt.

Da ein Asphaltbeton AC 8, sowie auch ein Asphaltbeton AC 11, einen bereits aktuellen Standardbelag in vielen Straßenabschnitten innerorts darstellen und dieser Belag eine sehr hohe Lärminderungswirkung (bis zu -4 dB(A)) erzielt gemäß den Ergebnissen, wird dieser Belag für die Maßnahmenplanung im Lärm-

aktionsplan empfohlen, wofür die Lärminderung nach RLS-19 Tabelle 4a mit -2,9 dB(A) für PKW und -1,6 dB(A) für LKW angesetzt wird.

Ein Austausch bestehender Fahrbahnbeläge bzw. deren Sanierung kann ebenfalls zu spürbaren Verbesserungen der Geräuschemissionen führen, wenn die bestehende Fahrbahndecke erhebliche Mängel aufweist und sanierungsbedürftig ist. Außerdem werden heute Beläge als Standard eingesetzt, die im neu eingebauten Zustand in den ersten 5-10 Jahren rund 2 dB (A) Minderung erzielen können, auch bei Tempo 30.

### **b) Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle**

Eine hohe bis sehr hohe Lärmpegelminderung kann man durch den Bau von Lärmschutzwänden und -wällen erreichen. Die Wirkung dieser Wände und Wälle hängt einerseits von dem Material ab, aber auch von deren Höhe. Die Kosten für Lärmschutzwände liegen bei rund 300 € / m<sup>2</sup> Ansichtsfläche. Mit Abschirmungen kann man eine Minderung von 15 dB(A) und mehr erreichen. Dazu muss die Wand bzw. der Wall quellennah errichtet werden. Neben den positiven Eigenschaften kann es jedoch auch zu einer massiven Sichteinschränkung und einer ungewünschten Trennwirkung kommen. In der Regel sind innerstädtisch keine Flächen dafür vorhanden oder die hohe Anzahl an Grundstückszugängen verhindert eine effiziente Lösung.

### **c) Troganlagen, Teilabdeckungen, Tunnel**

Durch den Bau von Troganlagen, Teilabdeckungen und Tunnel kann ebenfalls eine Lärminderung erfolgen. Die größte Wirkung kann man mit einer Einhausung erreichen, wenn diese lang genug ist. Dies hängt jedoch von den örtlichen Gegebenheiten ab und vor allem von dem finanziellen Rahmen. Durch eine Troganlage kann bei einem ebenerdigen Straßenverlauf ebenso wie bei tiefergelegten Straßen mit einer Teilabdeckung eine Lärminderung erzielt werden.

### **d) Leisere Autos**

Im November 2013 hat die EU beschlossen, dass neue Autos niedrigere Lärmgrenzwerte einhalten müssen, welche die Hersteller bei der Typgenehmigung neuer Automodelle nachweisen müssen. Mit Inkrafttreten des Gesetzes 2016 werden stufenweise die Lärmgrenzwerte herabgesetzt, sodass 2026 die maximalen Geräuschemissionen bei 68 bzw. 72 dB (A) liegen dürfen. Des Weiteren

führt auch die zunehmende Einführung von Elektrofahrzeugen zu einer weiteren Minderung der innerstädtischen Lärmbelastung. Für die Lärmsituation der gesamten Fahrzeugflotte, die sich im Durchschnitt ca. alle 8-10 Jahre erneuert, kann demnach im Jahr 2023 von einer Minderung um rd. 1 dB(A) gegenüber den Standardwerten ausgegangen werden.

#### 4.1.2 Passive Maßnahmen

Passive Schallschutzmaßnahmen kommen meist dann zum Einsatz, wenn aktive Maßnahmen nicht ausreichend Lärminderung bieten oder nicht realisierbar sind. Passive Maßnahmen werden direkt am Immissionsort eingebaut, bspw. in Form von Schallschutzfenstern in Kombination mit Schalldämmlüftern, um die Frischluftzufuhr zu sichern. Durch diese Maßnahmen können Aufenthaltsräume vor den Lärmeinwirkungen geschützt werden.

Im Gegensatz zu den aktiven Schallschutzmaßnahmen, die an der Lärmquelle ansetzen, werden passive Maßnahmen quellenfern am Immissionsort, also bei den Betroffenen am Gebäude geplant. So sind beispielsweise hohe Wohngebäude in Straßennähe in den oberen Stockwerken nicht mehr durch Schallschutzwände geschützt und dort wird mit passiven Schutzmaßnahmen reagiert.

##### **Lärmschutzfenster mit Schalldämmlüftern**

Alte Fenster stellen sich zumeist als das lärmdurchlässigste Bauteil des Gebäudes dar, da sie nur aus dünnem Glas bestehen und ungeeignete Fensterrahmen haben. Die einfachste Fensterschalldämmung hat mit rund 25 dB(A) die Schutzklasse 1, handelsübliche isolierte Fenster erreichen die Schutzklasse 3. Insgesamt gibt es sechs Schutzklassen, welche bis zu 55 dB(A) Schalldämmung erreichen können. Zwischen dem einfachen Fenster und dem höchsten Schalldämmwert besteht bei der Differenz von 30 dB(A) das enorme Schalldämm-Verhältnis von 1:1.000. Die Dimensionierung der Schallschutzeigenschaften der Außenbauteile wird nach der DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) bemessen, die einen Innenraumpegel von unter 30 dB(A) anstrebt und damit einen ungestörten Schlaf ermöglicht.

Da die Schallschutzfenster sehr gut abgedichtet sind, muss für die Belüftung der Räume in der Regel eine künstliche Belüftung vorgesehen werden. Mit Schalldämmlüftern wird der erforderliche Luftstrom und die Zufuhr von Frischluft gesichert. Dies beugt Schimmelbildung vor und sichert in Schlafräumen die Luftversorgung.

Der Einbau von Lärmschutzfenstern kann durch ein Förderprogramm initiiert werden, da eine Beteiligung der Eigentümer stets vorausgesetzt wird. Mit pau-

schalen Sätzen kann sich die Stadt an dieser Maßnahme beteiligen und damit die private Investition mobilisieren. Zusätzlich haben alle lärmbeeinträchtigten Bewohner an Bundes- und Landesstraßen, deren Haus vor 1974 gebaut wurde, die Möglichkeit, sich an das Regierungspräsidium zu wenden und einen Antrag auf Förderung von Schallschutzfenstern zu stellen.

#### **a) Dämmung am Haus**

Die Schalldämmung am Haus wird über die Außenbauteile erreicht. Zu einer Erhöhung der Schalldämmung tragen u.a. die Verbesserung der Dämmung von Außenwänden und -türen sowie Dächern bei. Auch die Verkleidung von Terrassen und Balkonen kann als sinnvoll erachtet werden. In der Regel wird jedoch bereits durch die Verbesserung der Fenster eine ausreichende Verbesserung erreicht, so dass die deutlich teureren Maßnahmen am Gebäude nicht erforderlich werden.

### **4.1.3 Planerische und organisatorische Maßnahmen**

#### **a) Geschwindigkeit beschränken**

Die Geräuschemissionen des Straßenverkehrs steigen im Allgemeinen mit der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit der Fahrzeuge an. Insofern stellen Geschwindigkeitsbegrenzungen wirksame Maßnahmen zur Minderung des Straßenverkehrslärms dar. Zu beachten ist aber, dass auch der Geschwindigkeitsverlauf einen merklichen Einfluss auf die Geräuschemissionen haben kann. Dies kann durchaus einen Unterschied von 1 bis 2 dB(A) bei einer Reduzierung von 40 auf 30 km/h bzw. 2 bis 3 dB(A) bei einer Reduzierung von 50 auf 30 km/h ausmachen.

Es ist aber zu beachten, dass die Wirkung zusätzlicher Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht zu einer Behinderung des Verkehrsflusses führen darf und damit die Lärminderung zunichte gemacht wird.

Es geht vor diesem Hintergrund bei den Hauptverkehrsstraßen um verkehrsrechtliche Anordnung von 30 km/h auf den auch weiterhin so festgelegten Hauptstraßen (Vorfahrtsstraßen).

Da, mit der Anordnung von 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen Verlagerungswirkungen auf benachbarte Straßen verursacht werden können, sollten diese Maßnahme im Verkehrsmodell überprüft werden. Damit wird festgestellt, welche Straßen den verlagerten Verkehr aufnehmen und in welcher Größenordnung die Hauptverkehrsstraßen im Hotspot-Bereich vom Verkehr entlastet werden. Insofern kann die Geschwindigkeitsbeschränkung doppelt positiv wirken: durch Verkehrsentlastung und Minderung der Fahrgeräusche.

## b) Verkehrsfluss verstetigen

Bei Straßenabschnitten mit frei fließendem Verkehr, z. B. außerörtlichen und innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, wird das Gesamtgeräusch vom Rollgeräusch der Reifen dominiert. Bei Pkw überwiegt oberhalb von 40-50 km/h das sogenannte Reifen-Fahrbahn-Geräusch gegenüber den Antriebsgeräuschen des Motors. Verkehrssituationen, bei denen häufiger angefahren oder beschleunigt wird, wie es z. B. typisch ist für Kreuzungen, Ampelanlagen oder Einmündungen, sind dagegen mehr durch die Antriebsgeräusche des Motors geprägt.

Für die Beschleunigung des Fahrzeugs ist eine erheblich höhere Motorleistung nötig als für das Fahren mit gleichmäßiger Geschwindigkeit. Das häufige Benutzen niedriger Gänge und die höhere Motorbelastung führen auch zu einem höheren Gesamtgeräusch.

Eine gleichmäßigere Fahrweise kann durchaus zu Pegelminderungen von einigen dB(A) führen. So verursachen die Motoren von 32 Pkw bei einer Motorendrehzahl von 2000 U/min genauso viel Lärm wie der Motor eines einzigen Autos bei einer Drehzahl von 4000 U/min (jeweils ohne Rollgeräusche). Das Ziel, einen möglichst stetigen Verkehrsfluss und eine Reduktion von Brems- und Beschleunigungsvorgängen zu erreichen, kann beispielhaft etwa durch folgende Maßnahmen gefördert werden, wenn die Lärmbelastung zu hoch ist:

- ▶ Einführung von Vorfahrtsstraßen.
- ▶ Abbau von Hindernissen (z.B. Längsparker) im Straßenraum.
- ▶ Einführung von Kreisverkehrsplätzen anstatt von Lichtsignalanlagen.
- ▶ Kreuzungsregelungen mit gesteuerter Abschaltung in den Schwachlastzeiten und Koordinierung der Ampelanlagen, z. B. mit "Grüner Welle" in Kombination mit der Anzeige der empfohlenen Geschwindigkeit oder Einführung von ampelfreien Rechtsabbiegerspuren (z.B. Grüner Pfeil).

Die Einführung von Kreisverkehren bewirkt zumindest rechnerisch eine Pegelminderung von 1 dB(A) gegenüber signalgeregelten Kreuzungen. Insbesondere werden hier die besonders störenden Geräuschspitzen beim Ampelstart durch einen verstetigten Verkehrsfluss im Kreisverkehr gemindert.

## c) Verbot von Durchfahrten

Mit verkehrsrechtlichen Anordnungen kann die Nutzung von öffentlichen Verkehrswegen beeinflusst werden. So können zeitliche Begrenzungen zu einem Nachtfahrverbot für Lkw führen. Einbahnstraßen können bis zu einer Halbierung

der Verkehrsmengen führen, wenn zuvor Gegenverkehr zulässig war. Die Verbote können sich demnach auf unterschiedliche Fahrzeugklassen und/oder Tageszeiten auswirken, so dass eine sehr feingesteuerte Regelung ermöglicht ist. Für die verkehrsrechtliche Anordnung müssen allerdings geeignete Rahmenbedingungen vorliegen, denn diese Maßnahmen dürfen auf Hauptverkehrsstraßen nicht zu konfliktträchtigen Veränderungen führen.

#### **d) Lenkung des Verkehrs**

Durch die gezielte Lenkung von Verkehr auf dafür aus schalltechnischer Sicht geeignete Straßen kann eine Minderung der Geräuschbelastung erreicht werden. Eine Halbierung der Verkehrsmenge bringt danach eine Reduzierung um rund 3 dB(A) bei gleicher Verkehrszusammensetzung oder mehr, wenn insbesondere der Schwerverkehr verlagert wird. Ein Lkw weniger wirkt dabei so viel wie zehn Pkw.

#### **e) Straßenraum gestalten**

Die Gestaltung des Straßenraums hat unmittelbaren Einfluss auf das Fahrverhalten der Autofahrer. Je nach Breite der Fahrbahn, Übersichtlichkeit und Nutzung der Straßenränder werden Fahrgeschwindigkeit und Verlauf (Homogenität des Verkehrsflusses) bestimmt. Die Vorteile einer Reduzierung des Straßenquerschnitts (weniger und/oder engere Fahrstreifen) und einer ansprechenden Gestaltung der Straßenseitenräume sind:

- ▶ Vergrößerung des Abstands zwischen Fahrbahn und Gebäude,
- ▶ Verstetigung des Verkehrs, da Überholvorgänge mit störenden Beschleunigungsgeräuschen vermindert werden,
- ▶ intensive Nutzung und attraktive Gestaltung des Straßenseitenraums (Radfahrer, parkende Autos, hohe Fußgängerfrequenz) sorgen für niedrigere Geschwindigkeiten,
- ▶ leichtere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger.

Im Hinblick auf die Gestaltung des Verkehrsraums besteht mit den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) eine gute Basis für einen stadtverträglichen und weniger geräuschintensiven Verkehrsablauf. Allerdings ist eine Umgestaltung des Straßenraums sehr teuer.

## **f) Ruhender Verkehr/ Parkraummanagement**

Das Angebot an Stellplätzen im öffentlichen Raum hat Einfluss auf den Kfz-Verkehr. Eine Verknappung oder Verteuerung des Stellplatzangebots in einem Gebiet kann dort den Verkehr reduzieren. So kann eine entsprechende Gebührenregelung zur verstärkten Benutzung des Fahrrads oder öffentlicher Verkehrsmittel führen. Andererseits kann durch eine Verknappung von Stellplätzen der Parksuchverkehr auch zunehmen. Dem ist durch entsprechendes Parkraummanagement zu begegnen. Bewohnerparkregelungen sind vor allem dann sinnvoll, wenn die Gefahr besteht, dass Wohngebiete, in denen das Stellplatzangebot ohnehin knapp ist, durch ortsfremde Fahrzeuge zugeparkt und Bewohner damit belästigt werden. Dies ist vor allem in Innenstadtrandbereichen und Wohngebieten in der Nähe von Bahnhöfen und größeren Gewerbegebieten der Fall.

## **g) Ausbau und Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel**

Zur Unterstützung einer nachhaltigen, gesundheitsförderlichen und die Wohnqualität stärkenden Stadtentwicklung ist eine Neuverteilung der Verkehrsanteile – möglichst mit verringertem Gesamtaufkommen – notwendig, indem der Radverkehrs-, Fußwege- und ÖPNV-Anteil, der so genannte Umweltverbund, gestärkt und die Kfz-Wege entsprechend reduziert werden. Kurze Wege im Gemeindegebiet von weniger als 2 km Länge sollten zukünftig nur noch mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückgelegt werden.

### **4.1.4 Fazit**

Im Folgenden werden die grundsätzlich möglichen Maßnahmen tabellarisch aufgelistet und hinsichtlich ihrer Wirkung in Bezug auf ihre Wirkung zwischen gering, mittel und hoch sowie ihrer zeitlichen Realisierbarkeit bzw. Wirkung nach kurzfristig, mittelfristig, langfristig sinnvoll oder nicht realistisch eingestuft. In der Spalte Anwendung wird ggf. ein kurzer Anwendungshinweis oder eine Zuordnung zu einem Aktionsbereich gegeben, wenn es nicht generell anwendbar ist.

Im Ergebnis wird anhand der tabellarischen Zusammenstellung deutlich, dass nicht alle grundsätzlich denkbaren Maßnahmen anwendbar sind. Einige Maßnahmenbereiche sind bereits erfüllt, so ist z.B. im Nebenstraßennetz wie auch auf den Hauptverkehrsstraßen schon Tempo 30 vorhanden. Andere Maßnahmen sind in der Struktur der Stadt nicht realistisch, wie z.B. eine Tieferlegung der

Straße oder die Anordnung von weniger schutzbedürftigen Gebäuden als Schallschirm, da es keinen städtebaulichen Spielraum dafür gibt.

Maßnahmen im Zusammenhang mit der Verstetigung des Verkehrs und der damit verbundenen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h werden jedoch als sehr wirkungsvoll und erfolgversprechend eingestuft. Sie werden in den einzelnen Aktionsbereichen auf ihre Wirkung überprüft. Ebenso kann der Einsatz von lärminderndem Asphalt mittelfristig zu einer guten Lärminderung beitragen, allerdings kann dies erst mit erneuter Sanierung der jeweiligen Straße erfolgen.

Aktive Schallschutzmaßnahmen (wie z.B. Lärmschutzwände) sind in den betroffenen innergemeindlichen Bereichen nicht möglich.

Der Einbau von lärmindernden Fahrbahnbelägen wird sukzessive im Zusammenhang mit der Sanierung der Fahrbahndecken angestrebt.

Als kurzfristig mögliche straßenverkehrsrechtliche Maßnahme kann die Anordnung der Geschwindigkeitsbegrenzung in den betroffenen Aktionsbereichen auf 30 km/h (vgl. Planfall 1) angestrebt werden, sofern dies noch nicht vorliegt.

Als weitere Maßnahme ist ein Schallschutzfensterprogramm in Ergänzung zum Programm von Bund und Land denkbar, das durch Gewährung eines Zuschusses zur Verbesserung der Schallschutzwirkung der Außenbauteile und dem zusätzlichen Einbau von schallgedämmten Lüftungseinrichtungen zur Verbesserung der Situation im Gebäude beiträgt, wenn ein noch zu definierender Schwellenwert überschritten ist.

Mit längerfristigen Strategien kann die Verlagerung von Fahrten im motorisierten Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, die in der Regel deutlich weniger bis keine Lärmemissionen verursachen, angestrebt werden. Diese Maßnahmen stehen im direkten Zusammenhang mit der Verkehrswende und den für den Klimaschutz angestrebten Zielen im Verkehrssektor.

Typische Maßnahme zum Straßenverkehrslärm	Bewertung	Anwendung
<b>A) Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch Verlagerung auf andere Verkehrsmittel</b>		
1 Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)	gering/ langfristig	Taktverdichtung ÖPNV möglich
2 Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr	gering/ mittel- bis langfristig	Verbesserungen werden schrittweise umgesetzt
3 Ausbau des Fußwegenetzes	gering/ langfristig	Defizit nicht erkennbar
<b>B) Maßnahmen zur Regelung des Kfz-Verkehrs</b>		
4 Vollständige Sperrung einzelner Straßen oder Bereiche	hoch / mittelfristig	nicht realisierbar
5 Zeitlich begrenzte Sperrung einzelner Straßen oder Bereiche	hoch / kurzfristig	nicht realisierbar
6 Einbahnstraßen	mittel / mittelfristig	derzeit nicht weiter realisierbar
7 Verkehrslenkung von Durchgangsverkehr / Vermeidung Schleichwegnutzung	gering	Verlagerung auf A5 denkbar
8 Geschwindigkeitsbegrenzung, z.B. 30 km/h	hoch / kurzfristig	geprüft in Planfall 1 bis 2
9 Zuflussdosierung ("Pfortnerampel" mit ggf. langen Rotphasen)	gering	keine Wirkung zu Aktionsbereich
10 Sicherung stetiger Verkehrsfluss	mittel / kurzfristig	wird mit 30 km/h angestrebt
11 Parkraumbewirtschaftung	gering / mittelfristig	reduziert Verkehrsmenge
<b>C) Bauliche Maßnahmen</b>		
12 Lärmschutzbauwerke	hoch / mittelfristig	innerörtlich nicht realisierbar
13 Überdeckelung, Untertunnelung von Straßen	mittel	innerstädtisch nicht möglich
14 Tieferlegung von Straßen	gering	innerstädtisch nicht möglich
15 Kreisverkehrsplätze	gering	keine Wirkung zu Aktionsbereich
16 Lärmindernde Fahrbahnbeläge	hoch / mittel bis langfristig	mit Straßensanierung kombinierbar (Planfall 2)
17 Fahrbahnreduzierung mit größerem Abstand zu Gebäude	mittel / kurzfristig	im Bestand kaum möglich
18 Schallschutzfenster	hoch / kurzfristig	Förderprogramm empfohlen
19 Anordnung von weniger schutzbedürftigen Gebäuden	hoch / langfristig	städtebaulich kaum möglich
20 Optimierung der Eigenabschirmung	mittel / mittelfristig	private Maßnahme Eigentümer
21 Formulierung von Vorgaben an die Gebäudeplanung	hoch/ mittelfristig	DIN 4109 Standard für Neubau
<b>D) Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und -information</b>		
22 Mobilitätszentrale, Mobilitätsberatung	gering/ langfristig	siehe A)
23 Förderung von CarSharing	gering/ mittelfristig	wird weiter ausgebaut
24 Verkehrserziehung zu lärmarmem Autofahren	gering / langfristig	Bereitschaft generell gering
<b>E) Individuelle Maßnahmen der Öffentlichkeit und Städtebauliche Maßnahmen</b>		
25 Verkehrsvermeidung durch Verzicht auf laute Mobilität	gering/ langfristig	siehe A)
26 Lärmindernde Fahrweise / Reifen / Fahrzeuge	mittel / langfristig	Verhaltensänderung dauert
27 Wirkung der Verkehrswende	hoch / langfristig	Umsetzung erfolgt langfristig
28 Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche	mittel / mittelfristig	Förderung durch Stadt
29 Aufwertung der Aufenthaltsqualität im Öffentl. Raum	gering / langfristig	unterstützt die Verkehrswende
30 Vermeidung schallharter Gebäudeoberflächen	hoch / langfristig	kann bei Sanierungen zutreffen
31 Begrünung im Öffentlichen Raum	gering / mittelfristig	selten in großen Flächen möglich

Tab. 7: Bewertung der möglichen Maßnahmen zum Straßenverkehrslärm

## 4.2 Abschätzung der Minderungswirkung

Für eine Bewertung der Maßnahmenwirkungen werden im Folgenden verschiedene Maßnahmenbündel zu Planfällen zusammengenommen und hinsichtlich der Lärmbelastung beschrieben. Das Maß der Lärminderungswirkung wird hierfür ausführlich beschrieben, bewertet und in der Wirkung abgeschätzt.

### 4.2.1 Vergleichsfall Status quo – Nachkartierung

Plan 1 Die bestehenden Verkehrsmengen sowie die heutigen verkehrsrechtlichen Anordnungen bilden die Basis für die Ermittlung des Status quo, der als Vergleichsfall für die Bewertung der untersuchten Planfälle für alle Strecken gemäß Plan 1 berechnet und herangezogen wird.

Anh.-Tab.4 Maßgeblich für den Vergleich ist die Feststellung, dass im Status quo 517 Personen am Tag und 692 Personen in der Nacht Lärmbelastungen ausgesetzt sind, die über dem Schwellenwert der Gesundheitsgefahr (70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht) liegen. Im Anhang 4 können die Gebäudewerte abgelesen werden.

Pegel in dB(A)	Ausgangssituation	
	Zeitraum Tag	Zeitraum Nacht
Hauptverkehrsstraßen im Status Quo		
> 50 - 54	14.203	6.526
> 55 - 59	7.951	2.094
> 60 - 64	3.378	659
> 65 - 69	1.360	33
> 70 - 74	517	0
> 75	0	0

Tab. 8: Betroffene nach Lärmintervallen im Status Quo

Anh.-Tab.1 Damit der Vergleich schnell und zielführend erfolgen kann, wird mit der Lärmkennziffer ein mathematischer Wert eingeführt, der die Bewertung erleichtert. Die Lärmkennziffer wird aus der Anzahl der betroffenen Einwohner-Einheiten gebildet, die den gewählten Schwellenwert von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht überschritten haben. Es wird in diesem Fall die Anzahl der Einwohner-Einheiten multipliziert mit dem Wert der Pegel-Differenz zum Schwellenwert (z.B. die Anzahl Betroffenen im Bereich von 65-70 dB(A) am Tag werden mit dem Wert 5 (70-65=5) multipliziert). Die Pegeldifferenz im Nachtzeitraum wird doppelt gewichtet, um Veränderungswirkungen insbesondere in der Nacht zu priorisieren.

Für den Status quo für das Gesamtgebiet von Dossenheim, Hirschberg und Schriesheim wird die Lärmkennziffer **47.080** ermittelt. Die Ergebnisse in den einzelnen Aktionsbereichen können der Tabelle 1 im Anhang entnommen werden.

#### 4.2.2 Planfall 1 – kurzfristig: Geschwindigkeitsreduzierung

Plan 10

Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden in Plan 10 (für den Planfall 1) dargestellt. Die Maßnahmen sind nicht differenziert für Tag und Nacht angenommen, da die Grenzwerte von 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht nach RLS-19 in weitgehend identischen Ausdehnungen überschritten sind. In dunkelgrüner Farbe sind die Bereiche markiert, die auf 30 km/h reduziert werden. Dies ist u.a. in genau den Lärmschwerpunkten der Aktionsbereiche der Fall.

##### ■ Geschwindigkeitsreduzierung ganztags

Kennung	Straße	Lage
		Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in Dossenheim
G-D- 1		<b>Schwabenheimer Straße:</b> Kreuzung B 3 bis KVP Randstraße
G-D- 2		<b>Randstraße:</b> KVP Schwabenheimer Straße bis Höhe Kaufland
		Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in Schriesheim
G-S- 1	L 596	<b>Hauptstraße:</b> Einmündung Brunnenstraße bis östl. Ortsausgang.
		Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in Hirschberg
G-H- 1		<b>Heddesheimer Straße:</b> Kreuzung B 3 bis Kreuzung Galgenstraße
G-H- 2	L 596	<b>Talstraße:</b> westl. Einmündung Lettengasse bis östl. Einmündung Lettengasse
G-H- 3	B 3	<b>Landstraße:</b> zwischen nördlichem Ortseingangsschild und Hohensachsener Straße.
		Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h in Hirschberg
G-H- 4	B 3	<b>Landstraße:</b> zwischen Ortsschild und Ende der Bebauung in beiden Richtungen (außerorts)

Tab. 9: Geschwindigkeitsreduzierung ergänzend zum Bestand

Plan 11-14

Es wird anhand des Berechnungsergebnisses geprüft, ob weiterhin Gebäude von Beurteilungspegeln mit 65 dB(A)  $L_{DEN}$  bzw. 55 dB(A)  $L_{Night}$  oder höher betroffen sind. Diese Gebäude, sofern es Wohn- oder Bürogebäude sind, werden jeweils in den Plänen 11 und 12 (D,S,H) für den Tag und in den Plänen 13 und 14 (D,S,H) für die Nacht dargestellt. Zur Visualisierung der Höhe der Überschreitungen werden Gebäude – sofern es Wohn- oder Bürogebäude sind – an denen die gesundheitskritischen Pegel von >65/55 dB(A) erreicht werden, gelb eingefärbt, Gebäude mit Pegeln >67/57 dB(A) in Rot und Gebäude, an denen der Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung von 70/60 dB(A) überschritten wird, werden magenta dargestellt. Zusätzlich werden Gebäude mit Pegeln > 72/62 dB(A) in dunkelblau eingefärbt.

## Dossenheim

Pegel in dB(A)	Ausgangssituation		Planung		Differenz	
	Zeitraum Tag	Zeitraum Nacht	Zeitraum Tag	Zeitraum Nacht	Zeitraum Tag	Zeitraum Nacht
Hauptverkehrsstraßen im Planfall 1						
> 50 - 54	4.913	1.228	4.629	1.351	-284	123
> 55 - 59	1.326	789	1.058	441	-268	-348
> 60 - 64	1.339	251	1.361	172	22	-79
> 65 - 69	554	26	333	0	-221	-26
> 70 - 74	163	0	57	0	-106	0
> 75	0	0	0	0	0	0

Tab. 10: Betroffene nach Lärmintervallen im Planfall 1

## Schriesheim

Pegel in dB(A)	Ausgangssituation		Planung		Differenz	
	Zeitraum Tag	Zeitraum Nacht	Zeitraum Tag	Zeitraum Nacht	Zeitraum Tag	Zeitraum Nacht
Hauptverkehrsstraßen im Planfall 1						
> 50 - 54	4.872	3.945	4.842	3.894	-30	-51
> 55 - 59	4.689	884	4.623	858	-66	-26
> 60 - 64	1.369	165	1.307	165	-62	0
> 65 - 69	521	3	528	3	7	0
> 70 - 74	131	0	131	0	0	0
> 75	0	0	0	0	0	0

Tab. 11: Betroffene nach Lärmintervallen im Planfall 1

## Hirschberg

Pegel in dB(A)	Ausgangssituation		Planung		Differenz	
	Zeitraum Tag	Zeitraum Nacht	Zeitraum Tag	Zeitraum Nacht	Zeitraum Tag	Zeitraum Nacht
Hauptverkehrsstraßen im Planfall 1						
> 50 - 54	4.418	1.353	4.503	1.329	85	-24
> 55 - 59	1.936	421	1.868	295	-68	-126
> 60 - 64	670	243	565	114	-105	-129
> 65 - 69	285	4	250	4	-35	0
> 70 - 74	223	0	82	0	-141	0
> 75	0	0	0	0	0	0

Tab. 12: Betroffene nach Lärmintervallen im Planfall 1

Aus den Plänen lässt sich deutlich erkennen, dass insbesondere die geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen auf T 30 ganztags zu einer deutlichen Entlastung der Anwohner vom Straßenverkehrslärm führen wird.

Anh. Tab.1 Für den Planfall 1 wird in Dossenheim die Lärmkennziffer **10.085** (rd. -45% zu Bestand) ermittelt. Die Ergebnisse in den einzelnen Aktionsbereichen können der Tabelle 1 im Anhang entnommen werden.

Anh. Tab.1 Für den Planfall 1 wird in Schriesheim die Lärmkennziffer **15.920** (rd. -2% zu Bestand) ermittelt. Die Ergebnisse in den einzelnen Aktionsbereichen können der Tabelle 1 im Anhang entnommen werden.

Anh. Tab.1 Für den Planfall 1 wird in Hirschberg die Lärmkennziffer **7.420** (rd. -42% zu Bestand) ermittelt. Die Ergebnisse in den einzelnen Aktionsbereichen können der Tabelle 1 im Anhang entnommen werden.

#### 4.2.3 Planfall 2 – mittelfristig: Planfall 1 ergänzt um Erneuerung Fahrbahnbelag

Plan 15 Das Netzkonzept für den Planfall 2 zeigt die Lage der angedachten ergänzenden Maßnahmen an Fahrbahnbelägen in Plan 15 mit lärmoptimiertem Fahrbahnbelag z.B. mit Asphaltbeton (AC) oder lärmarmem Split-Mastix-Belag (SAM-LA 05 oder 08). In rot-gestrichelter Signatur wird die Lage der geplanten Fahrbahnsanierungen dargestellt. Ein erneuerter Fahrbahnbelag mit einem Standardbelag bringt in den ersten 5 - 10 Jahren eine Minderung zum Standardwert nach RLS-19 in Höhe von rund 2 dB(A), sodass durch die Kombination mit Tempo 30 ca. 4,5 dB(A) Minderung erreicht werden können.

#### ■ Fahrbahnsanierung

Kennung	Straße	Lage
		Lärmoptimierter Fahrbahnbelag in Dossenheim
FB-D- 1	B 3	<b>Handschuhsheimer Landstraße:</b> südl. Ortseingang bis Höhe Bergstraße 67 .
		Lärmoptimierter Fahrbahnbelag in Schriesheim
FB-S- 1	B 3	<b>Landstraße:</b> südl. Ortsgrenze bis nördl. Ortsgrenze
FB-S- 2		<b>Ladenburger Straße:</b> Kreuzung B 3 bis Kreuzung Kurpfalzstraße
FB-S- 3	L 536	<b>Talstraße:</b> Kreuzung B 3 bis Talstraße Nr 160
		Lärmoptimierter Fahrbahnbelag in Hirschberg
G-H- 1	B 3	<b>Landstraße:</b> südl. Ortseingang bis Bahnhof Großsachsen
G-H- 2	B 3	<b>Bergstraße:</b> nördl. Ortseingang bis südl. Ortsausgang
G-H- 3	L 596	<b>Breitgasse:</b> Kreuzung B 3 bis östl. Einmündung Lettengasse

Tab. 13: Streckenabschnitte für Einsatz von lärmoptimiertem Fahrbahnbelag

Plan 16-19 Es wird anhand des Berechnungsergebnisses geprüft, ob weiterhin Gebäude von Beurteilungspegeln mit 65 dB(A)  $L_{DEN}$  bzw. 55 dB(A)  $L_{Night}$  oder höher betroffen sind. Diese Gebäude, sofern es Wohn- oder Bürogebäude sind, werden jeweils in den Plänen 16 und 17 (D,S,H) für den Tag und in den Plänen 18 und 19 (D,S,H) für die Nacht dargestellt. Zur Visualisierung der Höhe der Überschreitungen werden Gebäude – sofern es Wohn- oder Bürogebäude sind – an denen die gesundheitskritischen Pegel von >65/55 dB(A) erreicht werden, gelb eingefärbt, Gebäude mit Pegeln >67/57 dB(A) in Rot und Gebäude, an denen der Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung von 70/60 dB(A) überschritten wird, werden magenta dargestellt. Zusätzlich werden Gebäude mit Pegeln > 72/62 dB(A) in dunkelblau eingefärbt.

## Dossenheim

Pegel in dB(A)	Ausgangssituation		Planung		Differenz	
	Zeitraum Tag	Zeitraum Nacht	Zeitraum Tag	Zeitraum Nacht	Zeitraum Tag	Zeitraum Nacht
Hauptverkehrsstraßen im Planfall 2						
> 50 - 54	4.913	1.228	4.433	1.375	-480	147
> 55 - 59	1.326	789	1.166	382	-160	-407
> 60 - 64	1.339	251	1.276	110	-63	-141
> 65 - 69	554	26	263	0	-291	-26
> 70 - 74	163	0	12	0	-151	0
> 75	0	0	0	0	0	0

Tab. 14: Betroffene nach Lärmintervallen im Planfall 2

## Schriesheim

Pegel in dB(A)	Ausgangssituation		Planung		Differenz	
	Zeitraum Tag	Zeitraum Nacht	Zeitraum Tag	Zeitraum Nacht	Zeitraum Tag	Zeitraum Nacht
Hauptverkehrsstraßen im Planfall 2						
> 50 - 54	4.872	3.945	5.054	3.908	182	-37
> 55 - 59	4.689	884	4.581	786	-108	-98
> 60 - 64	1.369	165	1.308	57	-61	-108
> 65 - 69	521	3	452	3	-69	0
> 70 - 74	131	0	48	0	-83	0
> 75	0	0	0	0	0	0

Tab. 15: Betroffene nach Lärmintervallen im Planfall 2

## Hirschberg

Pegel in dB(A)	Ausgangssituation		Planung		Differenz	
	Zeitraum Tag	Zeitraum Nacht	Zeitraum Tag	Zeitraum Nacht	Zeitraum Tag	Zeitraum Nacht
Hauptverkehrsstraßen im Planfall 2						
> 50 - 54	4.418	1.353	4.502	1.319	84	-34
> 55 - 59	1.936	421	1.824	289	-112	-132
> 60 - 64	670	243	548	62	-122	-181
> 65 - 69	285	4	245	1	-40	-3
> 70 - 74	223	0	50	0	-173	0
> 75	0	0	0	0	0	0

Tab. 16: Betroffene nach Lärmintervallen im Planfall 2

Aus den Plänen lässt sich deutlich erkennen, dass eine Kombination aus Fahrbahnsanierung und geplanter Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 ganztags zu einer weiteren Entlastung der Anwohner von Straßenverkehrslärm führen wird.

Anh. Tab.1D Für den Planfall 2 wird in Dossenheim die hohe Minderungswirkung durch die Lärmkennziffer **7.455** (rd. -59% zu Bestand) ermittelt. Die Ergebnisse in den einzelnen Aktionsbereichen können der Tabelle 1 im Anhang entnommen werden.

- Anh. Tab.1S Für den Planfall 2 wird in Schriesheim die hohe Minderungswirkung durch die Lärmkennziffer **11.830** (rd. -27% zu Bestand) ermittelt. Die Ergebnisse in den einzelnen Aktionsbereichen können der Tabelle 1 im Anhang entnommen werden.
- Anh. Tab.1H Für den Planfall 2 wird in Hirschberg die hohe Minderungswirkung durch die Lärmkennziffer **5.885** (rd. -54% zu Bestand) ermittelt. Die Ergebnisse in den einzelnen Aktionsbereichen können der Tabelle 1 im Anhang entnommen werden.

### 4.3 Abwägungsgrundlagen

Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h hat in der Regel vielschichtige Wirkungen nicht nur auf den Verkehrslärm und den Verkehrsfluss, sondern auch auf die Verkehrssicherheit, die Betroffenheit von Anwohnern oder weitere Faktoren.

Vor dem Hintergrund, eine Minderung der Betroffenenanzahl zu erreichen, wird die Abwägung der Maßnahme mit Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h geführt.

#### 4.3.1 Lärminderungsziel

Das Ziel der Lärmaktionsplanung liegt darin, die Lärmbelastung unter den Auslösewert der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) am Tag oder 55 dB(A) in der Nacht zu bekommen.

Vergleichsrechnungen zeigen, dass die schalltechnisch nach RLS-19 berechneten (durch Verkehrslärm verursachten) Immissionswerte an belasteten Hauptverkehrsstraßen um 2,5 bis zu 3 dB(A) sinken können. Dieses Maß liegt im wahrnehmbaren Bereich, sodass durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h eine Entlastungswirkung erzielt werden kann. Zudem kann eine Unterschreitung der Immissionsrichtwerte nach dem Kooperationserlass Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg erreicht werden. Begleituntersuchungen zu Geschwindigkeitsreduzierungen von 50 km/h auf 30 km/h haben laut Umwelt-Bundesamt weitere Belege zu dieser Annahme ergeben. Tempo 30 hat in der Regel zur Folge, dass niedrigere Maximalpegel und deutlich geringere Pegelschwankungen zu verzeichnen sind. Insbesondere nachts treten deutlich niedrigere Lärmspitzen auf, sodass die Wirkungen auf die Gesundheit erreicht werden.

Gemäß des Kooperationserlass des Landes Baden-Württemberg sind bei der Ermessensausübung bereits Bereiche zu berücksichtigen, die im gesundheitskritischen Bereich von >65 dB(A) tags und >55 dB(A) nachts liegen. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen zu einer

Pflicht zur Anordnung von Maßnahmen. Im Bereich der Heddesheimer Straße (K 4135) liegen im Status Quo Werte >57 dB(A) nachts vor. Tags liegen Werte über >65 dB(A) vor. Es ist folglich in der Ermessensausübung im Tagbereich zu berücksichtigen, dass nachts ein Ermessen gegen Null geht. Zur Vereinheitlichung der maximal zugelassenen Geschwindigkeiten im Ortsgebiet wird eine Maßnahme die ganztags gilt angestrebt. Es liegen keine nachteilhaften Belange vor, die dieser Vereinheitlichung entgegenstehen.

#### 4.3.2 Verkehrssicherheit und Geschwindigkeitsreduzierung

In Folge der Verringerung der Geschwindigkeit kommt es zu einer positiven Auswirkung auf die Verkehrssicherheit für Fußgänger sowie Radfahrer. Die Kfz-Lenker können bei niedrigeren Geschwindigkeiten deutlich mehr Details des Straßenraums wahrnehmen und somit früher reagieren. Zudem verkürzt sich der Anhalteweg bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50 deutlich. Allein in der sog. "Schrecksekunde" legt der Fahrer mit Tempo 50 knapp 14 m Strecke, der Fahrer mit Tempo 30 nur etwas über 8 m, also rund 5 m weniger Strecke zurück. Hinzu kommt, dass der Bremsweg aus Tempo 50 mit rund 14 m Länge um fast 9 m länger ist, als der Bremsweg aus Tempo 30 mit nur 5 m.

#### 4.3.3 Funktion der Straße

Bei den Straßen mit geplanter Geschwindigkeitsreduzierung handelt es sich um Kreisstraßen und Landesstraßen. Durch die geplanten Maßnahmen werden bereits bestehende Tempo 30 Abschnitte vergrößert. Die Vereinheitlichung von Tempo 30 Innerorts ist mit der Funktion der betroffenen Straßen im Sinne von Erschließungs- und Aufenthaltsaufgaben vereinbar, für den Durchgangsverkehr im Sinne der Verbindungsfunktion sind die von Maßnahmen betroffenen Straßen nicht maßgeblich und können entweder über alternative Umgehungsstraßen umfahren werden oder sind von so geringen Veränderungen betroffen, dass die Funktion nicht beeinflusst wird.

#### 4.3.4 Leistungsfähigkeit

Das Umwelt-Bundesamt hat sich intensiv mit den 'Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen' auseinandergesetzt und die Ergebnisse veröffentlicht.

Darin wird unter anderem festgestellt, dass eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von innerörtlich 50 auf 30 km/h in der Regel keinen nennenswerten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Straße hat.

Demnach hängt die sogenannte 'Sättigungsverkehrsstärke' vom zeitlichen Abstand der fahrenden Kraftfahrzeuge ab. Bei Einhaltung des Mindestabstandes („halber Tacho“) beträgt der zeitliche Fahrzeugabstand bei Standardbedingungen für Pkw sowohl bei Tempo 50 als auch bei Tempo 30 rund 1,8 Sekunden. Diese Aussage gilt ebenso für Tempo 40 statt Tempo 50. Es ist daher keine Verschlechterung der Leistungsfähigkeit anzunehmen.

#### 4.3.5 Gefahren aus Verlagerungswirkungen

Da, mit der Anordnung von 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen Verlagerungswirkungen auf benachbarte Straßen verursacht werden können, könnten diese Maßnahme im Verkehrsmodell überprüft werden. Damit wird festgestellt, welche Straßen den verlagerten Verkehr aufnehmen und in welcher Größenordnung die Hauptverkehrsstraßen im Hotspot-Bereich vom Verkehr entlastet werden. Insofern kann die Geschwindigkeitsbeschränkung doppelt positiv wirken durch Verkehrsentslastung und Minderung der Fahrgeräusche.

Unter Annahme der Tempo 30 -Regelung oder weitergehender Maßnahmen zur Unterstützung der schon vorhandenen Geschwindigkeitsregelung wird es mangels nahräumiger Alternativen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung nicht zu Verkehrsverlagerungen kommen, da in den Spitzenstunden einerseits bereits heute die reduzierte Geschwindigkeit nicht überschritten werden kann und andererseits Fahrzeitgewinne in den bereits temporeduzierten Bereichen der Nebenstraßen nicht erzielt werden können.

#### 4.3.6 Auswirkungen auf den ÖPNV

Der gesamte Busverkehr des Untersuchungsgebiets wird durch den Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) betrieben. Im Untersuchungsgebiet verläuft eine Bahnverbindung zwischen Heidelberg und Mannheim, die die Ortschaften Dossenheim, Schriesheim und Hirschberg miteinander verbindet. Zusätzlich verkehren Buslinien zwischen den Ortsteilen Altenbach und Ursenbach und den Gemeinden Ladenburg und Heddesheim.

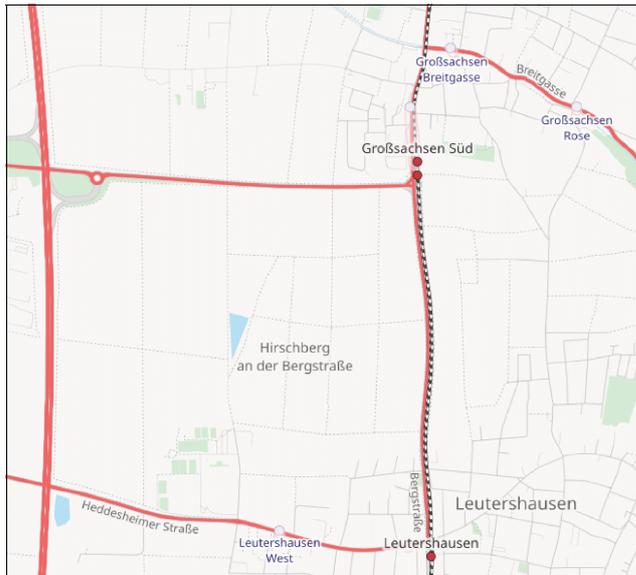


Abb. 5: Streckenabschnitte in Hirschberg (Quelle: OpenStreetMap)

Die Buslinien verkehren in allen untersuchten Gemeinden zum Teil auf den Hauptverkehrsstraßen, die als Hauptlärmquellen im Straßenverkehrslärm identifiziert sind und dort eine starke Betroffenheit durch Verkehrslärm hervorrufen.

Die folgende Abbildung zeigt den Liniennetzplan im Untersuchungsgebiet sowie die Fahrbeziehungen zu den Nachbarkommunen im Detail.



Abb. 6: Liniennetzplan (Quelle: VRN)

Es finden nicht alle Straßenabschnitte Berücksichtigung, die durch den ÖPNV befahren werden und daher von Geschwindigkeitsreduzierungen betroffen sind. Das sind zum Teil auch Strecken mit Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h.

Es ist dabei davon auszugehen, dass in allen Stadtteilen im Bestand eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 40 km/h zzgl. Haltezeiten aufgrund der z.T. engen Straßenräume, der bereichsweise auf der Straße parkenden Fahrzeuge sowie des innerörtlich vergleichsweise hohen Verkehrsaufkommens, insbesondere während des Berufsverkehrs, nicht überschritten werden kann.

Die Ausweisung von Tempo 30 führt gegenüber der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach der StVO von 50 km/h zu Fahrzeiterhöhungen, die das Verkehrsministerium untersuchen ließ. Auf einer Weglänge von 100 m beträgt die Erhöhung maximal rund 5 s, bei einer Länge von 500 m rund 24 s und entsprechend bei einem Kilometer Länge rechnerisch rund 48 sec, sofern keine weiteren Einflüsse vorliegen würden. Nach einer Begleitforschung zum Kooperationserlass wird festgestellt, dass für den ÖPNV und damit zumeist den Pulkführer in Straßen, eine Fahrzeiterhöhung von 20 s bei 1.000 m Wegstrecke zu erwarten ist. Nach dem Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung sind Fahrzeiterhöhungen von bis zu 30 s als nicht erheblich einzustufen. Bei Erhöhungen darüber hinaus

werden die Auswirkungen als maßgeblich eingestuft und müssen mit dem Interesse zur Lärminderung intensiv abgewogen werden, oder es sollten Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs in Angriff genommen werden.

Es wird aktuell davon ausgegangen, dass dem ÖPNV grundsätzlich keine zu starke Einschränkung durch die vorgesehenen Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h auferlegt würden, da die Maßnahmenbereiche sehr gering ausfallen. Die Auswirkungen werden daher als weniger maßgeblich eingestuft und das Interesse zur Lärminderung in den Vordergrund gestellt.

Damit wird für den ÖPNV nur eine untergeordnete Veränderung verursacht und ein stetiger Verkehrsfluss erreicht, der letztlich zu einer Qualitätssteigerung für den Fahrgast und einer sichereren Erreichbarkeit der Fahrplanzeiten führt.

#### 4.3.7 Luftreinhaltung

Die vorliegenden Untersuchungen des UBA zum Einfluss von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf die Luftschadstoffbelastung im Straßenraum zeigen tendenziell einen Rückgang der Schadstoffbelastungen bei gleichmäßigem Verkehrsfluss. Ziel der geschwindigkeitsbeschränkenden Maßnahmen muss es dabei immer sein, die Qualität des Verkehrsflusses beizubehalten oder sogar zu verbessern, einen stetigen Verkehrsfluss zu ermöglichen und die Drehzahl der Motoren gering zu halten.

#### 4.4 Kosten-Nutzen-Analyse

Zu den Mindestanforderungen für Lärmaktionspläne zählen nach Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie Nutzen-Kosten-Analysen und andere finanzielle Informationen (Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse), falls diese verfügbar sind. Für die Nutzen-Kosten-Analyse von Lärmschutzmaßnahmen sind Informationen bezüglich der Lärmschadenskosten und der geschätzten Maßnahmenkosten verfügbar. Aus der Verknüpfung der Lärmbetroffenheit mit spezifischen Schadenskosten ergeben sich Lärmschadenskosten, diese werden im Folgenden anhand der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI)-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - Dritte Aktualisierung - vom 19.09.2022 (siehe darin Kap. 8.3) erläutert.

Anh-Tab.2 Die Lärmbetroffenheit und damit die Lärmschadenskosten können durch Lärmschutzmaßnahmen verringert werden. Die Abnahme der Lärmschadenskosten (siehe Anh-Tab. 2) ergibt einen Nutzen, der den Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen gegenüber zu stellen ist.

► Lärmschadenskosten per anno:

Ausgehend vom 24h-Pegel  $L_{DEN}$  werden Gesundheitskosten pro Anwohner in den einzelnen Pegelklassen über 50 dB(A) ermittelt (siehe Tabelle 2 im Anhang). Grundlage für die Kostenannahmen sind die Empfehlungen des LAI. Gestaffelt nach den Lärmintervallen werden für das Intervall 50-54 dB(A) 63 €/a angesetzt, für 55-59 dB(A) 116 €/a, für das Intervall von 60-64 dB(A) 196 €/a, und für die nächsten Intervalle 306 €/a, 456 €/a und 651 €/a. Der so ermittelte Wert ist jedoch lediglich eine untere Abschätzung der Lärmschadenskosten, da beispielsweise Immobilienpreise und Wertverluste oder aktuelle Preissteigerungen in dieser Zahl noch nicht berücksichtigt werden. Die Schadenskosten werden für den Analysefall und können für den Planfall ermittelt.

Im Status Quo ergeben sich jährliche Lärmschadenskosten in Höhe von rd. 793.3304 €/a, die als Referenzgröße für die Bewertung der Lärminderung aus monetärer Sicht herangezogen werden, um einen relativen Vergleich herstellen zu können, da mit der vorliegenden Lärmkartierung nicht alle Lärmquellen der Stadt berücksichtigt sind.

► Maßnahmenkosten per anno:

Die Kosten der Maßnahmen werden grob geschätzt. Damit eine Vergleichbarkeit mit den Schadenskosten hergestellt werden kann, muss ein Abschreibungszeitraum angenommen werden, der hier mit einheitlich 10 Jahren angesetzt wird. Für die Durchführung der Geschwindigkeitsreduzierung entsprechend Planfall 1 wird allgemein mit rund 400 € pro aufzustellendem Tempo-30-Schild und entsprechend Planfall 2 mit 5,00 €/m<sup>2</sup> sanierter Fahrbahnfläche für die *Mehrkosten* für den lärm mindernden Asphalt gerechnet.

Die Lärmbetroffenheit und damit die Lärmschadenskosten können durch Lärmschutzmaßnahmen (hier: Maßnahme T 30 tags/nachts) verringert werden. Die Abnahme der Lärmschadenskosten (bspw. als Differenz aus Nullfall zu Planfall 1) ergibt einen Nutzen, der den Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen gegenüber zu stellen ist. Für den Planfall 1 wird demnach ein jährlicher Nutzen in Höhe von rd. 104.000 € erzielt und für Planfall 2 ein jährlicher Nutzen in Höhe von rd. 162.000 €.

Der sich hieraus ergebende Nutzen-Kosten-Faktor wird zur weiteren Beurteilung der Maßnahmen herangezogen. Der Kosten-Nutzen-Faktor, d.h. der Quotient aus dem schalltechnischen Nutzen (N) und den Kosten (K) einer vorgeschlagenen Maßnahme, muss dabei über den Zeitraum von 10 Jahren größer als 1,0 sein. Erst dann überwiegt der Nutzen die Kosten. Je höher der Nutzen-Kosten-Faktor, desto empfehlenswerter ist die Umsetzung einer Maßnahme.

## 5. Ruhige Gebiete

Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, auch Ruhige Bereiche zu identifizieren und vor weiteren Lärmeinträgen zu schützen. Darüber hinaus wird auch bei der Auswahl und Bestimmung der Lage der Maßnahmen im LAP darauf geachtet, dass die 'Ruhigen Gebiete' von Lärminderungsmaßnahmen profitieren können, oder dass Maßnahmen speziell für Ruhige Gebiete realisiert werden.

Was unter „Ruhe“ zu verstehen ist, hängt auch von der subjektiven Einschätzung der jeweils Betroffenen ab. Für den Lärmaktionsplan ist das Ruheempfinden aufgrund der entlang der Hauptverkehrswege hohen Grundbelastung ein wichtiger Faktor zur Stressminderung, Erholung und Aufenthaltsqualität. Insofern geht es in der Bearbeitung um die Identifikation der Freiräume, die im Stadtgebiet, der bebauten Ortslage oder am Rand der Siedlungsflächen insbesondere der Naherholung dienen können. Für diese Flächen sollen die Lärmbelastungen aus dem Zusammenwirken von Straßen- und Schienenverkehrslärm ermittelt und beurteilt werden.

Die Schutzwürdigkeit von 'Ruhigen Gebieten' wird sinnvollerweise von deren Funktion abhängig gemacht. Hierzu werden im Leitfaden 'Ruhige Gebiete' des Landes Baden-Württemberg von 2023 zur Festlegung 'Ruhiger Gebiete' in der Lärmaktionsplanung folgende Funktionsebenen vorgeschlagen:

### *Ebene 1 – Ruhiger Landschaftsraum und Spaziergebiet am Ortsrand:*

Große zusammenhängende Freiflächen, die einen Aufenthalt und ausgedehnte Spaziergänge ohne Durchquerung verlärmter Bereiche ermöglichen, oder Flächen, die am Ortsrand im Übergangsbereich zum Naturraum die Funktion des 'Eingangs' in die großräumigen Freiflächen übernehmen. In diesen Gebieten sollte  $L_{DEN} < 50-55$  dB(A) angestrebt werden.

### *Ebene 2 – Stadtoase als innerörtlicher Erholungsraum:*

Erholungs- und Freiflächen (sog. "Stadtoasen", meist innerstädtisch und in der Regel kleiner als die der Ebene 1), welche eine hohe Aufenthaltsfunktion in fußläufiger Entfernung zur Wohnbebauung haben und so groß sind, dass sie in ihrem Kernbereich deutlich leiser sind als an ihren äußeren Grenzen, welche oft durch vielbefahrene und dadurch laute Straßen gekennzeichnet sind. In diesen Gebieten sollte  $L_{DEN} < 55$  dB(A) angestrebt werden.

### *Ebene 3 – Ruhige Achse:*

Ruhige Achsen, welche wichtige Fahrrad- und Fußwegeverbindungen abseits von Hauptverkehrsstraßen darstellen. In diesen Gebieten sollte  $L_{DEN} < 60$  dB(A) angestrebt werden.

Abweichungen von den oben genannten Orientierungswerten sind im Einzelfall möglich, so kann unter Umständen auch ein erhöhter Geräuschpegel für die Situation angemessen sein. Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, diese Bereiche zu identifizieren und vor weiteren Lärmeinträgen zu schützen oder ggf. Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung zu benennen. Darüber hinaus wird auch bei der Auswahl und Bestimmung der Lage der Maßnahmen im LAP darauf geachtet, dass die 'Ruhigen Gebiete' davon profitieren können.

'Ruhige Gebiete' ergeben sich für jeden Teilbereich aus der Darstellung im jeweiligen Plan 5.

#### **Gemeinde Dossenheim:**

Große zusammenhängende 'Ruhige Gebiete' finden sich in Dossenheim vor allem im Bereich der ausgedehnten Waldflächen östlich von Dossenheim, außerhalb des Einwirkungsbereichs der BAB A5 und B3 sowie der weiteren festgestellten verlärmten Bereiche. Hier sind besonders die Wandergebiete 'Drei Eichen' und 'Zimmerholzwiesen', das Erholungsgebiet 'Weißer Stein' und die Schauenburg für die Naherholung von Bedeutung. Diese Flächen sind bereits weitgehend durch Natur- und Umweltschutz geschützt, sodass für diese Flächen keine gesonderten Festlegungen im Lärmaktionsplan getroffen werden. Innerorts ist das Friedhofsareal als Stadtoase zu qualifizieren.

#### **Gemeinde Hirschberg:**

Große zusammenhängende 'Ruhige Gebiete' finden sich in Hirschberg vor allem im Bereich der ausgedehnten Waldflächen östlich von Hirschberg, außerhalb des Einwirkungsbereichs der BAB A5 und B3 sowie der weiteren festgestellten verlärmten Bereiche. Hier sind besonders die Gebiete 'Sommerseite', 'Winterseite' und 'Alter Gemeindewald' für die Naherholung von Bedeutung. Diese Flächen sind bereits weitgehend durch Natur- und Umweltschutz geschützt, sodass für diese Flächen keine gesonderten Festlegungen im Lärmaktionsplan getroffen werden. Innerorts ist das Friedhofsareal in Großsachsen als Stadtoase zu qualifizieren.

#### **Stadt Schriesheim:**

Große zusammenhängende 'Ruhige Gebiete' finden sich in Schriesheim vor allem im Bereich der ausgedehnten Waldflächen östlich von Schriesheim, außerhalb des Einwirkungsbereichs der BAB A5 und B3 sowie der weiteren festgestellten verlärmten Bereiche. Hier sind besonders die Gebiete 'Ölberg', 'Wendenkopf', 'Sommerseite' und 'Leichtersberg' sowie die Gebiete 'Röschberg', 'Feuersteinbuckel' und die Strahlenburg für die Naherholung von Bedeutung. Diese Flächen sind bereits weitgehend durch Natur- und Umweltschutz geschützt, sodass für

diese Flächen keine gesonderten Festlegungen im Lärmaktionsplan getroffen werden. Innerorts ist das Wohngebiet über dem Branichtunnel sowie das Friedhofsareal in Schriesheim als Stadtoase zu qualifizieren.

Eine konkrete Festlegung von 'Ruhigen Gebieten' ist derzeit im Rahmen der 4. Runde der Lärmaktionsplanung nicht vorgesehen. Bei möglichen Planungen sollen jedoch die Ziele der Lärmaktionsplanung zum Schutz und Ausbau 'Ruhiger Gebiete' berücksichtigt werden und im Zusammenhang mit der Stadtentwicklungs- und Landschaftsplanung sowie Freiflächenentwicklung weiterentwickelt werden.

## 6. Verfahren und Beteiligung der Öffentlichkeit

Den Bürgerinnen und Bürgern wurde ermöglicht, innerhalb einer Frist von ca. 1 Monat Stellungnahmen zum Zwischenbericht des Lärmaktionsplans in schriftlicher Form abzugeben. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurde eine Auslegung der Unterlagen im Zeitraum vom 28.10.2024 bis zum 29.11.2024 zur öffentlichen Einsicht durchgeführt. Die Gemeinde Dossenheim, Gemeinde Hirschberg und Stadt Schriesheim haben den Zwischenbericht zur Lärmaktionsplanung allen Bürgerinnen und Bürgern Online zur Verfügung gestellt und über verschiedene Medien ausführlich informiert.

Die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger Öffentlicher Belange erfolgte im Zeitraum zwischen dem 28.10.2024 bis zum 29.11.2024 .

Alle eingegangenen Stellungnahmen werden bei der Entscheidung über den Lärmaktionsplan berücksichtigt. Es sind bei der Auslegung 2 Stellungnahmen von Seiten der Bürgerinnen und Bürger sowie 19 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange eingegangen.

### 6.1 Träger Öffentlicher Belange (TÖB)

Die wesentlichen Hinweise und Anregungen aus der Beteiligung der TÖB zum Lärmaktionsplan können wie folgt zusammengefasst und berücksichtigt werden:

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH lehnt die vorgeschlagene Maßnahme zur Lärminderung an der Eisenbahnstrecke 9401 Weinheim – Heidelberg ab, da eine Geschwindigkeitsreduzierung die Kapazität und Resilienz der bereits an der Grenze operierenden Infrastruktur verringern würde. Längere Fahrzeiten würden zudem die Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mindern und die Betriebskosten erhöhen. Der Bericht bewertet den Nutzen einer Geschwindigkeitsreduzierung als „gering“. Stattdessen wird für die Förderung des SPNV und ÖPNV plädiert, um den Umstieg vom Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel zu erleichtern und die Verkehrswende voranzutreiben.

*Die Stadt Schriesheim sieht sich genauso wie andere Kommunen in der Verantwortung, die Lärminderung für die betroffenen Personen zu erreichen und verfolgt dies auf der Gemarkung von Schriesheim.*

*Da im gesamten Gebiet der Stadt Schriesheim tags sowie nachts Überschreitungen der Gesundheitsgefahr von 70/60 dB(A) vorliegen, ist hier im Abwä-*

*gungsergebnis kein Spielraum gegeben, der einen anderen Belang über den der Lärminderung stellt. Die aktuell geplanten Maßnahmenabschnitte führen aufgrund der kurzen Streckenabschnitte nur zu geringen Einwirkungen auf den SPNV und ÖPNV.*

#### Regierungspräsidium Karlsruhe -Abt. 4 - Mobilität, Verkehr, Straßen

Die Abteilung für Mobilität, Verkehr, Straßen merkte zum Einbau eines lärm-mindernden Fahrbahnbelag an, dass Erhaltungsmaßnahmen an Bundesstraßen und Landesstraßen in Abhängigkeit ihres baulichen Zustands entsprechend einer landesweiten Dringlichkeitsliste durchgeführt werden. Weiter sieht die Abteilung die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h auf der B 3 zwischen Hirschberg und dem Ende der Bebauung kritisch, weil eine solche Geschwindigkeitsbeschränkung in der Regel nicht zu einer signifikanten Lärmreduzierung führt, da die erforderliche Pegelminderung von 3 dB(A) oft nicht erreicht wird. Eine detaillierte Berechnung der tatsächlichen Lärminderung muss noch erfolgen, und es sollte auch die Anzahl der betroffenen Anwohner berücksichtigt werden.

*Die Stadt Schriesheim sieht sich genauso wie andere Kommunen in der Verantwortung, die Lärminderung für die betroffenen Personen zu erreichen und verfolgt dies auf der Gemarkung von Schriesheim. Der Einbau von lärm-minderndem Fahrbahnbelag wird weiterhin aus lärm-mindernder Sicht verfolgt und im Bericht aufgenommen.*

*Bei einer Geschwindigkeitssenkung von 100km/h auf 70 km/h kann von einer Lärminderung von insgesamt 3,4 dB und nur für Pkw um 3,1 dB ausgegangen werden.*

#### VRN GmbH und der Rhein-Neckar-Kreis

Die VRN GmbH und der Rhein-Neckar-Kreis hat in seiner detaillierten Stellungnahme darauf hingewiesen, dass die Auswirkungen und Betroffenheiten auf den ÖPNV zu berücksichtigen sind. Insbesondere wurde auf Fahrtzeitverluste aufmerksam gemacht und sich kritisch zu den Geschwindigkeitsreduzierungen geäußert, im Zuge dessen werden Ausgleichsmaßnahmen gefordert, um die Verluste mindern zu können

*Die Belange des Lärmschutzes gegenüber der Bevölkerung einerseits und des Linienverkehrs andererseits werden gleichermaßen beachtet. Die Abwägungsentscheidung muss allerdings beide Belange als gleichrangig behandeln. Das Ziel eines dauerhaften Lärmschutz gegenüber einer geringfügigen Verlängerung der Fahrzeit für Fahrgäste des Busverkehrs wird dabei als zumutbare*

*Veränderung angesehen. Dagegen steht aber auch der Belang, dass Fahrplan- und Anschlussicherheit für die Akzeptanz des ÖPNV ein wichtiges Ziel ist und dies nicht aufs Spiel gesetzt werden darf, wenn der motorisierte Individualverkehr durch einen attraktiven Busverkehr reduziert werden soll – dies auch um Verkehrslärm zu reduzieren.*

*Die Stadtverwaltung bezieht sich mit der Einschätzung, dass die Einschränkungen bereits faktisch da sind auf den Sachzusammenhang der Fahrplange- staltung. Die Fahrplanminuten im Fahrplan geben den Fahrgästen Orientie- rung und sind so zu wählen, dass die Fahrzeitverluste in den Hauptverkehrs- zeiten einkalkuliert sind. Insofern werden die Fahrzeiteinschränkungen nicht von der theoretischen Geschwindigkeit von 50 auf 30 reduziert, sondern vielmehr von der tatsächlichen, zu der in der Stellungnahme keine Aussage enthalten ist.*

#### Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis - Straßenverkehrsamt

Das Straßenverkehrsamt des Landratsamtes begrüßte die Aufstellung des Lärm- entwicklungsplans und bat um eine detaillierte Analyse, die angibt, wie viele Gebäude und Personen in den verschiedenen Maßnahmenbereichen von der Überschreitung der Lärmgrenzwerte von 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) nachts betroffen sind, im Status Quo und auch im Planfall/Tempo 30.

*Diese Information kann kann aus Tabelle 4 für jedes Gebäude der Pegel sowie die betroffenen Einwohner im Bestand wie auch mit T30 abgelesen werden. In den RLS-19 Übersichtsplänen kann ein generelles Bild über die betroffenen Einwohner anhand der Einfärbung (welche sich an den Schwellenwerten des Kooperationserlasses orientieren) verschafft werden.*

*Zur besseren Einordnung wurde für diesen Endbericht und die Maßnahmenumsetzung ein Detailplan beigefügt.*

## 6.2 Öffentlichkeit

Seitens Privater gingen 2 Aussagen, Hinweise und Anregungen zum Lärmaktions- plan ein. Es wurde der Wunsch auf Tempo 30 von Anliegern in ihrer Straße ge- äußert.

*Die Anregungen werden an die zuständigen Stellen weitergeleitet.*

## 7. Fazit und Ausblick

Anhand der Nachberechnungen zur Lärmkartierung Straße werden die Lärmschwerpunkte in Bezug auf den Straßenverkehrslärm differenziert festgestellt. Dabei zeigt sich, dass mit den kurzfristig geplanten Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduzierung auf T 30 tags und nachts und der Fahrbahnsanierung mit lärminderndem Fahrbahnbelag innerstädtisch das vordringliche Ziel zur Vermeidung von Lärmbelastungen oberhalb des Schwellenwertes der Gesundheitsgefährdung größtenteils erreicht wird und generell eine Verbesserung der Lärmsituation eintritt.

Vor diesem Hintergrund ergeben sich derzeit folgende kurz- bzw. mittelfristig umzusetzende Maßnahmen.

### 7.1 Maßnahmen zum Straßenverkehrslärm – kurzfristig

Kennung	Straße	Lage
		Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in Dossenheim
G-D- 1		<b>Schwabenheimer Straße:</b> Kreuzung B 3 bis KVP Randstraße
G-D- 2		<b>Randstraße:</b> KVP Schwabenheimer Straße bis Höhe Kaufland
		Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in Schriesheim
G-S- 1	L 596	<b>Hauptstraße:</b> Einmündung Brunnenstraße bis östl. Ortsausgang.
		Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in Hirschberg
G-H- 1		<b>Heddesheimer Straße:</b> Kreuzung B 3 bis Kreuzung Galgenstraße
G-H- 2	L 596	<b>Talstraße:</b> westl. Einmündung Lettengasse bis östl. Einmündung Lettengasse
G-H- 3	B 3	<b>Landstraße:</b> zwischen nördlichem Ortseingangsschild und Hohensachsener Straße.
		Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h in Hirschberg
G-H- 4	B 3	<b>Landstraße:</b> zwischen Ortsschild und Ende der Bebauung in beiden Richtungen (außerorts)

Tab. 17: Geschwindigkeitsreduzierung ergänzend zum Bestand

### 7.2 Maßnahmen zum Straßenverkehrslärm – mittelfristig

Kennung	Straße	Lage
		Lärmoptimierter Fahrbahnbelag in Dossenheim
FB-D- 1	B 3	<b>Handschuhsheimer Landstraße:</b> südl. Ortseingang bis Höhe Bergstraße Nr.67
		Lärmoptimierter Fahrbahnbelag in Schriesheim
FB-S- 1	B 3	<b>Landstraße:</b> südl. Ortsgrenze bis nördl. Ortsgrenze
FB-S- 2		<b>Ladenburger Straße:</b> Kreuzung B 3 bis Kreuzung Kurpfalzstraße
FB-S- 3	L 536	<b>Talstraße:</b> Kreuzung B 3 bis Talstraße Nr 160
		Lärmoptimierter Fahrbahnbelag in Hirschberg
G-H- 1	B 3	<b>Landstraße:</b> südl. Ortseingang bis Bahnhof Großsachsen
G-H- 2	B 3	<b>Bergstraße:</b> nördl. Ortseingang bis südl. Ortsausgang
G-H- 3	L 596	<b>Breitgasse:</b> Kreuzung B 3 bis östl. Einmündung Lettengasse

Tab. 18: Streckenabschnitte für Einsatz von lärmoptimiertem Fahrbahnbelag

### 7.3 Ausblick

Die hier zusammengestellten Ergebnisse und Maßnahmenvorschläge werden den Gremien vorgestellt. Dieser Endbericht des Lärmaktionsplans zeigt die kurzfristigen (bis in 5 Jahre) auf. Damit wird die Grundlage geschaffen, den Lärmaktionsplan nach 5 Jahren erneut auf den Prüfstand zu stellen und geeignete Korrekturen einzubringen.

## 8. Glossar

### 8.1 Begriffserklärungen

#### ■ Auslösewerte

Lärmwerte, die entsprechende Lärmprobleme und Lärmauswirkungen signalisieren und dadurch die Aufstellung von Aktionsplänen auslösen. Das Überschreiten von Auslösewerten führt dazu, dass die betroffenen Bereiche bei der Erarbeitung des Lärmaktionsplans darauf untersucht werden, ob im Rahmen der planerischen Abwägung Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation bzw. zur Verhinderung einer weiteren Verlärmung festgelegt werden.

#### ■ Ballungsraum

Ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer; § 47b Nr. 2 BImSchG.

#### ■ Beurteilungspegel

Lärmkenngröße, anhand derer in den meisten Regelwerken die Geräuschbeurteilung vorgenommen wird. Der Beurteilungspegel setzt sich aus dem energieäquivalenten Dauerschallpegel (Mittelungspegel) und verschiedenen Zu- und Abschlägen zusammen, mit denen weitere Einflussfaktoren wie z.B. Geräuschkdauer, Impulshaltigkeit, Tonhaltigkeit und Ruhezeiten berücksichtigt werden.

#### ■ Dezibel

Üblicherweise wird der Schalldruck als Schalldruckpegel in Dezibel (dB) angegeben. Die Dezibelskala ist logarithmisch aufgebaut. Der Wahrnehmungsbereich des Gehörs kann demzufolge mit Zahlenwerten von 0 dB (Hörschwelle) bis 130 dB (Schmerzschwelle) beschrieben werden. Durch die "A" - Bewertung wird die frequenzabhängige Empfindlichkeit des menschlichen Gehörs nachgezeichnet (dB(A)). In der folgenden Grafik werden einzelne Geräuschereignisse gegenübergestellt.

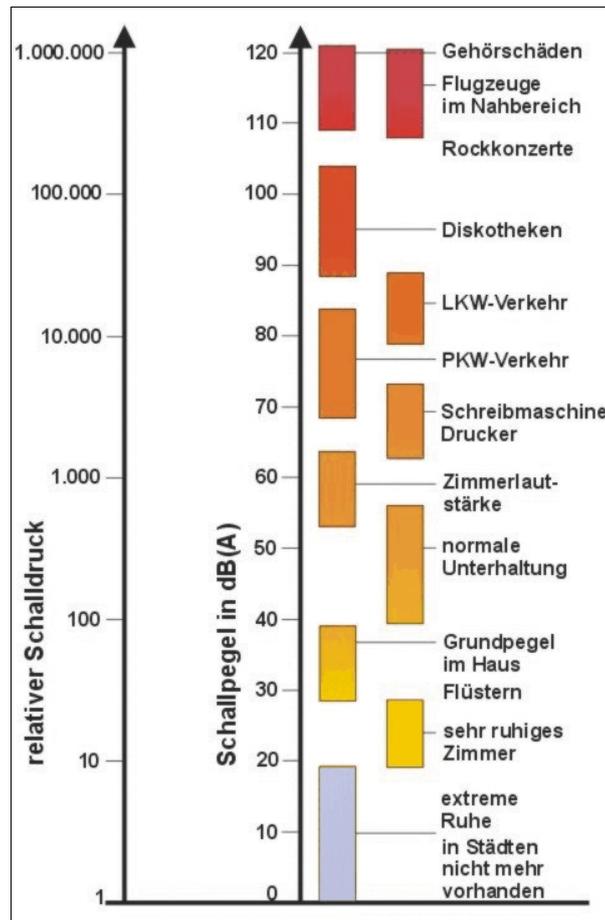


Abb. 7: Schalldruckpegel und Schallpegel im Vergleich

### ■ Einwohner-Einheiten

Als fiktive Größe gebildet von betroffenen Einwohnern, die gemittelt aus der Anzahl der im Gebäude gemeldeten Einwohner und der Fassadenseiten gebildet wird, die den Schwellenwert überschritten haben.

### ■ Emission - Immission

Im Bereich des Lärmschutzes bezeichnet die Emission den von einer oder mehreren Schallquellen abgestrahlten Schall. Unter Immission wird hingegen das Einwirken des Schalls auf ein Gebiet oder einen Punkt des Gebietes (Immissionsort) verstanden.

### ■ Energieäquivalente Dauerschallpegel oder Mittelungspegel

Bei der Bildung des energieäquivalenten Dauerschallpegels (LAeq) wird ein schwankendes Schallereignis stellvertretend durch einen Pegel eines gleichbleibenden Dauergeräusches ersetzt, das bei ununterbrochenem Andauer den-

selben Energieinhalt aufweist, also die gleiche Schallenergie auf das menschliche Ohr bringen würde. Der energieäquivalente Dauerschallpegel ist auch für Prognosen von Schallsituationen bedeutsam. Erst durch die Beschreibung eines schwankenden Geräusches durch eine einzige Zahl ist es relativ einfach möglich, Schallausbreitungsberechnungen vorzunehmen, diese in Lärmkarten darzustellen und vergleichende Szenarien zu betrachten.

### ■ Gebäudelärmkarte

Bei Gebäudelärmkarten wird für die grafische Darstellung der höchste Fassadenpegel eines Gebäudes ermittelt und mit der Skalenfarbe des entsprechenden Pegelintervalls gefüllt.

### ■ Geräuschquellen und ihre Wirkungen auf den Menschen

Die Wirkungen des Lärms zeigen sich auf verschiedenen Ebenen. Als Folge starker Lärmeinwirkung können temporäre oder permanente Hörstörungen auftreten. Solche Schalleinwirkungen treten im Bereich des Umgangslärms nicht auf, sie finden sich im Bereich des Arbeits- oder Freizeitlärms.

### ■ Gesamtwirkungsanalyse

Erarbeitung einer regionalen Wirkungsanalyse der Einzelmaßnahmen aus mehreren Lärmaktionsplänen (z.B. im Rahmen einer interkommunalen Zusammenarbeit). Da sich verkehrsverlagernde Maßnahmen in einem regionalen Straßennetz gegenseitig beeinflussen, sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht nur die Maßnahmen des jeweiligen Planentwurfs, sondern ggf. auch die Wirkungen des regionalen Maßnahmenbündels zu untersuchen.

### ■ Haupteisenbahnstrecke

Ein Schienenweg von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr; § 47b Nr. 4 BImSchG.

### ■ Hauptverkehrsstraße

Eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder auch sonstige grenzüberschreitende Straße, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr; § 47b Nr. 3 BImSchG.

## ■ Immission

Erklärung siehe bei Emission.

## ■ Lärm

Für den Menschen belästigende oder gesundheitsschädliche Schallbelastung;  
vgl. UmgebungslärmRL.

## ■ Lärmaktionsplan

Plan, mit dem Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung;

§ 47d Abs. 1 S. 1 vor Nr. 1 BImSchG, Art. 3 (UmgebungslärmRL).

## ■ Lärmindex $L_{DEN}$

A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel über 24 Stunden, zusammengesetzt aus den Zeitbereichen day (6:00 bis 18:00 Uhr), evening (18:00 bis 22:00 Uhr) und night (22:00 bis 6:00 Uhr) mit einer Gewichtung für die Zeitbereiche evening (+ 5 dB(A)) und night (+ 10 dB(A)); vgl. § 2 Abs. 2 der 34. BImSchV

## ■ Lärmindex $L_{night}$

A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel über 8 Stunden (von 22:00 bis 6:00 Uhr); vgl. § 2 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 der 34. BImSchV

## ■ Lärmkarte

Darstellung von Informationen über die aktuelle oder voraussichtliche Lärmsituation anhand eines Lärmindex mit Beschreibung der Überschreitung der relevanten Grenzwerte, der Anzahl der betroffenen Personen in einem bestimmten Gebiet und der Anzahl der Wohnungen, die in einem bestimmten Gebiet bestimmten Werten eines Lärmindex ausgesetzt sind; vgl. UmgebungslärmRL und <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/en/laerm-und-erschuetterungen/laermkarten>.

## ■ Lärmkennziffer

Darstellung der gesamthaften Lärminderung durch Berücksichtigung einer berechneten numerischen Zahl als Kennziffer für den einfachen Vergleich von Bestand und Planungen. Beispielhaft gewählt für die Erläuterung ist der Wert von

>65 dB(A) für den  $L_{DEN}$  und >55 dB(A) für den  $L_{Night}$ . Eine Überschreitung des Nachtwertes wird bei der Beurteilung doppelt gewichtet. Für den Fall der Überschreitung der oben genannten Werte errechnet sich die Lärmkennziffer aus der Anzahl der über dem Wert betroffenen Einwohner und der Höhe der Überschreitung des Wertes nach der Formel:

$$LKZ > 65 \text{ dB(A) } L_{DEN} = \text{Einwohner} * \text{Pegelwert über } 65 \text{ dB(A) } L_{DEN} + \\ LKZ > 55 \text{ dB(A) } L_{Night} = \text{Einwohner} * \text{Pegelwert über } 55 \text{ dB(A) } L_{Night} * 2$$

### ■ Lärmpegel

Höhe der Belastung in dB(A). Der Lärmpegel wird nach § 2 der 34. BImSchV dargestellt als A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel für die Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$ , bzw. nach  $L_T$  und  $L_N$  gemäß RLS-19.

### ■ Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007

Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm vom 23. November 2007; (VkB. Nr. 24, Seite 767 ff.).

### ■ Lärmschwerpunkt

Örtlich abgegrenzter Bereich innerhalb des Gemeindegebiets, in dem unter Berücksichtigung des Lärmpegels (Höhe der Belastung), der Anzahl der lärm-betroffenen Einwohner und der Umstände des Einzelfalls vor Ort regelungsbedürftige Lärmprobleme und Lärmauswirkungen bestehen.

### ■ Maßnahme

Als Maßnahmen zur Bekämpfung von Umgebungslärm bzw. zum Schutz vor Umgebungslärm können in einem Lärmaktionsplan grundsätzlich alle hierzu geeigneten Handlungen festgelegt werden. Es kommt nicht darauf an, dass die planaufstellende Gemeinde für die Umsetzung dieser Maßnahme sachlich zuständig ist.

### ■ Monitoring

In einem Monitoring wird nach Umsetzung von Maßnahmen untersucht, ob die mit einer Maßnahme angestrebten Wirkungen eingetreten sind und ob die gewünschten Ziele erreicht wurden. Die Wirkungen einer Maßnahme werden

aufgezeigt, in dem der Zustand mit einer Referenz verglichen wird. Bei der Referenz kann es sich um den Zustand vor Realisierung der Maßnahme (z.B. Verkehrsbelastung) oder um ein Projektziel (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkung) handeln.

### ■ Öffentlichkeit

Eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen sowie deren Vereinigungen; vgl. UmgebungslärmRL.

### ■ Pegeladdition

Schallpegel können nicht wie andere Größen arithmetisch addiert werden. Es müssen vielmehr die entsprechenden Energien bzw. Schallintensitäten energetisch (logarithmisch) addiert werden. So führt z.B. eine Verdoppelung der Zahl gleicher Schallquellen oder eine Verdoppelung der Verkehrsmengen eines Verkehrsweges zu einer Pegelerhöhung um 3 dB(A).

Der Mensch empfindet die Zunahme oder Abnahme eines Geräusches um 10 dB(A) in etwa als Verdoppelung oder Halbierung des Lautstärkeindrucks. Nimmt beispielsweise ein Geräusch von 70 auf 50 dB(A) ab, so liegt der Lautstärkeindruck bei einem Viertel und die Menge Verkehr liegt bei einem Hundertstel des Ausgangswertes.

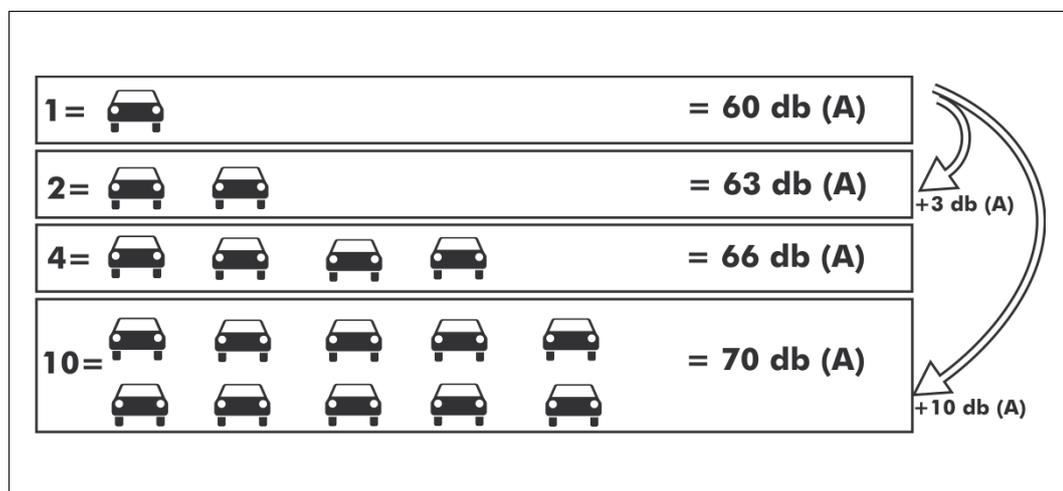


Abb. 8: Pegeländerung nach Zunahme der Schallquelle

### ■ RLS-19

Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19, Kapitel 3. Berechnung des Beurteilungspegels; (VkB. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698)).

### ■ Rasterlärmkarte

Rasterlärmkarten (auch als Isophonenpläne bezeichnet) zeigen die flächenhafte Lärmbelastung anhand von Isophonenbändern. Die Pläne werden auf der Grundlage der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) erstellt.

### ■ Ruhiges Gebiet

Ein von der Gemeinde festzulegendes Gebiet, welches der Naherholung dient und das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist; (vgl. UmgebungslärmRL).

### ■ Schall und Lärm

Schwingende Luftteilchen erzeugen Luftdruckschwankungen, die unser Gehör im Frequenzbereich zwischen 16 Hz (Hz = Hertz = Schwingungen pro Sekunde) und etwa 20.000 Hz als Schall wahrnimmt. Werden Schalleindrücke als störend oder belästigend empfunden, so spricht man von Lärm.

### ■ Schalltechnisches Geländemodell (SGM)

Vor der Durchführung der Ausbreitungsrechnungen müssen alle für die Schallausbreitung bedeutsamen baulichen und topographischen Gegebenheiten in Koordinaten überführt werden. So entsteht ein Schalltechnisches Geländemodell (SGM), in dem das Gelände dreidimensional enthalten ist, sowie die Gebäude und mögliche Schallschutzanlagen. Zusätzlich werden die Straßen und Schienenstrecken als Linienschallquellen aufgenommen und mit den spezifischen Emissionswerten auf Grund der Verkehrsbelastungen und Geschwindigkeiten versorgt.

### ■ Träger Öffentlicher Belange (TÖB)

Alle Stellen, denen durch Gesetz oder aufgrund eines Gesetzes öffentliche Aufgaben übertragen sind, die mit der Lärmaktionsplanung der Gemeinde in einem sachlichen Zusammenhang stehen.

## ■ Träger Öffentlicher Verwaltung

Alle Behörden und Dienststellen der unmittelbaren Staats-, bzw- Landesverwaltung, die von der Lärmaktionsplanung der Gemeinde im weitesten Sinn betroffen sind und die für die Lärmaktionsplanung relevanten öffentlichen Belange vertreten.

## ■ Umgebungslärm

Beim Umgebungslärm handelt es sich indirekte Lärmwirkungen mit komplexen Wirkmechanismen, die vielfältigen, auch individuellen Einflüssen unterliegen. Die Beziehung zwischen Ursache und Wirkung bei den gesundheitlichen Auswirkungen von Umgebungslärm ist daher schwieriger zu bewerten. Umgebungslärm umfasst belästigende 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; § 47b Nr. 1 BImSchG, Art. 3 (UmgebungslärmRL).

## ■ Umgebungslärm-Richtlinie (UmgebungslärmRL)

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, Seite 12); geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1137/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2008 (ABl. L 311 vom 21.11.2008, Seite 1); umgesetzt in nationales Recht in den §§ 47a ff. BImSchG und der 34. BImSchV (Verordnung über die Lärmkartierung).

## ■ Umgebungslärm-Richtlinie – BEB

Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen (lärmbelastete Menschen sowie die lärmbelasteten Flächen und die Zahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser) durch Umgebungslärm;

[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2380/dokumente/cnossos-de\\_anlage\\_3-beb-2021.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2380/dokumente/cnossos-de_anlage_3-beb-2021.pdf)

## ■ Umgebungslärm-Richtlinie – BUB

Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB);

[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2380/dokumente/cnossos-de\\_anlage\\_1-bub-2021\\_konsolidiert.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2380/dokumente/cnossos-de_anlage_1-bub-2021_konsolidiert.pdf)

## ■ Verkehrsmodell

Ein Verkehrsmodell ist eine EDV-gestützte vereinfachte Abbildung des Verkehrssystems. Das im Modell abgebildete Verkehrssystem besteht aus einer Verkehrsnachfrage (=gewünschte Verkehrsbeziehungen) und einem Verkehrsangebot (Straßennetz, ÖPNV-Netz). Aus der Gegenüberstellung von Nachfrage und Angebot in der so genannten Umlegung ergeben sich die Modellresultate, wie z. B. Straßenbelastungen, Reisezeiten, etc. Der Einfluss des Verkehrsangebotes (Kapazitäten, Reisezeiten) auf die Verkehrsnachfrage kann in einem iterativen Prozess berücksichtigt werden.

## ■ Wirkungsanalyse

Ermittlung und Darstellung der Wirkungen einer Lärmschutzmaßnahme im Hinblick auf das Ziel des Lärmaktionsplans, den Umgebungslärm für die betroffenen Menschen zu mindern. Berücksichtigt werden dabei sowohl die unmittelbare Lärmmentlastung als auch die mittelbaren positiven und negativen Wirkungen einer Maßnahme.

## 8.2 Literatur und Quellen

### [1] **BImSchG**

Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), zuletzt geändert durch Artikel 11 Absatz 3 des Gesetzes vom 26. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 202).

### [2] **EU-Umgebungslärmrichtlinie**

Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

### [3] **BImSchG, 6. Teil**

§§ 47a-f BImSchG (6. Teil Lärminderungsplanung) zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

### [4] **16. BImSchV**

Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334).

### [5] **32. BImSchV**

Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung vom 29. August 2002 (BGBl. I

S. 3478), zuletzt geändert durch Artikel 14 des Gesetzes vom 27. Juli 2021 (BGBl. I S. 3146).

[6] **34. BImSchV**

Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) vom 6. März 2006 (BGBl. I S. 516), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 28. Mai 2021 (BGBl. I S. 1251).

[7] **BUB**

Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB) vom 20.11.2018

[8] **BUF**

Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen (BUF) vom 20.11.2018

[9] **BEB**

Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm vom 20.11.2018

[10] **RLS-19**

Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 (VkBl. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), einschließlich Korrekturen der FGSV vom Februar 2020.

[11] **TA Lärm**

Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz) vom 26. August 1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)

[12] **VLärmSchR 97**

Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes vom 2. Juni 1997, geändert durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau 20/2006 des Bundesministers für Verkehr vom 4. August 2006

[13] **Lärmschutz-Richtlinien-StV**

Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23. November 2007.

[14] **DIN 4109**

“Schallschutz im Hochbau”, Teil 1: Mindestanforderungen, Teil 2: Rechnerische Nachweise der Erfüllung der Anforderungen, Stand Januar 2018.

**[15] LAI-Hinweise zur Lärmkartierung 2022**

LAI-Hinweise zur Lärmkartierung - Dritte Aktualisierung -, Beschlussfassung durch die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) 143. Sitzung am 29. und 30 März 2022, UMK Umlaufverfahren Nr. 15/2022 .

**[16] LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung 2022**

LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung- Dritte Aktualisierung -, Beschlussfassung durch die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) 146. Sitzung, Stand 19.09.2022.

**[17] Busbeschleunigung**

Maßnahmen und Fördermöglichkeiten des Landes Baden-Württemberg durch das Ministerium für Verkehr, Stand 20.10.2023.

**8.3 Online-Quellen:****[18] Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW):**

Lärmkarten 2017 (3. Runde),

<http://udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/pages/map/default/index.xhtml>

**[19] Einordnung der Ergebnisse der Lärmkartierung 2022**

[https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/documents/10184/357304/Einordnung\\_Ergebnisse\\_Laermkartierung2022.pdf](https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/documents/10184/357304/Einordnung_Ergebnisse_Laermkartierung2022.pdf)

**[20] Eisenbahn-Bundesamt (EBA):**

Lärmkartierung (4. Runde)

<https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de/>

**[21] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg:**

Anforderungen an Lärmaktionspläne,

[https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/230208\\_Anforderungen-Laermaktionsplaene-BW\\_2023-01.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/230208_Anforderungen-Laermaktionsplaene-BW_2023-01.pdf)

**[22] Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung; 08.02.2023,**

[https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/230208\\_Kooperationserlass-LAP-BW.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/230208_Kooperationserlass-LAP-BW.pdf)

**[23] Ruhige Gebiete - Leitfaden zur Festlegung in der Lärmaktionsplanung,**

[https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschuren\\_Publikationen/Ruhige\\_Gebiete\\_Leitfaden\\_zur\\_Festlegung\\_in\\_der\\_Laermaktionsplanung.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschuren_Publikationen/Ruhige_Gebiete_Leitfaden_zur_Festlegung_in_der_Laermaktionsplanung.pdf)

**[24] Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg in Zusammenarbeit mit dem Amt für Umweltschutz Stuttgart:**

Städtebauliche Lärmfibel Online,

<http://www.staedtebauliche-laermfibel.de>

- [25] Gesetzestexte, Verordnungen, Vorschriften und Richtlinien,  
<http://www.staedtebauliche-laermfibel.de/?p=79&p2=8>.
- [26] Umwelt-Bundesamt (UBA):  
 Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Stand 11/2016  
[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen\\_von\\_tempo\\_30\\_an\\_hauptstrassen.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf)
- [27] European Environment Agency (EEA):  
 “Environmental noise in Europe – 2020”, Report No22/2019  
<https://www.eea.europa.eu/publications/environmental-noise-in-europe>
- [28] Amtsblatt der Europäischen Union:  
 Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpfungsanlagen sowie zur Änderung der Richtlinien 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0540&from=DE>
- [29] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:  
 E Klima 2022 - Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele  
<https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/990.v.pdf>

## 8.4 Abkürzungen

BlmSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BMU	Bundesministerium für Umwelt
BMVI	Bundesministerium für Verkehr
BUB	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) vom 20.11.2018
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
L <sub>DEN</sub>	Lärmindex Tag-Abend-Nacht (Day-Evening-Night). Lärmindex für 24 Stunden für die allgemeine Belästigung nach der BUB
L <sub>Night</sub>	Nacht-Lärmindex für Schlafstörungen (Zeitraum zwischen 22:00 und 6:00 Uhr) nach der BUB
L <sub>T</sub>	Lärmindex Tag für den Zeitraum 6:00 bis 22:00 Uhr nach den RLS-19
L <sub>N</sub>	Lärmindex Nacht für den Zeitraum 22:00 bis 6:00 Uhr nach den RLS-19
LAI	Bund / Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LAP	Lärmaktionsplan
LUBW	Landesanstalt für Umwelt Baden- Württemberg
RLS-19	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019
RP	Regierungspräsidium

---

StVO	Straßenverkehrsordnung
UBA	Umweltbundesamt