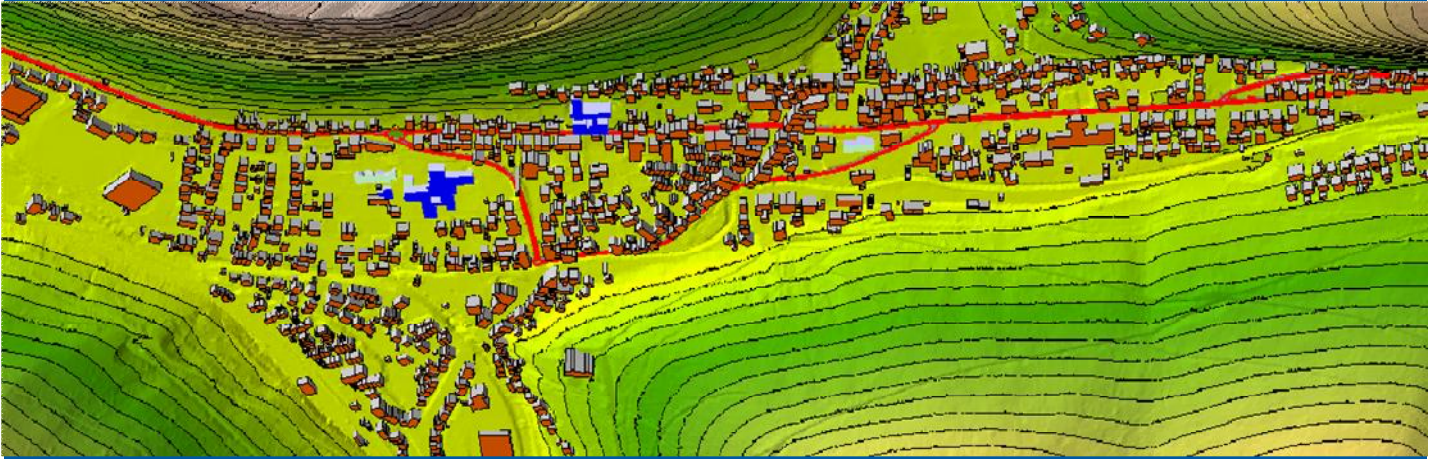


SoundPLAN GmbH

Ingenieurbüro für
Softwareentwicklung
Lärmschutz
Umweltplanung



Stadt Bad Wildbad

Lärmaktionsplan 2021/2022

Fortschreibung 3. Stufe

Bericht Nr.: 20 GS 101-1

Datum: 21.09.2022

Aktualisierung: 29.03.2023



Stadt Bad Wildbad
Lärmaktionsplan 2021/2022
Fortschreibung 3. Stufe

Projekt Nr.: 20-GS-101

Berichtsdatum: 21.09.2022

Aktualisierung: 29.03.2023

Auftraggeber:

Stadtverwaltung Bad Wildbad – Calmbach
-Ordnung und Bürgerservice-
Hauptstraße 2 I
75323 Bad Wildbad

Bearbeiter:

Dipl. Geogr. Jürgen Roth

SoundPLAN GmbH

Etwiesenberg 15 | 71522 Backnang

Tel.: +49 (0) 7191 / 9144 -0 | Fax: +49 (0) 7191 / 9144 -24

GF: Dipl.-Math. (FH) Michael Gille | Dipl.-Ing. (FH) Jochen Schaal
HRB Stuttgart 749021 | mail@soundplan.de | www.soundplan.de

Qualitätsmanagement zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2015

INHALTSVERZEICHNIS

1	EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE	2
1.1	GRUNDLAGE: EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE	2
1.2	ÜBERPRÜFUNG LÄRMAKTIONSPLAN	2
2	STADT BAD WILDBAD	2
3	LÄRMKARTIERUNG	3
3.1	LÄRMKARTIERUNG RECHTLICHE GRUNDLAGEN	3
3.2	DATENMODELL	3
3.3	VERKEHRSTÄRKEN, GESCHWINDIGKEITEN UND EMISSIONSPEGEL	3
4	AUSWERTUNG NACH EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE	5
4.1	BERECHNUNGSMETHODE VBUS.....	5
4.2	ORIENTIERUNGSWERTE „KOOPERATIONSERLASS“ 2018	6
4.3	BETROFFENHEITSTATISTIKEN NACH EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE	6
5	BERECHNUNG NACH NATIONALEN RICHTLINIEN RLS-90	8
5.1	BERECHNUNGSVERFAHREN RLS-90	8
5.2	RECHTLICHE VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE UMSETZUNG VON STRAßENBAULICHEN MAßNAHMEN	8
5.3	RECHTLICHE VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE UMSETZUNG VON STRAßENVERKEHRSRECHTLICHEN MAßNAHMEN.....	9
6	MÖGLICHE MAßNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG	10
7	FORTSCHREIBUNG DER LÄRMAKTIONSPLANUNG	10
7.1	BINDUNGSWIRKUNG VON LÄRMAKTIONSPLÄNEN	10
7.2	ÄNDERUNG IN DER BEWERTUNG VON LÄRMPROBLEMEN	11
8	ÜBERPRÜFUNG BEANTRAGTER MAßNAHMEN	12
9	MAßNAHMENVORSCHLÄGE LAP 2021/2022 MIT AKTUALISIERTEN VERKEHRSDATEN	12
9.1	B 294: M 1A) UND M 1B)	13
9.2	B 294: M 2	17
9.3	B 294: M 3	18
9.4	L 351: M 4	22
9.5	L 351: M 5	27
9.6	L 351: M 6	28
9.7	L 397: M 7	28
9.8	M 8.....	29
9.9	BAD WILDBAD: L 351 SÜDLICH DES MEISTERNTUNNELS.....	30
10	RUHIGE GEBIETE	31
10.1	LEITFADEN ZUR FESTLEGUNG RUHIGER GEBIETE VERKEHRSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG	31
10.2	RUHIGE GEBIETE IN BAD WILDBAD	32
11	ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG	32
12	ABWÄGUNG DER STELLUNGNAHMEN ZUR OFFENLAGE DES LAP	33
12.1	ANGRENZENDE NACHBARGEMEINDEN	33
12.2	TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE	33
12.3	BÜRGER*INNEN	33
12.4	VERMÖGEN UND BAU BADEN- WÜRTTEMBERG	33
12.5	REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE	33
12.6	LANDRATSAMT CALW	34
13	BESCHLUSS DES GEMEINDERATES VOM 28.02.2023	37
14	ANLAGEN	38
15	LITERATUR	39

1 EU-Umgebungslärmrichtlinie

1.1 Grundlage: EU-Umgebungslärmrichtlinie

Das Europäische Parlament hat 2002 mit der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ein Konzept vorgelegt, um die Lärmbelastung der Bürger zu mindern. Auf der Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten werden Lärmaktionspläne erstellt „...mit dem Ziel, den Umgebungslärm soweit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern und die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufriedenstellend ist.“

„Unter Umgebungslärm versteht man unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr, sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ... ausgeht. Nachbarschaftslärm oder Lärm innerhalb von Gebäuden wird nicht berücksichtigt.“ [1]

Die Europäische Richtlinie wurde über das BImSchG (§§ 47 a-f) [2] und die Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) [5] in deutsches Recht umgesetzt. Lärmkartierung und Lärmaktionspläne der ersten und zweiten Stufe (Hauptverkehrsstraßen > 8.200 Kfz/24h) wurden in den vergangenen Jahren bereits erstellt.

1.2 Überprüfung Lärmaktionsplan

Bestehende Lärmaktionspläne sind bei wesentlichen Entwicklungen der Lärmsituation zu überprüfen und gegebenenfalls zu überarbeiten, ansonsten alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung (§ 47d Abs. 5 BImSchG). [2] Hierin kommt die Absicht des Gesetzgebers zum Ausdruck, die Lärmaktionsplanung als kontinuierliches Planungsinstrument zu implementieren.

Mit Hilfe der aktualisierten Grundlagendaten soll auch für die Stadt Bad Wildbad eine Neubewertung der Lärmsituation vorgenommen werden. Der Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2016 soll im Hinblick auf seine Umsetzung und Ergebnisse überprüft werden. Dabei sollen insbesondere die Umsetzung der Maßnahmen und die erzielten Lärminderungen hervorgehoben werden.

Auch bei der Überprüfung von Lärmaktionsplänen ist die Öffentlichkeit gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG zu beteiligen.

2 Stadt Bad Wildbad

Bad Wildbad ist eine Kurstadt im nördlichen Schwarzwald und gehört zum Landkreis Calw. Die Stadt liegt im Tal der Enz, einem Nebenfluss des Neckars. Sie besteht aus den ehemaligen Gemeinden Aichelberg, Calmbach und Wildbad im Schwarzwald. Die Stadt hat insgesamt 10.202 Einwohner (Stand 2019, Quelle: "statistik-bw.de").

Der Teilort Calmbach liegt auf 400 Metern Höhe in einem der walddreichsten Gebiete des Nordschwarzwaldes am Schnittpunkt von fünf Tälern. Mit dem Prädikat Luftkurort begann in den 1930er-Jahren der Fremdenverkehr als zusätzliche Erwerbsquelle.

Die Belastungen durch den Straßenverkehr der Calmbacher Bürger werden hauptsächlich verursacht durch zwei Bundesstraßen und eine Landesstraße. Hauptdurchgangsstraße ist die B 294, die von Freudenstadt über Calmbach nach Pforzheim führt. Von Calw herkommend mündet in Calmbach die B296 in die B294. Die Landesstraße L 351 verbindet Bad Wildbad mit Calmbach.

3 Lärmkartierung

3.1 Lärmkartierung rechtliche Grundlagen

Unter dem Oberbegriff Lärminderungsplanung werden die Lärmkartierung (§ 47 c BImSchG) und die Lärmaktionsplanung (§47 d BImSchG) im Bundesimmissionsschutzgesetz zusammengefasst. [2] Im ersten Schritt der Lärminderungsplanung ist es erforderlich, die Lärmsituation durch den Straßen- und Schienenverkehr und wenn notwendig durch Flugverkehr und Gewerbeflächen nach den Vorgaben der EU-Kommission zu kartieren.

In Baden-Württemberg ist die Landesanstalt für Umwelt (LUBW) für die Lärmkartierung zuständig. Nur die neun Ballungsräume kartieren ihr Stadtgebiet selbst. Die Haupteisenbahnstrecken des Bundes werden vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) kartiert.

In Bad Wildbad erfolgt keine Kartierung von Schienenstrecken, Gewerbeflächen (nach EU-Umgebungslärmrichtlinie) oder Flugverkehr.

3.2 Datenmodell

Für die Berechnungen wurde ein 3D-Datenmodell aufgebaut. Die Daten wurden aus folgenden Quellen übernommen:

- ♦ Daten aus der Lärmkartierung Baden-Württemberg von der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (Gebäude, Geländedaten, Einwohnerdaten).
- ♦ Kataster von der Stadt Bad Wildbad
- ♦ Verkehrsstärken aus den Daten der LUBW aus dem Jahr 2017 und für die Innenstadt Verkehrszahlen aus dem Verkehrsmonitorings Baden-Württemberg (2019/ 2021)

3.3 Verkehrsstärken, Geschwindigkeiten und Emissionspegel

Für den Lärmaktionsplan der Stufe 3 wurden die verwendeten Verkehrszahlen aktualisiert. Die Untersuchung betrifft den Straßenverkehrslärm der **Hauptverkehrsstraßen > 8.200 Kfz/24h** und der **freiwillig untersuchten Straßen** nach Vorgabe der Stadt Bad Wildbad.

Die Verkehrsstärken wurden aus den Daten der LUBW aus dem Jahr 2017 übernommen und für die Innenstadt Bad Wildbad / Calmbach ergänzt und aktualisiert durch Verkehrszahlen aus dem Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg (2019/ 2021).

Folgende Straßen wurden berücksichtigt:

- ♦ B 294 Höfener Straße und B 294 Kleinenztalstraße
- ♦ B 296 Calwer Straße
- ♦ L 351 Wildbader/Calmbacher Straße
- ♦ L 351 Kriegsstraße
- ♦ L 351 Kernerstraße
- ♦ Hauptstraße und Häberlenstraße

Verkehrszahlen und Emissionspegel

Abschnitt	Verkehrszahlen				Emissionspegel dB(A)**		
	DTV	p _d %	p _e %	p _n %	LmE _d	LmE _e	LmE _n
B 294 Höfener Straße bis Kreisverkehr	12.461	7,0	3,0	7,0	63,8-64,9	60,5-61,9	56,3-57,4
B 294 Kreisverkehr	6.230	7,0	3,0	7,0	64,1	64,1	56,8
B 294 Höfener Straße ab Kreisverkehr bis Kreuzung Calwerstraße	6.961	1,3	1,3	0,7	61,6-64,8	61,6-64,8	54,2-57,7
Kleinenztalstraße ab Kreuzung Calwer Straße bis Kreuzung Häberlenstraße	6.961	5,7	5,7	5,7	61,6	61,6	54,2
B 294 Kleinenztalstraße bis Kreuzung B 296	9.670	5,0	2,0	5,4	61,7-62,6	58,4-59,2	54,4-55,2
B 294 Kleinenztalstraße bis Kreuzung Meisternstraße	3.240	9,1	9,1	9,1	60,1-61,0	60,1-61,0	52,8-53,6
B 294 Kleinenztalstraße ab Kreuzung Meisternstraße	3.240	10,8	10,8	10,8	58,9-59,6	58,9-59,6	51,5-52,2
B 296 Calwer Straße	5.290	7,9	7,9	7,9	60,1-62,7	60,1-62,7	52,7-55,3
L 397 Häberlenstraße	4.936	0,9	0,9	0,9	56,0	56,0	47,0
L 397 Hauptstraße	4.936	0,9	0,9	0,9	56,0	56,0	47,0
L 351 Kriegsstraße ab Kreisverkehr Faas-Kreisel/Höfener Straße bis Kreuzung Wildbader Straße	7.757	1,3	1,3	0,7	64,7-65,6	64,7-65,6	53,9-54,6
L 351 Wildbader/Calmbacher Straße bis zum Kreisverkehr Meistern tunnel	9.940	6,5	3,0	7,5	62,5-64,1	59,1-60,7	53,9-55,6
L 351 Kreisverkehr nördlich vom Meistern tunnel	9.702	12,4	12,4	6,2	64,1-66,3	64,1-66,3	53,3-55,5
L 351 nördlich vom Meistern tunnel bis Meistern tunnel	9.702	6,5	3,0	7,5	62,5-63,2	59,5-60,2	53,9-54,7
L 351 Kernerstraße bis Ziegelhüttenstraße*	4.080	3,8	3,8	3,8	57,2	57,2	57,2

Tabelle 1: Verkehrszahlen und Emissionspegel

* DTV und Schwerverkehrsanteil aktualisiert aus Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg Stand 2019

** abhängig von Mehrfachreflexionen (RLS-90, Kapitel 4.4.1.4.1) und ggf. Steigungszuschlägen

In den Tabellen werden folgende Abkürzungen verwendet:

Zeichen	Einheit	Bedeutung
DTV	Kfz/24 h	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
p_d	%	Maßgebender Lkw-Anteil (über 3,5 t zul. Gesamtgewicht) tags, 6.00 bis 18:00 Uhr
p_e	%	Maßgebender Lkw-Anteil (über 3,5 t zul. Gesamtgewicht) abends, 18:00 bis 22:00 Uhr
p_n	%	Maßgebender Lkw-Anteil (über 3,5 t zul. Gesamtgewicht) nachts, 22:00 bis 6:00 Uhr
LmE_d	dB(A)	Emissionspegel tags 6:00 bis 18:00 Uhr
LmE_e	dB(A)	Emissionspegel abends 18:00 bis 22:00 Uhr
LmE_n	dB(A)	Emissionspegel nachts 22:00 bis 6.00Uhr

4 Auswertung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie

Die Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Berechnungsverfahren VBUS) und deren Umsetzung in deutsches Recht (Berechnungsverfahren RLS-90) erfordern zwei gesonderte Berechnungsverfahren, deren Ergebnisse nur bedingt vergleichbar sind.

4.1 Berechnungsmethode VBUS

Die EU - Umgebungslärmrichtlinie verwendet drei Zeitbereiche: day (6:00 bis 18:00 Uhr), evening (18:00 bis 22:00 Uhr), night (22:00 bis 6:00 Uhr). In Darstellungen und Auswertungen werden die drei Zeitbereiche zu einem **gewichteten 24-Stunden-Pegel** zusammengefasst L_{DEN} . Der **Nachtpiegel** L_{NIGHT} bezieht sich nur auf den Nacht - Zeitraum.

Die Berechnungsmethode VBUS beinhaltet als Eingangsparameter u.a. Gelände, Gebäude und Straßen (3D-Modell), Verkehrsstärken, Schwerverkehrsanteile, zulässige Geschwindigkeiten, Straßenquerschnitte und Mehrfachreflexionen des Schalls zwischen den Gebäuden. [3]

Nicht berücksichtigt werden einzelne Schadstellen am Belag. Durch tiefliegende Regeneinläufe und/oder Schachtdeckel entstehen einzelne, z.T. sehr laute Schallereignisse bis hin zu Erschütterungen an Gebäuden. Diese „Einzelereignisse“ werden nicht durch die Berechnungsverfahren abgedeckt, können aber im Maßnahmenplan berücksichtigt werden.

Anhand der genannten Vorgaben werden flächenhafte Lärmkarten erstellt, die **ausschließlich in 4 m Höhe** über Grund gerechnet und dargestellt werden. Dazu fordert die EU-Kommission die Erstellung zweier Karten, die jeweils in 5 dB(A)-Schritten die Situationen für L_{DEN} (24-Stunden) und L_{Night} (Nacht) abbilden.

Die Ergebnisse dieser Berechnungen sind in den Karten 1-1, 1-2, 2-1 und 2-2 im Anhang dokumentiert.

4.2 Orientierungswerte „Kooperationserlass“ 2018

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg (VM) hat am 29. Oktober 2018 ein Schreiben an die Kommunen „Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg (Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung)“ veröffentlicht, welches die bisherigen Schreiben des Verkehrsministeriums zu diesem Thema zusammenfasst und aktualisiert. [12]

In diesem Schreiben wird darauf hingewiesen, dass nach VBUS berechnete Bereiche über den Lärmpegeln $> 65 \text{ dB(A) } L_{\text{DEN}}$ bzw. $> 55 \text{ dB(A) } L_{\text{Night}}$ im **gesundheitskritischen** Bereich liegen und daher bei einer **qualifizierten Lärmaktionsplanung** auf jeden Fall zu berücksichtigen sind. Mit der Lärmaktionsplanung ist darauf hinzuwirken, diese Werte nach Möglichkeit zu unterschreiten.

Vordringlicher Handlungsbedarf besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen von $> 70 \text{ dB(A) } L_{\text{DEN}}$ bzw. und $> 60 \text{ dB(A) } L_{\text{Night}}$.

Die berechneten Bereiche dienen als Grundlage für die Maßnahmenkonzeptionen in der Lärmaktionsplanung. Hierbei müssen auch weitere Faktoren berücksichtigt werden, wie z.B. die örtliche und verkehrliche Situation im Einzelfall, verkehrsfunktionale Beziehungen, künftige Entwicklungen und die Durchführbarkeit straßenverkehrsrechtlicher und baulicher Maßnahmen.

4.3 Betroffenheitsstatistiken nach EU-Umgebungslärmrichtlinie

Die europäische Umgebungslärmrichtlinie und die 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (34. BImSchV) verlangen zudem statistische Auswertungen über belastete Einwohner, Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser bestimmter Lärmpegelbereiche. Anhand der ermittelten Daten aus den Berechnungen für die flächenhafte Lärmausbreitung und Gebäudelärmkarten lassen sich diese Statistiken erstellen.[5] Sie sind Pflichtbestandteil der Lärmaktionsplanung.

Die Auswertung der Immissionspegel an den Fassaden erfolgt nach der von der EU -Kommission vorgeschriebenen Vorgehensweise: An jedem Wohngebäude werden alle Fassaden in 2,5 m breite Fassadenstücke eingeteilt und in jeweils 4 m Höhe die Schallpegel berechnet. Die Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) berücksichtigt auch die Einwohner pro Gebäude. [21] Mithilfe dieser Methode (VBEB) können die geforderten statistischen Auswertungen ermittelt werden.

Die folgende Tabelle zeigt die belasteten Personen in Pegelbereichen in 5 dB(A)-Schritten. Die Immissionspegel werden mit den ihnen zugeordneten Einwohnerzahlen in den Pegelbereichen nach § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 der 34. BImSchV zusammengefasst.[5]

Einwohnerstatistik nach EU-Umgebungslärmrichtlinie Straße

Name	Intervalle	EU Einwohnerstatistik	
		Lden	Ln
Alle Gebiete	50 - 55	135	393
	55 - 60	293	251
	60 - 65	387	60
	65 - 70	238	-
	70 - 75	29	-
	> 75	-	-
Calmbach	50 - 55	128	352
	55 - 60	269	238
	60 - 65	345	58
	65 - 70	228	-
	70 - 75	28	-
	> 75	-	-
Bad Wildbad	50 - 55	7	41
	55 - 60	24	13
	60 - 65	42	3
	65 - 70	10	-
	70 - 75	1	-
	> 75	-	-

Tabelle 2: Einwohnerstatistik

Flächenstatistik nach EU-Umgebungslärmrichtlinie Straße

Die Größe der belasteten Flächen und Anzahl der belasteten Wohnungen / Schulen werden in der Flächenstatistik dargestellt.

Name	Intervalle	EU Flächenstatistik					
		Größe [km ²]		Anzahl Wohnungen		Anzahl Schulgebäude	
		Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
Alle Gebiete	> 55	1,00	0,35	1216	601	4	3
	> 65	0,32	0,02	574	12	3	-
	> 75	0,01	-	-	-	-	-
Calmbach	> 55	0,66	0,24	1008	561	1	-
	> 65	0,22	0,01	539	12	-	-
	> 75	0,01	-	-	-	-	-
Bad Wildbad	> 55	0,34	0,11	208	40	3	3
	> 65	0,10	0,00	35	-	3	-
	> 75	0,00	-	-	-	-	-

Tabelle 3: Flächenstatistik

Die Anzahl der Wohnungen wurde aus der Anzahl der Einwohner und der durchschnittlichen Wohnungsgröße abgeleitet. Sie stellt daher nur eine Schätzung dar.

Die nach diesen Verfahren erstellten Statistiken werden gesammelt und an die EU-Kommission weitergereicht. Für Baden-Württemberg sammelt die LUBW die von den Städten und Gemeinden übermittelten Informationen aus den Lärmaktionsplänen (in Form eines Kurzberichts) und gibt diese gebündelt weiter.

5 Berechnung nach nationalen Richtlinien RLS-90

5.1 Berechnungsverfahren RLS-90

Wie bereits erwähnt wurden im „Kooperationserlass“ des Verkehrsministeriums von 2018 die Rahmenbedingungen zur Durchsetzung von straßenbaulichen und straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen gegenüber den Baulastträgern festgelegt. Demnach müssen die Berechnungen nach den national geltenden Rechenrichtlinien (RLS-90) durchgeführt und bewertet werden.

Bei der Lärmbewertung nach RLS-90 werden die Geräuschimmissionen jedes Stockwerks betrachtet, wohingegen nach VBUS die Lärmpegel an den Fassaden in einer Höhe von 4m über Gelände ermittelt werden. Im Gegensatz zur EU-Richtlinie kennt die deutsche Gesetzgebung (16. BImSchV) nur zwei Zeitbereiche: **Tag von 6:00 bis 22:00 Uhr** und **Nacht von 22:00 bis 6:00 Uhr**.

5.2 Rechtliche Voraussetzungen für die Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen

Straßenbauliche Maßnahmen, wie z.B. lärmindernde Fahrbahnbeläge oder Lärmschutzwände, können in einem Lärmaktionsplan nur beschlossen werden, wenn entweder die Straße in der Baulast der Gemeinde liegt und die Finanzierung und Durchführung der Maßnahme geklärt ist oder wenn die Maßnahme rechtsfehlerfrei in den Lärmaktionsplan aufgenommen wurde und dadurch im Entscheidungsprozess der Straßenbaubehörde berücksichtigt werden muss. In diesem Fall findet die Durchführung der Maßnahme im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes oder des Landes statt. Dabei müssen die entsprechenden Auslösewerte überschritten sein (berechnet nach RLS-90, ab 1. März 2021 RLS-19).[10]

Die Lärmsanierung ermöglicht z.B. an bestehenden Bundes- und Landesstraßen Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Sie wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt.

Für Bundesstraßen wurden die Auslösewerte vom Bundesministerium für Verkehr bis August 2020 mehrfach gesenkt. In Baden-Württemberg wurden die Werte vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg für Landesstraßen angepasst. Deshalb gelten für Bundessfernstraßen in der Baulast des Bundes sowie Straßen in der Baulast des Landes inzwischen die folgenden einheitlichen Auslösewerte für die Lärmsanierung:

	Auslösewerte Lärmsanierung in dB(A)	
	Tag	Nacht
an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen, in reinen u. allgemeinen Wohngebieten , Kleinsiedlungsgebieten	64	54
In Kern-, Dorf- und Mischgebieten, Urbanen Gebieten	66	56
In Gewerbegebieten	72	62

Tabelle 4: Auslösewerte Lärmsanierung

Den kommunalen Baulastträgern wird empfohlen, die Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung für Straßen in ihrer Baulast ebenfalls anzuwenden.

Wenn die Lärmbelastung Werte über 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet, kann eine konkrete Umsetzungspflicht für Lärmsanierungsmaßnahmen entstehen. Bestehende Konflikte müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden (siehe auch „Kooperationserlass“ [12]).

Über das Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) können Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen in kommunaler Baulast gefördert werden. [13]

5.3 Rechtliche Voraussetzungen für die Umsetzung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen

Laut „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ des Verkehrsministeriums von 2018 muss als Voraussetzung für die Umsetzung verkehrsrechtlicher Maßnahmen (wie z.B. Geschwindigkeitsreduzierungen, Sperrungen) eine Abwägung der Belange des Straßenverkehrs erfolgen. Hierfür sind u.a. folgende Gesichtspunkte zu prüfen:

- die Belange des fließenden Verkehrs,
- Auswirkungen auf den ÖPNV,
- Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr,
- anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung,
- Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle),
- in Gebieten mit Luftreinhalteplänen Auswirkungen auf die Luftreinhaltung. [12]

Häufige Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sollten vermieden werden, d.h. es wird ein Lückenschluss zwischen Maßnahmenbereichen angestrebt. Hierbei können in Ortsdurchfahrten zwischen Maßnahmenbereichen Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge erfolgen. Entstehende Fahrzeitverlängerungen durch Geschwindigkeitsbeschränkungen im Bereich von ca. 30 Sekunden werden in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet.[12]

Nach einer rechtsfehlerfreien Abwägung entsteht dann laut „Kooperationserlass“ ab Werten nach RLS-90 (unabhängig von Gebietstypen nach Baunutzungsverordnung [17]) von

- **70 dB(A)** zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags),
- **60 dB(A)** zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (nachts)
- in Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A)

eine **Pflicht zum Einschreiten** bei deutlichen Betroffenheiten. Das bedeutet jedoch nicht, dass geringere Lärmbelastungen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ausschließen würden.

Zusätzlich wird betont, dass bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung **die gesundheitskritischen Bereiche mit Werten**

- **ab 65 dB(A) am Tag und**
- **ab 55 dB(A) in der Nacht**

besonders zu berücksichtigen sind! Bei der Ausfüllung des Gefahrenbegriffs gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO kommt der planenden Gemeinde ein gewisser Beurteilungsspielraum zu (VGH Baden-Württemberg, 17.07.2018 – 10 S 2449/17 –, Rn. 35). [15]

6 Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung

Aktive Maßnahmen, die an der Lärmquelle oder zumindest quellnah ansetzen (Bsp. Geschwindigkeitsreduzierungen, Lärmindernde Asphaltdeckschichten, Verbesserung bestehender Fahrbahnbeläge).

Passive Maßnahmen, die am Immissionsort selbst bei den Betroffenen am Haus oder der Wohnung platziert werden, wenn aktive Maßnahmen nicht ausreichen oder nicht möglich sind (Bsp. Lärmschutzfenster, Schalldämmlüfter).

Auch können **planerische und organisatorische Maßnahmen** (Bsp. Verkehrslenkung- und Verlagerung, Geschwindigkeitsreduzierungen, Verstetigung des Verkehrsflusses, Straßenraumgestaltung), die darauf abzielen, die Stärke des Straßenverkehrs zu reduzieren, in Erwägung gezogen werden.

Weitere mögliche Maßnahmen sind eine Förderung des ÖPNV, Förderung von E-Bikes und / oder Car-Sharing oder Ausbau des Radwegenetzes.

Was bewirken einzelne Maßnahmen (Beispiele)?

- ♦ **Lärmschutzwand / Lärmschutzwall** (je nach Lage zur Straße) ca. 3- 8 dB(A) (in innerstädtischen Bereichen oft nicht realisierbar):
- ♦ **Temporeduzierung 50 km/h auf 30 km/h**: ca. 2 - 3 dB(A).
- ♦ **Temporeduzierung 50 km/h auf 40 km/h**: ca. 1,5 dB(A).
- ♦ **Auswechseln eines defekten Fahrbahnbelags durch einen neuen Standardbelag**: mindestens 2 dB(A).
- ♦ **Einsatz eines lärmarmen Asphalts innerorts**: 2-5 dB(A)
- ♦ **Einsatz eines offenporigen Asphalts (OPA) außerorts**: ca. 5-8 dB(A)
- ♦ **Sperrung für Lastkraftwagen** (je nach %-Anteil am Gesamtverkehr): bis zu 5-6 dB(A). Hierzu muss eine Analyse über die Umverteilung des Schwerverkehrs vorliegen.

7 Fortschreibung der Lärmaktionsplanung

Bestehende Lärmaktionspläne sind bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten (§ 47d Abs. 5 BImSchG). [2]

2018 wurde die Umgebungslärmkartierung der LUBW von 2017 veröffentlicht. Diese stellt eine bedeutsame aktualisierte Grundlageninformation dar, auf deren Basis die Überprüfung vorzunehmen ist.

7.1 Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen

Die Lärmaktionsplanung ist ein Akt kommunaler Planungshoheit. Es handelt sich um eine weisungsfreie Pflichtaufgabe der Städte und Gemeinden. Allerdings stellt „§ 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen dar“. [12]

Eine Bindungswirkung von in Lärmaktionsplänen festgelegten Maßnahmen an Straßen besteht bei Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG. Im neuen Schreiben des Verkehrsministe-

riums Baden-Württemberg vom 13. April 2021 wird die Definition der Hauptverkehrsstraße ausgeweitet auf alle Straßen größer 8.200 Kfz/24h unabhängig von deren Klassifizierung. [31]

Die in Lärmaktionsplänen festgelegten Maßnahmen sind gemäß §§ 47d abs. 6, 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen. Dies ist inzwischen gerichtlich bestätigt (VGH Baden-Württemberg, 17.07.2018 – 10 S 2449/17 –, Rn. 28) [15] und wird auch im „Kooperationserlass“ des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg 2018 so festgelegt.

Deshalb müssen Maßnahmen nach Fachrecht zulässig sein und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen werden. Bei der Umsetzung der Maßnahmen stehen die planaufstellenden Gemeinden jedoch oftmals vor dem Problem, dass ihre nach den EU- Berechnungsvorschriften ermittelten Daten von den für die Umsetzung zuständigen Behörden nicht anerkannt werden, weil sie den nationalen Berechnungsvorschriften RLS-90 nicht entsprechen. Gefordert werden daher oft weitere (zusätzliche) Berechnungen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen nach RLS-90. [12]

Hinweis:

Die Beurteilung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfolgt auch nach der Einführung der neuen Richtlinien RLS-19 in der 16. BImSchV weiterhin mit der bestehenden RLS-90.

Liegen alle Voraussetzungen vor, ist die Fachbehörde bei Hauptverkehrsstraßen an die planerische Entscheidung der Gemeinde gebunden. Eine eigene Ermessensausübung steht der Fachbehörde nicht mehr zu. Der fachrechtliche Ermessensspielraum wird durch die Lärmaktionsplanung überlagert (vgl. VGH Baden-Württemberg, 17.07.2018 – 10 S 2449/17 –, Rn. 28).“ [15]

Sowohl für die Durchführung einer qualifizierten Lärmaktionsplanung als auch für die Umsetzung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wird auf Orientierungswerte aus der Lärmwirkungsforschung für gesundheitskritische Bereiche abgehoben. Demnach beginnt ab Werten von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht die Gesundheitsgefährdung der AnwohnerInnen.

Hinweis:

Die „Ergänzungen zum Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ vom April 2021 weisen jedoch darauf hin, dass Straßen mit weniger als 8.200 Kfz/24h keine Hauptverkehrsstraßen im o.g. Sinne sind. Werden solche Straßen in Lärmaktionspläne einbezogen, obliegt die Ermessensausübung bei hierauf abzielenden Maßnahmen der zuständigen Fachbehörde. Diese hat unter besonderer Würdigung der Ausführungen des Lärmaktionsplans zu erfolgen.[31]

7.2 Änderung in der Bewertung von Lärmproblemen

Wie bereits erwähnt führen laut „Kooperationserlass“ von 2018 Überschreitungen der Orientierungswerte aus der Lärmschutz-Richtlinien-StV von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts inzwischen zu einer Pflicht zum Einschreiten bei deutlichen Betroffenheiten. In der vergangenen Runde der Lärmaktionsplanung lagen die Auslösewerte für eine Pflicht zum Handeln um 3 dB(A) höher.

Auch betont der Kooperationserlass des Verkehrsministeriums von 2018 inzwischen, dass bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung die gesundheitskritischen Bereiche mit Werten ab 65 dB(A) am Tag und ab 55 dB(A) in der Nacht besonders zu berücksichtigen sind! [12]

8 Überprüfung beantragter Maßnahmen

Auf der Grundlage des Lärmaktionsplans Stufe 2 von 2016 wurden folgende Maßnahmen durchgeführt:

- Zwischen Kreisverkehr (Faas-Kreisel) und Einmündung Häberlenstraße wurde auf der B 294 (Höfener Straße/Kleinenztalstraße) Tempo 30 km/h angeordnet und genehmigt. Die Fahrbahn wurde saniert und ein stationärer Blitzer aufgestellt.

Weitere Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h im Innenstadtbereich wurden nicht genehmigt. Auch eine Verlegung der Ortstafel und der Einführung von Tempo 50 km/h auf dem nördlichen Abschnitt der B 294 wurde abschlägig beschieden. Lärmschutzfensterprogramme wurden keine aufgelegt.

9 Maßnahmenvorschläge LAP 2021/2022 mit aktualisierten Verkehrsdaten

Die Stadt Bad Wildbad hat im Rahmen der Lärmaktionsplanung Stufe 3 mit aktualisierten Verkehrszahlen einen neuen Maßnahmenkatalog erarbeitet, da aus dem Lärmaktionsplan von 2016 einige Maßnahmenanregungen nicht umgesetzt wurden. Zudem haben sich die Orientierungswerte für die Umsetzung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen im dem neuen Kooperationserlass des Verkehrsministeriums von 2018 geändert.

Auch in einer Stellungnahme des Landratsamtes Calw vom 5. August 2022 (Folgeantrag der Stadt Wildbad auf 40 km/h auf der Wildbader Straße) wurde folgender Sachverhalt dargestellt:

*„Sollten sich bei einer Lärmberechnung im Rahmen einer Lärmaktionsplanung Lärmwertüberschreitungen von **65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts mit einer großen Anzahl Lärmbetroffener bestätigen**, wären damit Lärmbetroffenheiten vorhanden, die der Straßenverkehrsbehörde das Anordnungsersuchen eröffnen und nach einer rechtsfehlerfreien Abwägung Grundlage für verkehrsrechtliche Maßnahmen, wie beispielsweise auch einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen unter Zustimmung des Regierungspräsidium Karlsruhe, sein können.“*

Die im Folgenden vorgestellten Maßnahmenvorschläge werden, sofern es sich um straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen handelt, mit den Belangen des Straßenverkehrs abgewogen.

Zum Thema: Reduzierung der max. zulässigen Geschwindigkeit auf 40 km/h bzw. auf 30 km/h

Aus schalltechnischer Sicht erbringt eine Reduzierung von 50 km/h auf 40 km/h eine Pegelminde- rung von ca. 1,2 dB(A). Diese geringe Minderung ist für die Anwohner nicht wahrnehmbar! Dazu vermerkt auch das Landratsamt Calw in seiner Stellungnahme vom 21.08.2017 zum vorhergehenden Lärmaktionsplan von 2016:

„Nachdem zunächst angedacht war, auf den Durchgangsstraßen im gesamten Ortsgebiet Calmbach die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h zu reduzieren, zeigte sich bei näherer Prüfung, dass

dies nicht möglich sein wird. Grund dafür war die nach Ansicht des Regierungspräsidiums Karlsruhe eine **zu niedrige Absenkung** der Lärmpegel, die keine Eingriffe in den Straßenverkehr rechtfertigt“

Durch eine Temporeduzierung von 50 km/h auf 30 km/h wird an den Gebäudefassaden eine Reduzierung von 2,7 dB(A) erreicht. Diese Reduzierung ist für die Anwohner auch akustisch wahrnehmbar und ist daher für eine Lärmaktionsplanung das geeignetere Mittel.

Die Darstellung in den folgenden Abbildungen bezieht sich auf folgende Pegelwerte in dB(A):

- Rot eingefärbte Gebäude: Pegel über 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht führen zu einer Pflicht zum Einschreiten bei deutlichen Betroffenheiten
- Gelb eingefärbte Gebäude: Pegel über ab 65 dB(A) am Tag und ab 55 dB(A) in der Nacht liegen im gesundheitskritischen Bereich und müssen besondere Berücksichtigung finden

9.1 B 294: M 1a) und M 1b)

Maßnahme 1a) -> Geschwindigkeitsreduzierung von 100 km/70 km/h auf 50 km/h an der B 294

Entlang der **B 294 von Höfen kommend** gibt es bereits vor dem Ortsschild Bad Wildbad Überschreitungen der gesundheitskritischen Werte in der Nacht und einzelner Gebäude mit Überschreitungen der Pflicht zum Einschreiten.

Deshalb wird gefordert, die bestehende Geschwindigkeit von 100/70 km/h vor dem Ortsschild im Bereich der Bebauung Enzring / Höfener Straße auf Tempo 50 km in der Nacht abzusenken, auch um die Geschwindigkeit im Vorfeld der Ortseinfahrt zu reduzieren.

Maßnahme 1b) -> Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h Tag und Nacht an der B 294

Im weiteren Verlauf ab Ortsschild bis Faas-Kreisel Höfener Straße Forderung nach Tempo 30 km/h Tag und Nacht aufgrund der Überschreitungen der gesundheitskritischen Werte am Tag und der Werte für eine Pflicht zum Einschreiten in der Nacht.

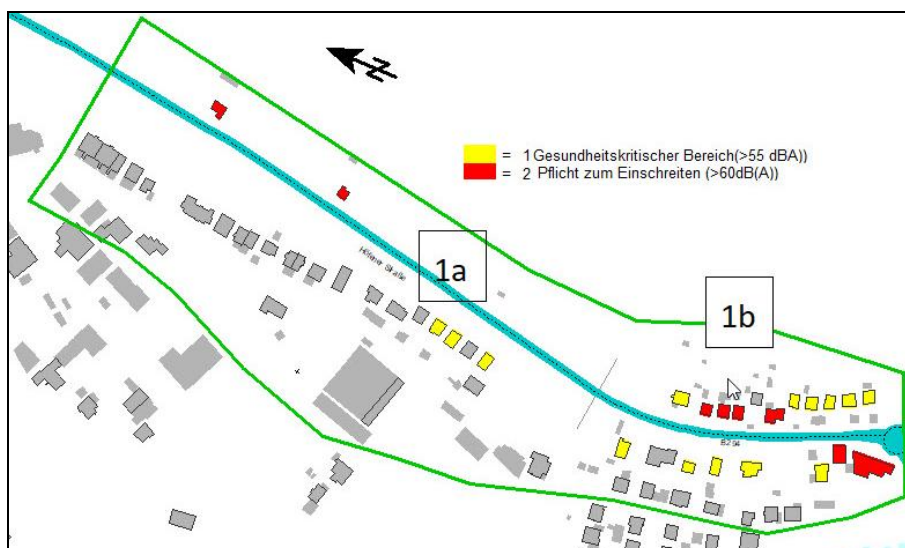


Abbildung 1: Überschrittene Gebäude Nachtzeitraum

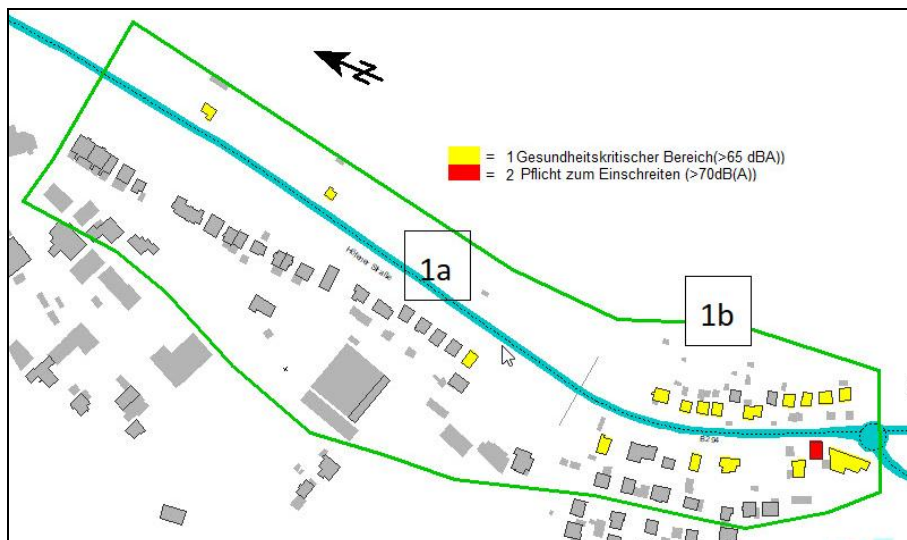


Abbildung 2: Überschrittene Gebäude Tagzeitraum

Für eine ermessensfehlerfreie Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen müssen die berechneten Pegel bewertet werden und die Entlastung der Betroffenen mit den Belangen des Straßenverkehrs etc. abgewogen werden.

Die folgende Tabelle zeigt die rechnerische Reduzierung der betroffenen EinwohnerInnen in den Gebäuden vor und nach Durchführung der Maßnahmen.

Die Immissionspegel werden mit den ihnen zugeordneten Einwohnerzahlen in Pegelbereichen zusammengefasst. Das heißt, dass die Einwohner pro Gebäude dem lautesten Pegel zugeordnet werden.

Name	Intervalle	Bestand 1a und 1b		50 km/h und 30 km/h	
		Einwohner		Einwohner	
		LrT	LrN	LrT	LrN
M1 Ortseingang Calmbach	55 - 60	13	40	16	53
	60 - 65	13	25	52	12
	65 - 70	51	-	16	-
	>70	7	-	-	-

Tabelle 5: Betroffenheitsstatistik M1 a und b

Hinweis: Wenn sich Betroffenenzahlen in der Tabelle in niedrigeren Pegelbereichen durch Einführung einer Maßnahme erhöhen, bedeutet dies NICHT, dass die Betroffenenzahlen durch die Maßnahme zunehmen. Vielmehr zeigen diese Werte an, dass zuvor höher belastete Betroffene in niedrigere Pegelbereiche verschoben wurden, d.h. sie wurden entlastet. Die geforderte Darstellung in 5 dB(A)-Schritten verzerrt zudem die Aussagekraft der Statistik, da Maßnahmen meist nur Entlastungen zwischen 2-3 dB(A) erreichen.

Tagzeitbereich (LrT)

Im Tagzeitbereich leben 7 EinwohnerInnen in Bereichen mit einer Lärmbelastung über 70 dB(A). Hier entsteht eine Pflicht zum Einschreiten durch lärmreduzierende Maßnahmen. Durch die Einführung von Tempo 50 km/h vor dem Ortsschild (M 1a) und von Tempo 30 km/h im weiteren Verlauf (M 1 b) reduzieren sich diese Belasteten auf 0.

Betrachtet man die Lärmwertüberschreitungen von **65 dB(A)** gibt es eine hohe Anzahl von (51+7) **58 betroffenen BürgerInnen**, die durch die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung entlastet werden können. Ihre Zahl reduziert sich auf 16.

Nachtzeitbereich (LrN)

Im Nachtzeitbereich leben 25 EinwohnerInnen in Bereichen mit einer Lärmbelastung über 60 dB(A). Hier entsteht eine Pflicht zum Einschreiten durch lärmreduzierende Maßnahmen. Durch die Einführung von Tempo 50 km/h vor dem Ortsschild (M 1a) und von Tempo 30 km/h im weiteren Verlauf (M 1 b) reduzieren sich diese Belasteten auf 12.

Betrachtet man die Lärmwertüberschreitungen von **55 dB(A)** gibt es eine hohe Anzahl von (40+25) **65 betroffenen BürgerInnen**, die durch die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung entlastet werden können.

9.1.1 Abwägung: M 1a) und M 1 b)

Für die rechtsfehlerfreie Aufnahme einer Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduzierung in den Lärmaktionsplan, muss eine Abwägung der straßenverkehrsrechtlichen Belange durchgeführt werden.

Abwägungskriterium	Abwägung M 1a) und M 1 b)
Bereits durchgeführte Belagserneuerung und straßenbauliche Maßnahmen	Keine
Ermittlung der V 85	Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg vertrat bei verschiedenen Anlässen (z.B. „Roadshow“ 2018 etc.) die Ansicht, dass die Ermittlung eines V 85-Wertes über die Erlasslage der Lärmaktionsplanung hinausgeht.
Bewertung der Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs	Niedrigere gefahrene Geschwindigkeiten verbessern tendenziell die Verkehrssicherheit. Es gibt keinen offensichtlichen Grund, dass durch Temporeduzierungen die Sicherheit und die Leichtigkeit des fließenden Verkehrs beeinträchtigt werden. In den meisten untersuchten Fällen wirkt eine Temporeduzierung positiv, auch wenn keine Begleitmaßnahmen wie Umbauten oder Radarkontrollen ergriffen werden. Reduziert werden vor allem die höheren und akustisch besonders störenden Geschwindigkeiten (Beschleunigung!) Die Qualität des Verkehrsflusses bleibt zumindest unverändert.

Abwägungskriterium	Abwägung M 1a) und M 1 b)
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr	Die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöht sich durch eine Temporeduzierung. Statistisch betrachtet, gehen vor allem die schweren Unfälle deutlich zurück .
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen	Kein Lichtsignalanlage vorhanden.
Auswirkung auf die Luftreinhaltung in Gebieten mit Luftreinhalteplänen – Gebiete mit Umweltzonen	Keine Umweltzone oder Luftreinhalteplan vorliegend.
Akzeptanzprobleme der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer (V85 etc.)	<p>Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg vertrat bei verschiedenen Anlässen (z.B. „Roadshow“ 2018 etc.) die Ansicht, dass die Ermittlung eines V 85-Wertes über die Erlasslage der Lärmaktionsplanung hinausgeht.</p> <p>Nach einer Studie des Umweltbundesamts von 2015 zeigen Erfahrungen, dass in den meisten untersuchten Fällen sich eine Temporeduzierung positiv wirkt, auch ohne Begleitmaßnahme. Reduziert werden vor allem die höheren und damit akustisch besonders störenden Geschwindigkeiten. Die Qualität des Verkehrsflusses bleibt zumindest unverändert oder verbessert sich [32].</p>
Leichtigkeit der Realisierung und Kosten der Maßnahme	Die Maßnahme ist mit geringem Aufwand innerhalb weniger Tage realisierbar. Die Maßnahme selbst (Aufstellung der Schilder) verursacht nur geringe Kosten.
Beeinträchtigung der Verkehrs-/ Bündelfunktion/ Leistungsfähigkeit der Straße/ Fahrtzeitverlängerung	<p>Gemäß Bundesfernstraßengesetz (FStrG) § 1 Abs. 1 sind Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) „öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. ... Eine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Bundesstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient.“ Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.</p> <p>Die Pflicht zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen gemäß § 47d Abs. 1 BImSchG bezieht sich explizit auf Hauptverkehrsstraßen (Bundes- und Landesstraßen) (VGH Baden-Württemberg, 17.07.2018 – 10 S 2449/17 –, Rn. 35). [15] Auch auf Bundes- und Landesstraßen sind daher Geschwindigkeitsbeschränkungen grundsätzlich möglich, soweit ihre Verkehrsfunktion in ausreichendem Maße erhalten bleibt.</p> <p>Die jeweilige Verkehrsfunktion ist im Rahmen der Abwägung zu würdigen. Es gibt jedoch keinen allgemeinen Grundsatz, wonach Geschwindigkeitsbeschränkungen an Hauptverkehrsstraßen generell ausgeschlossen wären. Auch Verkehrsbeschränkungen auf Grundlage von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 i.V.m. Abs. 9 Satz 3 StVO betreffen üblicherweise klassifizierte und weitere Vorfahrtstraßen, da sich außerhalb dieser Straßenkategorien die Einführung von Tempo 30-Zonen gemäß § 45 Abs. 1c StVO be-</p>

Abwägungskriterium	Abwägung M 1a) und M 1 b)
	<p>reits etabliert hat.[19] Die jeweilige Verkehrsfunktion als verbindende Straße bleibt auch mit einer Geschwindigkeitsreduzierung in ausreichendem Maße erhalten.</p> <p>Denn der maximale Fahrzeitverlust durch die Geschwindigkeitsbeschränkung beträgt auf der B 294 bei einer Maßnahmenlänge von 700 m ca. 34 Sekunden.</p> <p>Meist ergibt sich in der Realität durch eine Geschwindigkeitsreduzierung eine Verstetigung des Verkehrsflusses. Dadurch fällt der Fahrzeitverlust in der Praxis häufig geringer aus als rechnerisch ermittelt. [31]</p> <p>Die noch verbleibende Fahrtzeitverlängerung ist mit Blick auf die Lärmentlastung der Bevölkerung hinzunehmen. Weder Gewerbebetreibende noch Privatpersonen werden durch diese Fahrtzeitverlängerung ernsthaft beeinträchtigt.</p>
Wirtschaftlich Aspekte	<p>Durch die Reduzierung der Pegelwerte erfahren die anliegenden Gebäude eine Wertsteigerung und die Gesundheitsgefährdung der Anwohner wird reduziert. (Reduzierung der Gesundheitskosten)</p>
Auswirkungen auf den ÖPNV	<p>Rein rechnerisch entsteht eine Fahrtzeitverlängerung von ca. 34 Sekunden durch die geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen.</p> <p>Da Linienbusse durch das Anfahren von Haltestellen häufig abbremsen und wieder anfahren, ist die gefahrene tatsächliche Geschwindigkeit niedriger als die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit. Dementsprechend ist der tatsächliche Zeitverlust geringer. Das gleiche gilt für die Ampel, die den allgemeinen Verkehrsfluss hemmt.</p>

Tabelle 6: Abwägung M1 a und b

Fazit der Abwägung

In diesem Maßnahmenbereich sind 58 BürgerInnen am Tag mit über 65 dB(A) und 65 BürgerInnen in der Nacht mit über 55 dB(A) betroffen. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung entlastet die BewohnerInnen um bis zu 3 dB(A).

Die Abwägung zeigt, dass der Entlastungswirkung keine oder nur geringfügige widerstreitende Interessen gegenüberstehen.

9.2 B 294: M 2

-> Lärmschutzfensterprogramm

Ab Faas-Kreisel bis Kreuzung Hauptstraße gibt es trotz durchgeführter Maßnahmen (Tempo 30 km/h und Sanierung Straßenbelag) weiterhin Gebäude mit vordringlichem Handlungsbedarf, besonders in der Nacht (siehe Karte 3-1 und 3-2 im Anhang). Da in absehbarer Zeit kein lärmarmere Belag zu erwarten ist, wird die Aufnahme in ein Lärmschutzfensterprogramm vorgeschlagen, siehe auch Maßnahmenvorschlag M 8.

9.3 B 294: M 3

Maßnahme -> Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h an der B 294

Zwischen Kleinenztalstraße B 294 Haus-Nr. 39 und Haus-Nr. 75 wird wegen Überschreitungen der Werte für eine Pflicht zum Einschreiten und der gesundheitskritischen Werte Tempo 30 km/h gefordert. Ab der Kreuzung zur B 296 bis auf gleiche Höhe ebenfalls Forderung nach Tempo 30 km/h. Im weiteren Verlauf der beiden Bundesstraßen gibt es in der Nacht weitere Überschreitungen der gesundheitskritischen Werte.

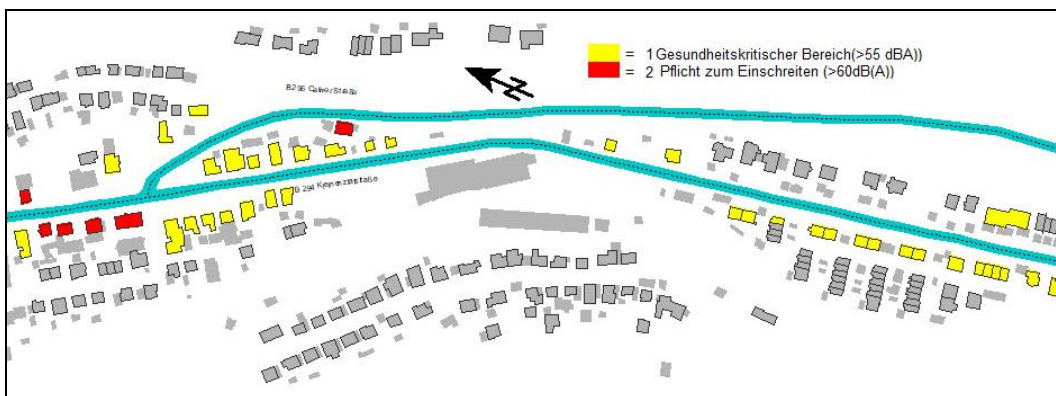


Abbildung 3: Überschrittene Gebäude Nachtzeitraum

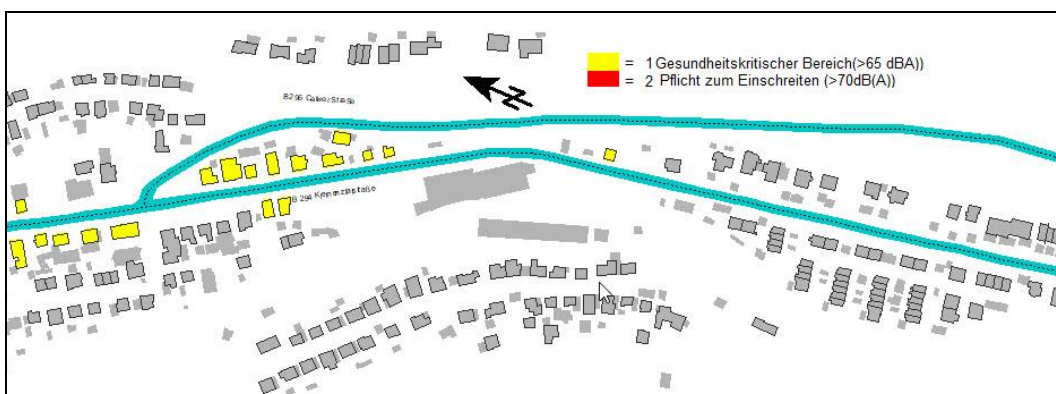


Abbildung 4: Überschrittene Gebäude Tagzeitraum

Die folgende Tabelle zeigt die rechnerische Reduzierung der betroffenen EinwohnerInnen in den Gebäuden vor und nach Durchführung der Maßnahmen.

Die Immissionspegel werden mit den ihnen zugeordneten Einwohnerzahlen in Pegelbereichen zusammengefasst. Das heißt, dass die Einwohner pro Gebäude dem lautesten Pegel zugeordnet werden.

Name	Intervalle	Bestand 50 km/h		40 km/h		30 km/h	
		Einwohner		Einwohner		Einwohner	
		LrT	LrN	LrT	LrN	LrT	LrN
M3 Kleinenztalstraße	55 - 60	60	87	77	76	113	38
	60 - 65	137	20	125	-	99	-
	65 - 70	35	-	26	-	1	-
	> 70	-	-	-	-	-	-

Tabelle 7: Betroffenheitsstatistik M 3

Tagzeitbereich (LrT)

Betrachtet man die Lärmwertüberschreitungen von **65 dB(A)** gibt es eine hohe Anzahl von 35 betroffenen BürgerInnen, die durch die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung (M3) entlastet werden können. Ihre Zahl reduziert sich dadurch auf 1.

Nachtzeitbereich (LrN)

Im Nachtzeitbereich leben 20 EinwohnerInnen in Bereichen mit einer Lärmbelastung über 60 dB(A). Hier entsteht eine Pflicht zum Einschreiten durch lärmreduzierende Maßnahmen. Durch die Einführung von Tempo 30 km/h im weiteren Verlauf (M 3) reduzieren sich diese Belasteten auf null.

Betrachtet man die Lärmwertüberschreitungen von **55 dB(A)** gibt es eine hohe Anzahl von 107 betroffenen BürgerInnen, die durch die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung entlastet werden können.

9.3.1 Abwägung: M 3

Abwägungskriterium	Abwägung M 3
Bereits durchgeführte Belagserneuerung und straßenbauliche Maßnahmen	Keine
Ermittlung der V 85	Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg vertrat bei verschiedenen Anlässen (z.B. „Roadshow“ 2018 etc.) die Ansicht, dass die Ermittlung eines V 85-Wertes über die Erlasslage der Lärmaktionsplanung hinausgeht.
Bewertung der Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs	Niedrigere gefahrene Geschwindigkeiten verbessern tendenziell die Verkehrssicherheit. Es gibt keinen offensichtlichen Grund, dass durch Temporeduzierungen die Sicherheit und die Leichtigkeit des fließenden Verkehrs beeinträchtigt werden. In den meisten untersuchten Fällen wirkt Tempo 30 positiv, auch wenn keine Begleitmaßnahmen wie Umbauten oder Radarkontrollen ergriffen werden. Die mittleren Geschwindigkeiten sinken auch ohne Begleitmaßnahmen. Reduziert werden vor allem die höheren und akustisch besonders störenden Geschwindigkeiten. Die Qualität des Verkehrsflusses bleibt zumindest unverändert. In einigen Fällen verbessert sie sich.
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr	Die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöht sich durch die Einführung von Tempo 30. Statistisch betrachtet, gehen vor allem die schweren Unfälle deutlich zurück.
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen	Kein Anpassungsbedarf.
Auswirkung auf die Luftreinhaltung in Gebieten mit Luftreinhalteplan	Keine Umweltzone oder Luftreinhalteplan vorliegend.

Abwägungskriterium	Abwägung M 3
teplänen – Gebiete mit Umweltzonen	
<p>Akzeptanzprobleme der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer (V85 etc.)</p>	<p>Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg vertrat bei verschiedenen Anlässen (z.B. „Roadshow“ 2018 etc.) die Ansicht, dass die Ermittlung eines V 85-Wertes über die Erlasslage der Lärmaktionsplanung hinausgeht.</p> <p>In der Studie des Umweltbundesamtes: „Leitfaden – Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. LK Argus. Dessau-Roßlau. 2016“ [26] wird folgendes dargestellt: „Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen hat in der Mehrheit der untersuchten Fälle auch ohne Begleitmaßnahmen eine geschwindigkeitssenkende Wirkung. Vor allem die hohen Geschwindigkeiten nehmen ab. Je länger Tempo 30 besteht, desto besser wird die Geschwindigkeitsregelung eingehalten.“</p> <p>Nach einer Studie des Umweltbundesamts von 2015 zeigen Erfahrungen, dass in den meisten untersuchten Fällen Tempo 30 positiv wirkt, auch ohne Begleitmaßnahme. Reduziert werden vor allem die höheren und damit akustisch besonders störenden Geschwindigkeiten. Die Qualität des Verkehrsflusses bleibt zumindest unverändert oder verbessert sich [32]. Offensichtlich ist die Akzeptanz von Tempo 30 durchaus gegeben und führt auch nicht zu erhöhter Lärmbelastung durch hoctouriges Fahren.</p>
<p>Leichtigkeit der Realisierung und Kosten der Maßnahme</p>	<p>Die Maßnahme ist mit geringem Aufwand innerhalb weniger Tage realisierbar. Die Maßnahme selbst (Aufstellung der Schilder) verursacht nur geringe Kosten.</p>
<p>Beeinträchtigung der Verkehrs-/ Bündelungsfunktion/ Leistungsfähigkeit der Straße/ Fahrtzeitverlängerung</p>	<p>Gemäß Bundesfernstraßengesetz (FStrG) § 1 Abs. 1 sind Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) „öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. ... Eine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Bundesstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient.“ Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.</p> <p>Die Pflicht zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen gemäß § 47d Abs. 1 BImSchG bezieht sich explizit auf Hauptverkehrsstraßen (Bundes- und Landesstraßen) (VGH Baden-Württemberg, 17.07.2018 – 10 S 2449/17 –, Rn. 35). [15] Auch auf Bundes- und Landesstraßen sind daher Geschwindigkeitsbeschränkungen grundsätzlich möglich, soweit ihre Verkehrsfunktion in ausreichendem Maße erhalten bleibt.</p> <p>Die jeweilige Verkehrsfunktion ist im Rahmen der Abwägung zu würdigen. Es gibt jedoch keinen allgemeinen Grundsatz, wonach Geschwindigkeitsbeschränkungen an Hauptverkehrsstraßen generell ausgeschlossen wären. Auch Verkehrsbeschränkungen auf Grundlage von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 i.V.m. Abs. 9 Satz 3 StVO betreffen üblicherweise klassifizierte und weitere Vorfahrtstraßen, da sich außerhalb dieser Straßenkategorien die Einführung von Tempo 30-Zonen gemäß § 45 Abs. 1c StVO bereits etabliert hat.[19]</p>

Abwägungskriterium	Abwägung M 3
	<p>Die jeweilige Verkehrsfunktion als verbindende und erschließende Straße bleibt auch mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in ausreichendem Maße erhalten.</p> <p>Denn der maximale Fahrzeitverlust durch die Geschwindigkeitsbeschränkung beträgt auf der:</p> <ul style="list-style-type: none"> • B 294/B296 bei einer Maßnahmenlänge von 420 m ca. 20 Sekunde. <p>Dabei ergibt sich in der Realität durch eine Geschwindigkeitsreduzierung meist eine Verstetigung des Verkehrsflusses. Dadurch fällt der Fahrzeitverlust in der Praxis häufig geringer aus als rechnerisch ermittelt. [31] Die rechnerische Fahrtzeitverlängerung wird tags durch die Lichtsignalanlagen relativiert. In der Realität wird der Zeitunterschied am Tag geringer ausfallen.</p> <p>Die noch verbleibende Fahrtzeitverlängerung ist mit Blick auf die hohe Lärmentlastung der Bevölkerung hinzunehmen. Weder Gewerbebetriebe noch Privatpersonen werden durch diese Fahrtzeitverlängerung ernsthaft beeinträchtigt.</p>
Wirtschaftlich Aspekte	<p>Durch die Reduzierung der Pegelwerte erfahren die anliegenden Gebäude eine Wertsteigerung und die Gesundheitsgefährdung der Anwohner wird reduziert. (Reduzierung der Gesundheitskosten)</p>
Auswirkungen auf den ÖPNV	<p>Rein rechnerisch entsteht eine Fahrtzeitverlängerung von 20 Sekunden durch die geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen.</p> <p>Da Linienbusse durch das Anfahren von Haltestellen häufig abbremsen und wieder anfahren, ist die gefahrene tatsächliche Geschwindigkeit niedriger als die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit. Dementsprechend ist der tatsächliche Zeitverlust geringer. Das gleiche gilt für die Ampel, die den allgemeinen Verkehrsfluss hemmt.</p>

Tabelle 8: Abwägung M 3

Fazit der Abwägung

In diesem Maßnahmenbereich sind **35 BürgerInnen am Tag mit über 65 dB(A) und 107 BürgerInnen in der Nacht mit über 55 dB(A) betroffen**. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung entlastet die BewohnerInnen um bis zu 3 dB(A).

In einer Stellungnahme des Landratsamtes Calw vom 5. August 2022 zu einem Folgeantrag der Stadt Wildbad wurde folgender Sachverhalt dargestellt:

*„Sollten sich bei einer Lärmberechnung im Rahmen einer freiwilligen Lärmaktionsplanung Lärmwertüberschreitungen von **65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts** mit einer **großen Anzahl Lärmbetroffener** bestätigen, wären damit Lärmbetroffenheiten vorhanden, die der Straßenverkehrsbehörde das Anordnungsermessen eröffnen und nach einer rechtsfehlerfreien Abwägung Grundlage für verkehrrechtliche Maßnahmen, wie beispielsweise auch einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen unter Zustimmung des Regierungspräsidium Karlsruhe, sein können.“*

Die Abwägung zeigt, dass der Entlastungswirkung keine oder nur geringfügige widerstreitende Interessen gegenüberstehen.

9.4 L 351: M 4

Maßnahme M 4 -> Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h an der L 351

Entlang der Wildbader Straße von Ankerkreuzung bis Einmündung Talstraße / Brennerau / Ortsausgang Forderung nach Tempo 30 km/h aufgrund der Überschreitung von Werten für eine Pflicht zum Einschreiten. Im anschließenden Bereich bis zum Ende der beidseitigen Bebauung (ca. auf Höhe Von-Lutz-Str. 12) ist eine Reduzierung der bestehenden 70 km/h ebenfalls erforderlich. Eine Grundvoraussetzung, dass die geforderte Geschwindigkeitsreduzierung die berechnete Wirkung zeigt, wäre eine zusätzliche Sanierung des bestehenden Fahrbahnbelags.

Die Berechnungen basieren nämlich auf der Annahme eines intakten Standardbelags nach RLS-90. Eigene Pegelzuschläge für Fahrbahnschäden sind nach der Richtlinie nicht möglich. Messungen sind ebenfalls in der Lärmaktionsplanung und der RLS-90 nicht vorgesehen, weil ein jährlicher Mittelwert verwendet werden muss. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass durch die impulshaltigen Pegel, vor allem in der Nacht, eine erhebliche Lärmbelastung der AnwohnerInnen erfolgt. Dies kann bis zu Erschütterungen an Gebäuden gehen (Schwerlastverkehr). Eine Sanierung des Straßenbelags ist dringend erforderlich. Es wird angenommen, dass ein intakter Fahrbahnbelag auf jeden Fall eine Verbesserung um ca. 2-3 dB(A) erbringt.

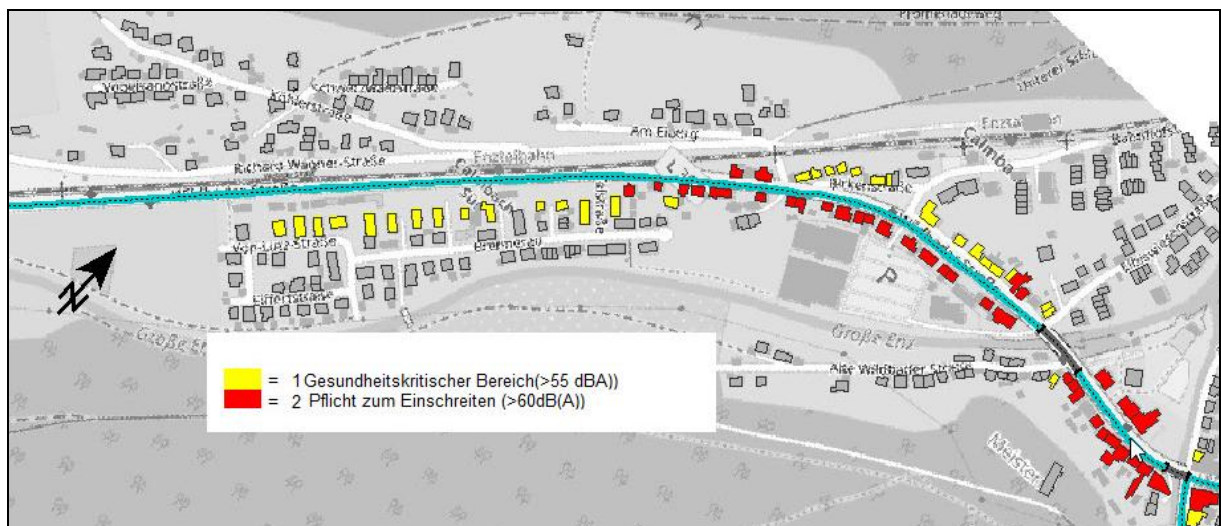


Abbildung 5: Überschrittene Gebäude Nachtzeitraum

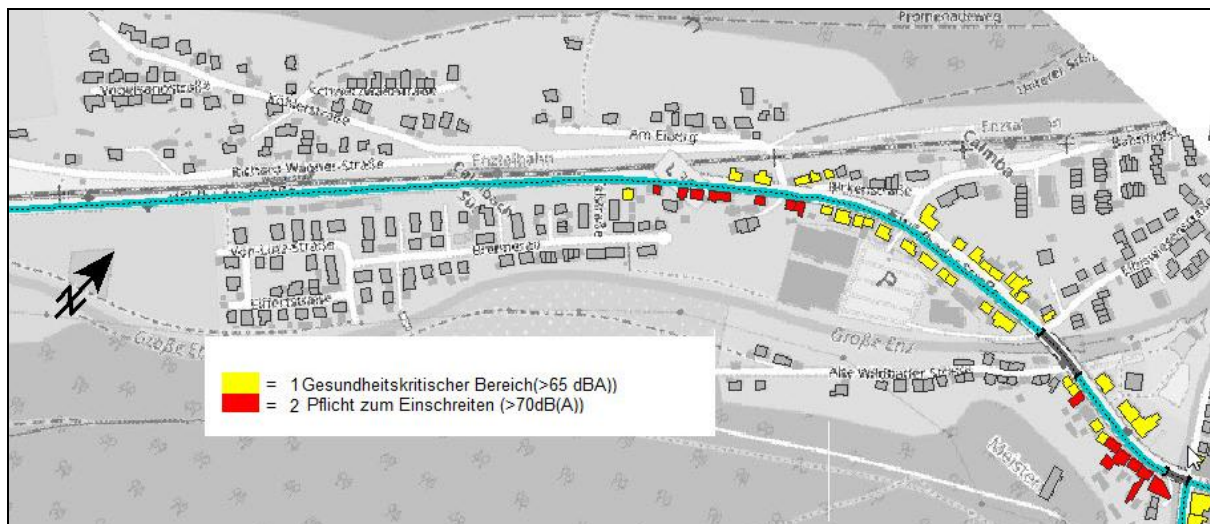


Abbildung 6: Überschrittene Gebäude Tagzeitraum

Die folgende Tabelle zeigt die rechnerische Reduzierung der betroffenen EinwohnerInnen in den Gebäuden vor und nach Durchführung der Maßnahmen.

Die Immissionspegel werden mit den ihnen zugeordneten Einwohnerzahlen in Pegelbereichen zusammengefasst. Das heißt, dass die Einwohner pro Gebäude dem lautesten Pegel zugeordnet werden.

Name	Intervalle	Bestand 50 km/h		40 km/h		30 km/h	
		LrT	LrN	LrT	LrN	LrT	LrN
Wildbader Straße	50 - 55	-	68	-	97	-	122
	55 - 60	3	191	19	221	25	264
	60 - 65	232	178	221	124	233	55
	65 - 70	131	5	168	-	179	-
	> 70	75	-	33	-	5	-

Tabelle 9: Betroffenheitsstatistik M 4

Tagzeitbereich (LrT)

Im Tagzeitbereich leben **75** EinwohnerInnen in Bereichen mit einer Lärmbelastung über 70 dB(A). Hier entsteht eine Pflicht zum Einschreiten durch lärmreduzierende Maßnahmen. Durch die Einführung von Tempo 30 km/h reduzieren sich diese Belasteten auf **5**.

Betrachtet man die Lärmwertüberschreitungen von **65 dB(A)** gibt es eine hohe Anzahl von **206 betroffenen BürgerInnen**, die durch die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung entlastet werden können. Trotzdem bleiben noch **184** Betroffene. Deshalb sollten noch zusätzliche Maßnahmen getroffen werden (Fahrbahnbelag siehe M 5).

Nachtzeitbereich (LrN)

Im Nachtzeitbereich leben insgesamt **183** EinwohnerInnen in Bereichen mit einer Lärmbelastung über 60 dB(A). Hier entsteht eine Pflicht zum Einschreiten durch lärmreduzierende Maßnahmen. Durch die Einführung von Tempo 30 km/h reduzieren sich diese Belasteten auf **55**.

Betrachtet man die Lärmwertüberschreitungen von **55 dB(A)** gibt es eine hohe Anzahl von **374 betroffenen BürgerInnen**, die durch die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung entlastet wer-

den können. Trotzdem bleiben noch **319** Betroffene. Deshalb sollten noch zusätzliche Maßnahmen getroffen werden (Fahrbahnbelag siehe M 5).

9.4.1 Abwägung: M 4

Für die rechtsfehlerfreie Aufnahme einer Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduzierung in den Lärmaktionsplan, muss eine Abwägung der straßenverkehrsrechtlichen Belange durchgeführt werden.

Abwägungskriterium	Abwägung M 4
Bereits durchgeführte Belagserneuerung und straßenbauliche Maßnahmen	Keine. Der Straßenbelag in diesem Abschnitt dringend sanierungsbedürftig (siehe auch M 5).
Ermittlung der V 85	Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg vertrat bei verschiedenen Anlässen (z.B. „Roadshow“ 2018 etc.) die Ansicht, dass die Ermittlung eines V 85-Wertes über die Erlasslage der Lärmaktionsplanung hinausgeht.
Bewertung der Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs;	Niedrigere gefahrene Geschwindigkeiten verbessern tendenziell die Verkehrssicherheit. Es gibt keinen offensichtlichen Grund, dass durch Temporeduzierungen die Sicherheit und die Leichtigkeit des fließenden Verkehrs beeinträchtigt werden. In den meisten untersuchten Fällen wirkt Tempo 30 positiv, auch wenn keine Begleitmaßnahmen wie Umbauten oder Radarkontrollen ergriffen werden. Die mittleren Geschwindigkeiten sinken auch ohne Begleitmaßnahmen. Reduziert werden vor allem die höheren und akustisch besonders störenden Geschwindigkeiten. Die Qualität des Verkehrsflusses bleibt zumindest unverändert. In einigen Fällen verbessert sie sich.
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr	Die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöht sich durch die Einführung von Tempo 30. Statistisch betrachtet, gehen vor allem die schweren Unfälle deutlich zurück .
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen	Kein Anpassungsbedarf.
Auswirkung auf die Luftreinhaltung in Gebieten mit Luftreinhalteplänen – Gebiete mit Umweltzonen	Keine Umweltzone oder Luftreinhalteplan vorliegend.
Akzeptanzprobleme der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer (V85 etc.)	Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg vertrat bei verschiedenen Anlässen (z.B. „Roadshow“ 2018 etc.) die Ansicht, dass die Ermittlung eines V 85-Wertes über die Erlasslage der Lärmaktionsplanung hinausgeht. In der Studie des Umweltbundesamtes: „Leitfaden – Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. LK Argus. Dessau-Roßlau. 2016“

Abwägungskriterium	Abwägung M 4
	<p>[26] wird folgendes dargestellt: „Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen hat in der Mehrheit der untersuchten Fälle auch ohne Begleitmaßnahmen eine geschwindigkeitssenkende Wirkung. Vor allem die hohen Geschwindigkeiten nehmen ab. Je länger Tempo 30 besteht, desto besser wird die Geschwindigkeitsregelung eingehalten.“ Nach einer Studie des Umweltbundesamts von 2015 zeigen Erfahrungen, dass in den meisten untersuchten Fällen Tempo 30 positiv wirkt, auch ohne Begleitmaßnahme. Reduziert werden vor allem die höheren und damit akustisch besonders störenden Geschwindigkeiten. Die Qualität des Verkehrsflusses bleibt zumindest unverändert oder verbessert sich [32]. Offensichtlich ist die Akzeptanz von Tempo 30 durchaus gegeben und führt auch nicht zu erhöhter Lärmbelastung durch hoctouriges Fahren.</p>
<p>Leichtigkeit der Realisierung und Kosten der Maßnahme</p>	<p>Die Maßnahme ist mit geringem Aufwand innerhalb weniger Tage realisierbar. Die Maßnahme selbst (Aufstellung der Schilder) verursacht nur geringe Kosten.</p>
<p>Beeinträchtigung der Verkehrs-/ Bündelfunktion/ Leistungsfähigkeit der Straße/ Fahrtzeitverlängerung</p>	<p>Gemäß Bundesfernstraßengesetz (FStrG) § 1 Abs. 1 sind Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) „öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. ... Eine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Bundesstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient.“ Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. Bei Landesstraßen handelt es sich gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 lit. a) StrG BW um „Straßen, die untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und vorwiegend dem durchgehenden Verkehr innerhalb des Landes dienen oder zu dienen bestimmt sind.“Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.</p> <p>Die Pflicht zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen gemäß § 47d Abs. 1 BImSchG bezieht sich explizit auf Hauptverkehrsstraßen (Bundes- und Landesstraßen) (VGH Baden-Württemberg, 17.07.2018 – 10 S 2449/17 –, Rn. 35). [15] Auch auf Bundes- und Landesstraßen sind daher Geschwindigkeitsbeschränkungen grundsätzlich möglich, soweit ihre Verkehrsfunktion in ausreichendem Maße erhalten bleibt.</p> <p>Die jeweilige Verkehrsfunktion ist im Rahmen der Abwägung zu würdigen. Es gibt jedoch keinen allgemeinen Grundsatz, wonach Geschwindigkeitsbeschränkungen an Hauptverkehrsstraßen generell ausgeschlossen wären. Auch Verkehrsbeschränkungen auf Grundlage von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 i.V.m. Abs. 9 Satz 3 StVO betreffen üblicherweise klassifizierte und weitere Vorfahrtstraßen, da sich außerhalb dieser Straßenkategorien die Einführung von Tempo 30-Zonen gemäß § 45 Abs. 1c StVO bereits etabliert hat.[19]</p> <p>Die jeweilige Verkehrsfunktion als verbindende und erschließende Straße bleibt auch mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in aus-</p>

Abwägungskriterium	Abwägung M 4
	<p>reichendem Maße erhalten. Denn der maximale Fahrzeitverlust durch die Geschwindigkeitsbeschränkung beträgt auf der:</p> <ul style="list-style-type: none"> • L 351 bei einer Maßnahmenlänge von 1.235 m ca. 59 Sekunden. <p>Dabei ergibt sich in der Realität durch eine Geschwindigkeitsreduzierung meist eine Verstetigung des Verkehrsflusses. Dadurch fällt der Fahrzeitverlust in der Praxis häufig geringer aus als rechnerisch ermittelt. [31] Die rechnerische Fahrzeitverlängerung wird tags durch die Lichtsignalanlagen relativiert. In der Realität wird der Zeitunterschied am Tag geringer ausfallen.</p> <p>Die noch verbleibende Fahrzeitverlängerung ist mit Blick auf die hohe Lärmentlastung der Bevölkerung hinzunehmen. Weder Gewerbebetreibende noch Privatpersonen werden durch diese Fahrzeitverlängerung ernsthaft beeinträchtigt.</p>
Wirtschaftlich Aspekte	<p>Durch die Reduzierung der Pegelwerte erfahren die anliegenden Gebäude eine Wertsteigerung und die Gesundheitsgefährdung der Anwohner wird reduziert. (Reduzierung der Gesundheitskosten)</p>
Auswirkungen auf den ÖPNV	<p>Rein rechnerisch entsteht eine Fahrzeitverlängerung von 59 Sekunden durch die geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen. Da Linienbusse durch das Anfahren von Haltestellen häufig abbremsen und wieder anfahren, ist die gefahrene tatsächliche Geschwindigkeit niedriger als die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit. Dementsprechend ist der tatsächliche Zeitverlust geringer. Das gleiche gilt für die Ampel, die den allgemeinen Verkehrsfluss hemmt.</p>

Tabelle 10: Abwägung M 4

Fazit der Abwägung:

In diesem Maßnahmenbereich sind 142 BürgerInnen am Tag mit über 65 dB(A) und 210 BürgerInnen in der Nacht mit über 55 dB(A) betroffen. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung entlastet die BewohnerInnen um bis zu 3 dB(A). Weitere Maßnahmen sind notwendig (siehe M 5).

In einer Stellungnahme des Landratsamtes Calw vom 5. August 2022 zu einem Folgeantrag der Stadt Wildbad wurde folgender Sachverhalt dargestellt:

*„Sollten sich bei einer Lärmberechnung im Rahmen einer freiwilligen Lärmaktionsplanung Lärmwertüberschreitungen von **65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts** mit einer **großen Anzahl Lärmbetroffener** bestätigen, wären damit Lärmbetroffenheiten vorhanden, die der Straßenverkehrsbehörde das Anordnungsersuchen eröffnen und nach einer rechtsfehlerfreien Abwägung Grundlage für verkehrrechtliche Maßnahmen, wie beispielsweise auch einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen unter Zustimmung des Regierungspräsidium Karlsruhe, sein können.“*

Die Abwägung zeigt, dass der Entlastungswirkung keine oder nur geringfügige widerstreitende Interessen gegenüberstehen, siehe auch Maßnahme 5.

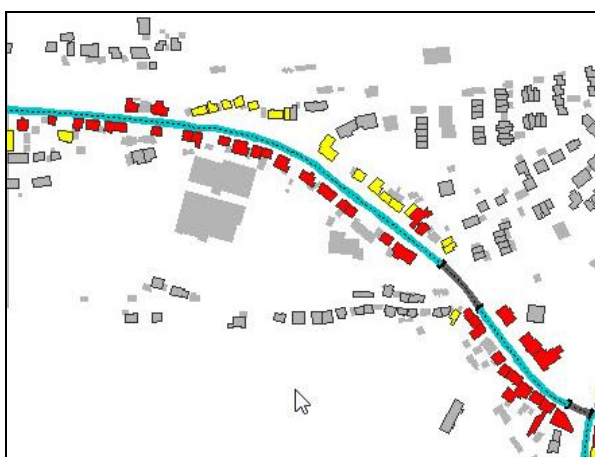
9.5 L 351: M 5

-> lärmarmen Fahrbelag Teilbereich der Wildbader Straße

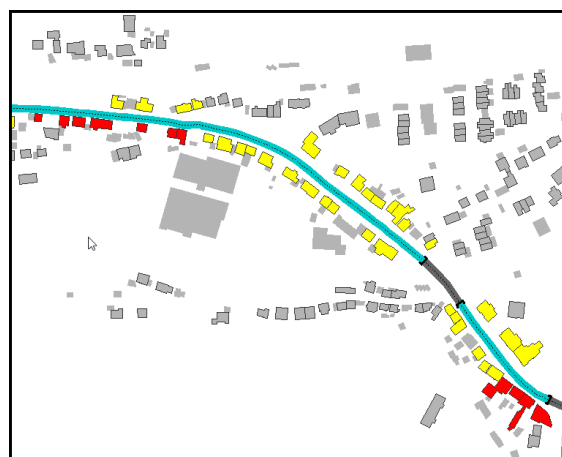
Für einen Teilbereich der Maßnahme 4, ab Ankerkreuzung bis Wildbader Straße 81, wird zusätzlich in lärmarmen Fahrbelag gefordert (siehe M 4).

Im Folgenden werden Überschreitungen der Orientierungswerte bei bestehendem Tempo 50 km/h ohne und mit lärmarmem Fahrbelag dargestellt und zusätzlich im Zusammenhang mit Tempo 40 und 30 km/h.

Für die Berechnung wurde für den lärmarmen Belag eine Reduzierung von 2,7 dB(A) angesetzt (konservativer Ansatz).



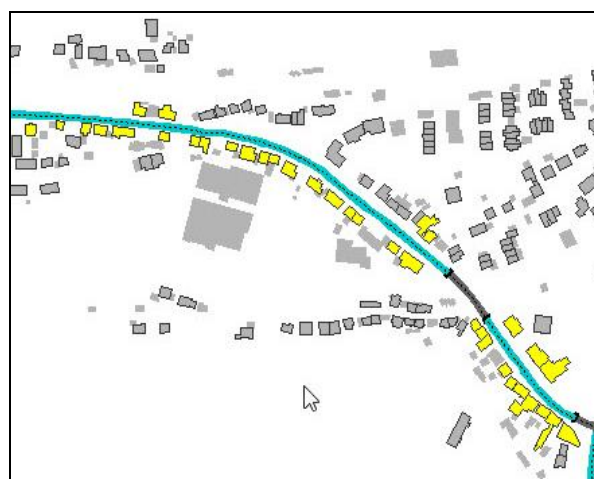
Bestand Nacht



Bestand Nacht lärmarmen Belag



Tempo 40 km/h und lärmarmen Belag Nacht



Tempo 30 km/h und lärmarmen Belag Nacht

Abbildung 7: Überschrittene Gebäude Nachtzeitbereich bei unterschiedlichen Maßnahmen

Die folgende Tabelle zeigt die rechnerische Reduzierung der betroffenen EinwohnerInnen in den Gebäuden vor und nach Durchführung der Maßnahmen.

Name	Intervalle	Bestand		Best lärmarm		40 lärmarm		30 lärmarm	
		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner	
		LrT	LrN	LrT	LrN	LrT	LrN	LrT	LrN
M5 Wildbader Str. (Teil)	55 - 60	-	52	24	149	40	168	57	183
	60 - 65	55	178	55	55	88	31	137	-
	65 - 70	131	5	178	-	134	-	67	-
	>70	75	-	5	-	-	-	-	-

Tabelle 11: Betroffenheitsstatistik M 5

Im Vergleich mit **M 4** (Standardbelag) zeigt die obenstehende Tabelle eine deutlich stärkere Entlastung durch die Kombination der Geschwindigkeitsreduzierung mit einem lärmarmen Fahrbahnbelag. Trotzdem verbleiben noch immer viele Betroffene über 55 dB(A) in der Nacht und über 65 dB(A) am Tag.

Die Erneuerung eines Fahrbahnbelags, gleich welcher Bauart, verursacht während der Bauphase erhebliche Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs. Für einen lärmarmen Belag müssen gegenüber einem Standardbelag ggf. etwas höhere Kosten (10-15%) angesetzt werden.

Fazit M 4 und M5:

Die Ergebnisse der Kombination der beiden Maßnahmen zeigen deutlich, wie dringend in diesem Bereich Maßnahmen ergriffen werden müssen. Selbst wenn Tempo 30 km/h plus lärmarmen Fahrbahnbelag durchgeführt werden, bleiben noch eine hohe Anzahl von Betroffenen in beiden Zeitbereichen. **Die Durchführung beider Maßnahmen wird dringend empfohlen.**

9.6 L 351: M 6

-> Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf der L 351

An der Kriegsstraße (zwischen Ankerkreuzung und Faas-Kreisel) überschreiten einzelne Gebäude Werte für eine Pflicht zum Einschreiten (siehe Karte 3-1 und 3-2 im Anhang).

Hier sollte durch eine Genehmigung von Tempo 30 km/h außerdem ein Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vermieden werden, zumal im Einzugsbereich der Straße Schüler der Fünftäler Schule unterwegs sind (Sicherheitsaspekt).

9.7 L 397: M 7

-> Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h an der Hauptstraße (L 397)

Entlang der Hauptstraße gibt es vor allem nachts Überschreitungen der gesundheitskritischen Werte von 55 dB(A). Auch hier würde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h eine Entlastung von 2-3 dB(A) bringen.

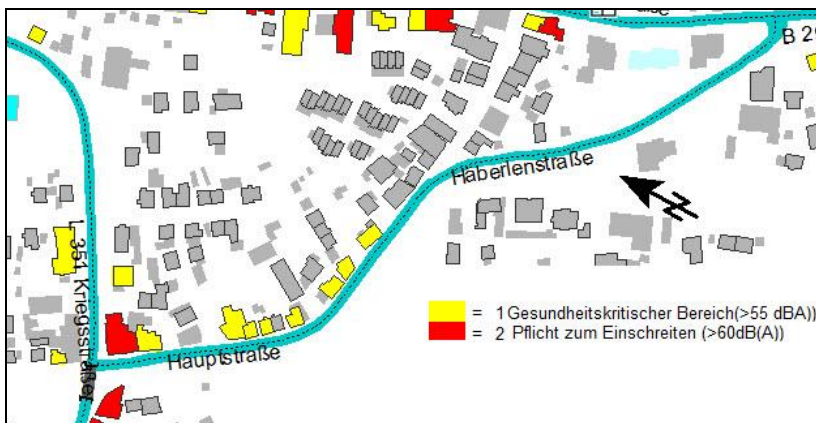


Abbildung 8: Überschrittene Gebäude im Nachtzeitbereich

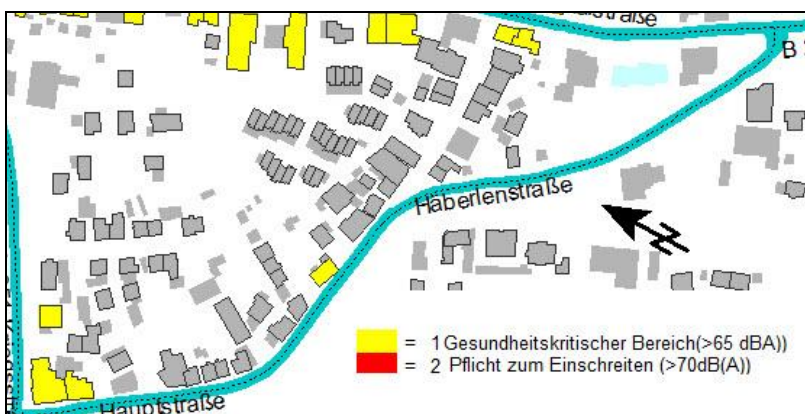


Abbildung 9: Überschrittene Gebäude im Tagzeitbereich

Name	Intervalle	Bestand 50 km/h		40 km/h		30 km/h	
		LrT	LrN	LrT	LrN	LrT	LrN
M7 Hauptstraße	55 - 60	6	37	6	24	10	12
	60 - 65	61	3	61	1	60	1
	65 - 70	13	-	13	-	10	-
	> 70	-	-	-	-	-	-

Tabelle 12: Betroffenheitsstatistik M 7

9.8 M 8

-> Lärmschutzfensterprogramm

Für folgende Fälle sollte ein Lärmschutzfensterprogramm aufgelegt werden:

- Für Gebäude mit dokumentierten Überschreitungen, die nicht in einem der oben aufgeführten Maßnahmenbereiche liegen.
- Für Gebäude, die trotz (geplanter) Maßnahmen, wie z.B. Temporeduzierung, weiterhin Überschreitungen aufweisen.

9.9 Bad Wildbad: L 351 südlich des Meisterntunnels

Auf Wunsch der Stadt Bad Wildbad wurde die Belastung L 351 südlich des Meisterntunnels und eine mögliche Entlastungswirkung durch Tempo 30 km/h dargestellt (siehe Karte 4-1- und 4-2 im Anhang).

Name	Intervalle	Bestand		40 km/h		30 km/h	
		Einwohner		Einwohner		Einwohner	
		LrT	LrN	LrT	LrN	LrT	LrN
L 351 Bad Wildbad Süd	55 - 60	17	45	29	21	46	-
	60 - 65	74	-	62	-	45	-
	65 - 70	-	-	-	-	-	-
	> 70	-	-	-	-	-	-

Tabelle 13: Betroffenheitsstatistik

Im Nachtzeitbereich werden gesundheitskritische Werte überschritten. Die Betroffenen können durch Tempo 30 km/h auf 0 reduziert werden.

10 Ruhige Gebiete

In der Lärmaktionsplanung sollen „Ruhige Gebiete“ vor einer Zunahme des Lärms geschützt werden. „Ruhige Gebiete“ sollen von der zuständigen Behörde festgelegte Gebiete sein, die keinem Verkehrslärm, Industrie-, Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind. Zur verbindlichen Festlegung ruhiger Gebiete nach Umgebungslärmrichtlinie und BImSchG sind die Verfahrensvorschriften nach § 47d Abs. 3 BImSchG einzuhalten.

10.1 Leitfaden zur Festlegung ruhiger Gebiete Verkehrsministerium Baden-Württemberg

2019 wurde vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg ein Leitfaden zur Festlegung ruhiger Gebiete in der Lärmaktionsplanung veröffentlicht.[28] Darin wird Folgendes dargestellt:

„Die Definition, Auswahl und Festlegung ruhiger Gebiete ist in das Ermessen der für die Lärmaktionsplanung zuständigen Stellen gestellt; in Baden-Württemberg sind das die Städte und Gemeinden.“

Es bestehen demnach keine Vorgaben aus den entsprechenden Regelwerken hinsichtlich Größe oder naturräumlicher Ausstattung der Gebiete. Die Gemeinden können eigenständig Kriterien für die Gebietsauswahl festlegen. Die Qualität der ruhigen Gebiete kann sich dabei nicht nur am vorhandenen Lärmpegel, sondern auch über Faktoren wie Begrünung, Ausstattung etc. orientieren. Mögliche Gebietstypen sind dabei großräumige, zusammenhängende Naturräume (weitgehend frei von Umgebungslärm), Spaziergebiete am Ortsrand (erschlossen), Stadtparks, innerörtliche Erholungsräume (Rückzugsorte, relativ ruhig) und innerörtliche Achsen als Wegeverbindungen z.B. für Fuß- und Radverkehr. Sie sollen für die EinwohnerInnen erreichbar sein und für die Allgemeinheit zugänglich. Die Grenzen der Gebiete sollten sich an vorhandenen Wegen oder Flurstücken orientieren.

Bei der Festlegung ruhiger Gebiete sind die Erfordernisse der Raumordnung, aber auch gemeindliche Entwicklungsziele zu beachten.

In den meisten Fällen liegen diese potenziellen Gebiete außerhalb der durch die Lärmkartierung kartierten Flächen, d.h. es gibt keine Angaben über die Lärmbelastung. Deshalb machen auch Grenzwerte zur Abgrenzung keinen Sinn.

Ruhige Gebiete können im Lärmaktionsplan selbst festgelegt werden. Diese Festlegung ist - bei nachfolgenden Planungen - als abwägungsrechtlicher Belang nach dem jeweils einschlägigem planungsrechtlichen Abwägungsgebot zu berücksichtigen. Die Festlegung kann auch mit der Maßnahme verknüpft werden, dass die entsprechenden Gebiete im Flächennutzungsplan oder Bebauungsplan festgesetzt werden sollen. Diese bewirken zwar keine unmittelbar zwingende Bindungswirkung, sind jedoch im Zuge nachfolgender Planungsentscheidungen in Betracht zu ziehen.

Möglich sind auch weiterführende Festlegungen, z.B. einer Koppelung mit der Bauleitplanung.

Im Lärmaktionsplan sollte eine nachvollziehbare Begründung und Dokumentation des Auswahlprozesses inkl. Erfassung der heutigen Situation, der genutzten Auswahlkriterien und der Abwägung festgehalten werden.

12 Abwägung der Stellungnahmen zur Offenlage des LAP

Im Dezember 2022 wurde die Öffentlichkeitsbeteiligung für den LAP Bad Wildbad abgeschlossen. Im Folgenden werden die eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Bürger*innen der Stadt Bad Wildbad zusammengefasst und kommentiert.

12.1 Angrenzende Nachbargemeinden

Aus den abgrenzenden Nachbargemeinden kamen keine Einwände gegen die vorgeschlagenen Maßnahmen.

12.2 Träger öffentlicher Belange

Die beteiligten Träger öffentlicher Belange hatten ebenfalls keine Einwände gegen die vorgeschlagenen Maßnahmen. Die Stellungnahmen des RP Karlsruhe und des Landratsamtes Calw werden weiter unten getrennt betrachtet.

12.3 Bürger*innen

Die Anmerkungen und Hinweise der Bürger*innen werden zur Kenntnis genommen.

In den Stellungnahmen wird mehrfach der Wunsch nach häufigeren Geschwindigkeitskontrollen an der Bundes- und den Landesstraßen angesprochen. Diese Anregung wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen und kann direkt bei der Straßenverkehrsbehörde beantragt werden. Eine Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen liegt im Ermessen des Landratsamtes.

-> Ein Antrag auf Geschwindigkeitskontrollen kann demnach an die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Landratsamt Calw gestellt werden.

In einer Stellungnahme wurde die Richtigkeit der Lärmwerte angezweifelt. Die Schallpegel müssen nach der geltenden Gesetzeslage gerechnet werden (16. BImSchV und RLS-90). Die Grundlage der Berechnungen ist laut dieser Richtlinien der **Durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV)** – gemittelt **über ein ganzes Jahr**. Einzelne Schallereignisse oder zeitlich begrenzte Spitzen (z.B. „Berufsverkehr“) sind z.T. wesentlich lauter. Da die Verkehrszahlen auf den Jahresdurchschnitt verteilt werden, werden Spitzen und ruhige Phasen (vom Gesetzgeber) nicht berücksichtigt.

12.4 Vermögen und Bau Baden- Württemberg

Vermögen und Bau Baden- Württemberg nimmt zur Ausweisung der ruhigen Gebiete wie folgt Stellung: „Die Einstufung des Kurparks als ruhiges Gebiet ist im Sinn des Landes“.

12.5 Regierungspräsidium Karlsruhe

Das Regierungspräsidium Karlsruhe führt in seiner Stellungnahme vom 22.12.2022 aus:

„Die höhere Straßenverkehrsbehörde ist bereit und willens, den nach Fachrecht zulässigen Verkehrsbeschränkungen zuzustimmen. Voraussetzung hierbei ist neben einer deutlichen Anzahl Lärmbetroffener der rechnerische Nachweis der maßgeblichen Richtwertüberschreitungen. Aus den im Rahmen der Anhörung vorgelegten Unterlagen ergeben sich in den genannten Maßnahmenbereichen **Lärmwerte nach RLS-90**, die vorbehaltlich der noch durchzuführenden Prüfung

durch das Landratsamt Calw **Grundlage für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen sein können**. Die Konkretisierung erfolgt im Rahmen des Zustimmungsverfahrens.“

12.6 Landratsamt Calw

Die Träger Öffentlicher Belange wurden im Rahmen der Offenlage des LAP Bad Wildbad beteiligt. Das Landratsamt macht die Genehmigung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen von der Anzahl der betroffenen Personen abhängig, ohne dabei einen eigenen „Schwellenwert“ und die entsprechende Beurteilungsgrundlage zu benennen.

Anmerkung:

Eine einzelne Person ist einer (berechneten) Belastung ausgesetzt, unabhängig davon, ob eine hohe oder eine niedrige Anzahl Betroffener im Straßenabschnitt wohnen. Daraus unterschiedliche Lärmschutzmaßnahmen für die betroffenen Personen abzuleiten, ist leider gängige Praxis. Lärmschutzfenster schützen ausschließlich die Innenräume; an der Emission (Lärmquelle) wird nichts verändert. Grundsätzlich sind aktive Maßnahmen, wie z.B. Geschwindigkeitsreduzierungen vorzuziehen.

12.6.1 Bundes- und Landstraßen unter 8.200 Kfz/24h

Für Straßenabschnitte, die einen DTV unter 8.200 Kfz/24h aufweisen, obliegt die Ermessensausübung im Zusammenhang mit den geforderten Maßnahmen der unteren Straßenverkehrsbehörde (siehe Ergänzung zum „Kooperationserlass“ vom 13. April 2021).

Folgende untersuchte Straßenabschnitte fallen darunter:

„ ...die Streckenabschnitte B294 Kreisverkehr, B294 Höfener Straße ab Kreisverkehr bis Kreuzung Calwer Straße, Kleinenztalstraße ab Kreuzung Calwer Straße bis Kreuzung Häberlenstraße, B294 Kleinenztalstraße bis/ab Kreuzung Meisternstraße, B296 Calwer Straße, L397 Häberlenstraße, L397 Hauptstraße, L351 Kriegsstraße ab Kreisverkehr Faas-Kreisel/Höfener Straße bis Kreuzung Wildbader Straße und L351 Kernerstraße bis Ziegelhüttenstraße fallen nicht unter die Definition einer Hauptverkehrsstraße gemäß § 47b BImSchG (Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr). In diesem Fall obliegt die Ermessensausübung für hierauf abzielende Maßnahmen der zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörde.“ (Stellungnahme LRA Calw vom 30.11.2022)

In den oben genannten Abschnitten mit Verkehrszahlen unter 8.200 Kfz/24h werden trotz Überschreitungen der Richtwerte nach dem Ermessen des Landratsamtes ausschließlich passive Lärmschutzmaßnahmen / Lärmschutzfenster im Rahmen der Lärmsanierung vorgeschlagen (betrifft die Maßnahmenvorschläge M2, M6, M7 des LAP).

Vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierungen werden vom Landratsamt Calw wegen einer zu geringen Zahl an Betroffenen nicht in Betracht gezogen (siehe oben).

An der Kriegstraße (M6) sollte vor allem auch die die Sicherheit für Schüler mit in Betracht gezogen werden.

Alle anderen Abschnitte der B 294 und der Wildbader Straße liegen über 8.200 Kfz/24h.

12.6.2 Bundes- und Landstraßen über 8.200 Kfz/24h

M1, B 294 (von Höfen kommend bis Ortseingang (a) und von Ortseingang bis Faas-Kreisel (b))

Das Landratsamt Calw vermerkt in seiner Stellungnahme, dass im Bereich der geforderten Geschwindigkeitsbeschränkungen von 100/70 km/h auf 50 km/h (M1a) oder von 50 km/h auf 30 km/h (M1b) die Pegelminderungen aufgrund der Geschwindigkeitsbeschränkungen nur 1,1 dB(A) betragen würden. Tatsächlich werden die Pegel deutlich stärker reduziert, wie auch den Pegeltabellen aus dem Anhang des LAP zu entnehmen ist, die dem Landratsamt Calw vorliegen. Gebäudefassaden, die an der Bundesstraße liegen, erfahren eine **Reduzierung von 2,5 dB(A)**.

Wie das Landratsamt Calw selbst schreibt, können „bereits ab einer berechneten Differenz von 2,1 dB(A) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen geeignet sein (können) (vgl. Ziffer 2.3 Lärmschutz-Richtlinien-StV)“.

Laut Landratsamt sind auch nicht genügend betroffene Personen vorhanden, weshalb die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen für nicht möglich gehalten werden.

M2, B 294 (Lärmschutzfensterprogramm an der B294 ab Faas-Kreisel bis Kreuzung Hauptstraße)

Die Pegelüberschreitungen an den Gebäuden mit vordringlichem Handlungsbedarf sind im Anhang Tabelle 2 dokumentiert. Es gelten die Auslösewerte der Lärmsanierung. Damit ist der vordringliche Handlungsbedarf dokumentiert.

M3, B 294 (Kleinenztalstraße Nr. 39 bis Kleinenztalstraße Nr. 75 und ab der Kreuzung B296 bis auf gleicher Höhe)

„Eine Zustimmung der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts von 22 Uhr bis 6 Uhr für die Kleinenztalstraße B 294 Haus Nr. 39 bis Haus Nr. 75 und ab der Kreuzung zur B 296 und bis auf gleiche Höhe, erfolgt vorbehaltlich der durch die Stadt Bad Wildbad noch vorzunehmenden Maßnahmenabwägung nach Anhörung der Träger öffentlicher Belange zum LAP sowie der Vorlage dieser Stellungnahmen mit dem anschließenden Antrag auf Geschwindigkeitsbeschränkung an das Landratsamt Calw als zuständige Straßenverkehrsbehörde.“ (Stellungnahme LRA Calw vom 30.11.2022)

Die geforderte Maßnahmenabwägung wurde bereits im Lärmaktionsplan vorgenommen und die Anhörung der Träger Öffentlicher Belange wurde bereits durchgeführt.

-> Ein Antrag auf Geschwindigkeitsbeschränkung kann demnach an die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Landratsamt Calw gestellt werden.

M4, Wildbader Straße (L351, Wildbader Straße von Ankerkreuzung bis Einmündung Talwiesenstraße / Brennerau /Ortseingang)

„Die konkrete Festlegung der Geschwindigkeit auf 30 km/h für den Straßenabschnitt Wildbader Straße 1 bis 77 erfolgt vorbehaltlich der durch die Stadt Bad Wildbad noch vorzunehmenden Maßnahmenabwägung nach Anhörung der Träger öffentlicher Belange zum LAP sowie der Vorlage dieser Stellungnahmen mit dem anschließenden Antrag auf Geschwindigkeitsbeschränkung an das

Landratsamt Calw als zuständige Straßenverkehrsbehörde“. (Stellungnahme LRA Calw vom 30.11.2022)

Die Maßnahmenabwägung wurde bereits im Lärmaktionsplan der Stadt Bad Wildbad vorgenommen. Die Anhörung der Träger Öffentlicher Belange wurde bereits durchgeführt.

-> Ein Antrag auf Geschwindigkeitsbeschränkung kann demnach an die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Landratsamt Calw gestellt werden.

Anmerkung:

Die Fahrbahnsanierung sollte mit einem lärmarmen Fahrbahnbelag erfolgen. Nur so werden in Kombination mit der Geschwindigkeitsreduzierung die (hohen) Lärmbelastungen deutlich reduziert (siehe Bericht).

M6, Kriegsstraße (zwischen Ankerkreuzung und Faas-Kreisel)

Die Pegelüberschreitungen an den Gebäuden mit vordringlichem Handlungsbedarf sind in der Tabelle 2 im Anhang des LAP dokumentiert.

M7, Hauptstraße

Aus Sicht des Landratsamtes Calw werden 9 betroffene Gebäude mit 35 betroffenen Einwohner*innen im gesundheitskritischen Bereich als nicht ausreichend für eine geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme angesehen (siehe oben).

Sinnvoll wäre es die gesamte Strecke (Haupt- und Häberlenstraße) auf 30 km/h zu reduzieren, damit kein Wechsel der Höchstgeschwindigkeit stattfindet.

M8, Lärmschutzfensterprogramm

„Einer Prüfung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzfensterprogramm) wird für Gebäude mit dokumentierten Überschreitungen, die nicht in einem der aufgeführten Maßnahmenbereiche liegen und die trotz Maßnahmen weiterhin Überschreitungen nach RLS-90 aufweisen, zugestimmt.“

Die Voraussetzungen/ Regeln für die Bezuschussung von Lärmschutzfenstern sind in der Stellungnahme des LRA Calw beschrieben.

13 Beschluss des Gemeinderates vom 28.02.2023

Geänderter und gefasster Beschlussvorschlag zur Sitzungsvorlage GR-X/0487/2022 in der Gemeinderatssitzung am 28.02.2023 nach der Vorberatung im VST am 14.02.2023 und Ergänzungsantrag SR Borg am 28.02.2023:

1. Der Gemeinderat nimmt die Zusammenfassung und Abwägung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit zur Kenntnis. Er beschließt den Entwurf des Lärmaktionsplans (mit vorheriger Aufnahme des als Anlage beigefügten Schlusskapitels).
2. Es wird beschlossen, das Lärmschutzfensterprogramm weiterhin zu verfolgen (M8) und beim Landratsamt Calw als zuständiger Straßenverkehrsbehörde folgende Maßnahmen zu beantragen:
 - a. Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 294 (Kleinenztalstraße 39 bis 75) auf 30 km/h nachts von 22 Uhr bis 6 Uhr (M3)
 - b. Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 294 zwischen Einmündung Lindenplatz bis Kleinenztalstraße 39 auf 30 km/h nachts (Verlängerung von M3 unter a)) zur Vermeidung häufiger Wechsel in der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Ergänzung nach Beschluss VST)
 - c. Geschwindigkeitsbeschränkung auf der L 351/Wildbader Straße zwischen Ankerkreuzung und Einmündung Talstraße auf 30 km/h (M4)
 - d. Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Kriegsstraße zwischen Faas-Kreisel und Ankerkreuzung auf 30 km/h (M6 – Ergänzung nach Beschluss VST)
 - e. Geschwindigkeitskontrollen an den genannten Bereichen
 - f. Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Hauptstraße (L 397) auf 30 km/h (M7 - Erweiterung auf Antrag Borg in der GR-Sitzung am 28.02.2023)

14 Anlagen

Karten im Anhang

Karte 1 -1 L_{DEN}	Calmbach – Rasterlärmkarte (VBUS) L _{DEN}
Karte 1 -2 L_{Night}	Calmbach – Rasterlärmkarte (VBUS) L _{Night}
Karte 2-1 L_{DEN}	Bad Wildbad – Rasterlärmkarte (VBUS) L _{DEN}
Karte 2-2 L_{Night}	Bad Wildbad – Rasterlärmkarte (VBUS) L _{Night}
Karte 3-1 Tag	Calmbach -- Gebäudelärmkarte (RLS-90) – Auswertung überschrittene Gebäude Tagzeitbereich
Karte 3-2 Nacht	Calmbach -- Gebäudelärmkarte (RLS-90) – Auswertung überschrittene Gebäude Nachtzeitbereich
Karte 4-1 Tag	Bad Wildbad -- Gebäudelärmkarte (RLS-90) – Auswertung überschrittene Gebäude Tagzeitbereich
Karte 4-2 Nacht	Bad Wildbad -- Gebäudelärmkarte (RLS-90) – Auswertung überschrittene Gebäude Nachtzeitbereich

Tabellen im Anhang zur Vorlage für Fachbehörden

Listen der Gebäude mit Pegelwerten > 65 dB(A) Tag und 55 dB(A) Nacht in den jeweiligen Maßnahmenbereichen, berechnet nach RLS-90 (höchste Pegel an Gebäuden) – Vergleich Bestand mit Maßnahmen

Tabelle 1	M 1 B 294 Ortseingang
Tabelle 2	M 2 Faas-Kreisel bis Kreuzung Hauptstraße
Tabelle 3	M 3 Kleinentalstraße
Tabelle 4	M 4 Wildbader Straße bis Ortsausgang Calmbach
Tabelle 5	M 5 Wildbader Straße – zusätzlich lärmarmer Fahrbahnbelag
Tabelle 6	M 7 Hauptstraße
Tabelle 7	Dokumentation Bad Wildbad südlich Meisterntunnel

15 Literatur

- [1] Das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union: **Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments** und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.
- [2] **BImSchG** Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge - **§ 47 BImSchG** Luftreinhaltepläne, Aktionspläne, Landesverordnungen; § 47a-f
- [3] Bundesministerium der Justiz (Hrsg.): Bekanntmachung der **Vorläufigen Berechnungsverfahren** für den Umgebungslärm nach § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) – Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (**VBUS**) 22. Mai 2006; Bundesanzeiger Jg. 58 Nummer 154 a
- [4] Der Bundestag und Bundesrat: Gesetz zur **Umsetzung der EG-Richtlinie** über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005. Bundesgesetzblatt Jg. 2005 Teil I Nr. 38
- [5] **34. BImSchV** - Verordnung der Bundesregierung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Strategische Lärmkartierung). Drucksache 95/05 vom 02.02.05; Köln
- [6] **16. BImSchV** - 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes / Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990, Bundesgesetzblatt Nr. 27/1990, ausgegeben zu Bonn am 20. Juni 1990
- [7] Der Bundesminister für Verkehr, Abteilung Straßenbau: Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen **RLS-90**, Ausgabe 1990
- [8] Umweltbundesamt (Hrsg.): LAI-AG Aktionsplanung. LAI - Hinweise zur Lärmaktionsplanung. Aktualisierte Fassung vom 09. März 2017
- [9] Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr, Baden-Württemberg: Regelung zum Verkehrslärmschutz an Straßen. Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfern- und Landesstraßen. Schreiben an die Regierungspräsidien in Baden-Württemberg vom 9. August 2010
- [10] Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Baden-Württemberg: Regelung zum Verkehrslärmschutz an Straßen - Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Landesstraßen. Schreiben an die Regierungspräsidien in Baden-Württemberg vom 22.01.2016
- [11] Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, Stuttgart (Hrsg.): Strategie für einen lärmarmen Verdichtungsraum. Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit. Stuttgart, 2011.
- [12] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Stuttgart: Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg. (Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung); 29. Oktober 2018

- [13] Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Durchführung des Landesgemeindefinanzierungsgesetzes für den kommunalen Straßenbau (VwV-LGVFG KStB). Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, Az.: 2-3932/253, 2. Mai 2014
- [14] Umweltbundesamt: Lärmindernde Fahrbahnbeläge. Ein Überblick über den Stand der Technik. Aktualisierte Überarbeitung. Texte 20/2014
- [15] Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg: Urteil zum „Anspruch einer Gemeinde auf straßenverkehrsrechtliche Umsetzung eines Lärmaktionsplanes; hier: Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb einer Ortsdurchfahrt“ vom 17.07.2018 10 S 2449/17
- [16] Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg: Verkehrsmonitoring
- [17] **Baunutzungsverordnung** (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990, zuletzt geändert am 22. April 1993 durch Artikel 3 des Gesetzes zur Erleichterung von Investitionen und der Ausweisung und Bereitstellung von Wohnbauland.
- [18] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (**Lärmschutz-Richtlinien-StV**) vom 23.11.2007
- [19] Straßenverkehrs-Ordnung (**StVO**) V. v. 06.03.2013 BGBl. I S. 367 (Nr. 12); zuletzt geändert durch Artikel 1 V. v. 06.10.2017 BGBl. I S. 3549
- [20] Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg: Lärmkarten (Webseite)
<https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/laerm-und-erschuetterungen/laermkarten>
- [21] Bundesministerium der Justiz (Hrsg.): Bekanntmachung der **Vorläufigen Berechnungsverfahren** für den Umgebungslärm nach § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) – Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (**VBEB**) vom 09. Februar 2007; Bundesanzeiger Nummer 75 vom 20. April 2007
- [22] <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrslaerm#belastigung-durch-verkehrslarm> (Stand September 2019)
- [23] <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/laerm-und-erschuetterungen/fahrbahn-oberflaechen> (Stand September 2019)
- [24] Umweltbundesamt: Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30 - Stärkung der Entscheidungskompetenzen der Kommunen. Berlin, 30/2016
- [25] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes- **VLärmSchR 97** – vom 27. Mai 1997
- [26] Umweltbundesamt: Leitfaden – Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. LK Argus. Dessau-Roßlau. 2016
- [27] Umweltbundesamt Österreich: Höhere Geschwindigkeit führt zu höherer Umweltbelastung.
<https://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/verkehr/fahrzeugtechnik/pkw/tempo/>
(Stand 09.10.2019)

- [28] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: **Ruhige Gebiete** – Leitfaden zur Festlegung in der Lärmaktionsplanung; Stuttgart 2019

- [29] Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Umweltschutz Berlin: Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen. Berlin. März 2017.

- [30] Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg: Datenblätter (Webseite)
<https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/laerm-und-erschuetterungen/datenblaetter>

- [31] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg: Ergänzungen zum Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom 29.10.2018. Schreiben an die Kommunen und Regierungspräsidien vom 13. April 2021

- [32] Umweltbundesamt: TUNE ULR Technisch-wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierungen. Heft 33/2015. Dessau-Roßlau, 2015