



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR


Ministerium für Verkehr • Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

An die
Kommunen des Landes Baden-Württemberg
Regierungspräsidien
- höhere Immissionsschutzbehörde
- höhere Straßenverkehrsbehörde

Stuttgart 08.02.2023
Name Christopher Stange
Durchwahl 0711 89686-4303
E-Mail christopher.stange@vm.bwl.de
Geschäftszeichen VM4-8826-27/10/2
(Bitte bei Antwort angeben)

Nachrichtlich:

Landratsämter
Landkreistag Baden-Württemberg
Städtetag Baden-Württemberg
Gemeindetag Baden-Württemberg
Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg, Abteilung 3

 Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg
Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung

Sehr geehrte Damen und Herren,

viele Städte und Gemeinden können inzwischen auf die Erfahrungen von zwei, teilweise drei Runden der Lärmaktionsplanung zurückblicken. Bis zum 18. Juli 2024 sind die Lärmaktionspläne der vierten Runde aufzustellen bzw. bestehende Lärmaktionspläne zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Die Lärmaktionsplanung der Städte und Gemeinden hat sich als wichtige Säule beim Schutz vor Verkehrslärm in Baden-Württemberg etabliert. Vielerorts ist es gelungen, durch die Umsetzung konkreter Maßnahmen die Lärmsituation zu verbessern. Berechnungen haben gezeigt, dass ohne die umgesetzten Geschwindigkeitsbeschränkungen, lärmindernden Fahrbahnbeläge und Lärmschutzwände etwa ein Drittel mehr Menschen von gesundheitskritischen nächtlichen Lärmpegeln über 55 dB(A) betroffen wären.

Informationen zum Schutz personenbezogener Daten nach der DSGVO finden sich auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr unter „Service“ / „Datenschutz“. Auf Wunsch werden diese Informationen in Papierform versandt.

Doch weiterhin müssen Bürgerinnen und Bürger Einschränkungen und Gesundheitsbelastungen wegen Lärms erleiden, insbesondere auch solche, die ihre Interessen nicht hörbar machen. Dem Verkehrsministerium war und ist es ein Anliegen, dass bestehende Handlungsspielräume im Sinne der Lärmbetroffenen weiter ausgeschöpft werden.

Ziel der vorliegenden Neufassung des „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ ist, die Rahmenbedingungen für den Schutz vor Umgebungslärm in Baden-Württemberg weiter zu verbessern. Er enthält zudem Festlegungen, die eine Verwaltungsvereinfachung und Beschleunigung zum Ziel haben. Das sind insbesondere bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen die Einführung der RLS-19 als Berechnungsverfahren, ein stärker am Gesundheitsschutz der Lärmbetroffenen orientiertes Ermessen und der Wegfall des Zustimmungsvorbehalts der Regierungspräsidien als höherer Straßenverkehrsbehörde bei innerörtlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen.

Um die Maßnahmenplanung zu erleichtern, stellt die LUBW Landesanstalt für Umwelt neben der Lärmkartierung auch Berechnungsergebnisse nach den RLS-19 zur Verfügung. Auf dieser Grundlage kann für die kartierten Straßenabschnitte direkt in die Maßnahmenplanung eingestiegen werden, die bisher erforderliche Um- oder Neuberechnung entfällt. Für die nicht-bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken werden von der LUBW zudem Berechnungen nach Schall 03 bereitgestellt.

Die Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen verzögert sich. Mit einer Bereitstellung ist nach derzeitigem Stand nicht vor Juni 2023 zu rechnen. Den Gemeinden wird empfohlen, mit Blick auf die gesetzliche Frist 18. Juli 2024, dennoch frühzeitig in die Projektplanung einzusteigen, um die zeitlichen Verzögerungen bis zum Abschluss der Lärmaktionsplanung möglichst gering zu halten.

Wegen der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs sind Lärmaktionspläne künftig grundsätzlich für alle von der Umgebungslärmkartierung erfassten Gebiete aufzustellen, unabhängig davon, ob Lärmprobleme vorhanden sind oder auf dem kartierten Gemeindegebiet Lärmbetroffene ermittelt wurden. Die Zahl der Gemeinden, die in Baden-Württemberg aufgefordert sind, Lärmaktionspläne zu erstellen, nimmt damit zu.

Aufgrund des laufenden Vertragsverletzungsverfahrens der EU-Kommission gegen Deutschland wegen fehlender Lärmaktionspläne ist eine fristgerechte und den Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und des Bundes-Immissionsschutzgesetzes genügende Durchführung der Lärmaktionsplanung entscheidend.

Ziel der Lärmaktionsplanung sollte sein, konkrete Maßnahmen in den Blick zu nehmen und umzusetzen, um bestehende Lärmprobleme zu mindern und ruhige Gebiete zu schützen.

Gleichzeitig sind die (gestiegenen) formalen Anforderungen an die Lärmaktionspläne und die EU-Berichterstattung zu erfüllen. Die obligatorische Berichterstattung zum Abschluss der Lärmaktionsplanung wird durch einen Durchführungsbeschluss der EU-Kommission grundlegend neu gestaltet. Der bisher in Baden-Württemberg zur Berichterstattung aus abgeschlossenen Lärmaktionsplänen verwendete Musterbericht (Word-Vorlage) kann daher nicht mehr verwendet werden. Sobald seitens der EU und des Bundes die längst erwarteten Vorgaben für die künftige Datenberichterstattung vorliegen, wird das Verkehrsministerium informieren.

Lärmaktionspläne aufzustellen, zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten, ist eine wichtige, wie auch komplexe Aufgabe mit einer Vielzahl an Beteiligten. Besonders wichtig ist daher die Kooperation aller Beteiligten und die Koordination durch die planaufstellende Gemeinde. Der „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ gibt den zuständigen Gemeinden sowie den berührten Fachbehörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange hierfür entsprechende Hinweise.

Die Ausführungen zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen nach § 45 StVO in Abschnitt 2.5 sind mit Referat 46 des Verkehrsministeriums als oberster Straßenverkehrsbehörde abgestimmt und gelten unabhängig davon, ob straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen eigenständig oder als Maßnahme eines Lärmaktionsplans ergriffen werden sollen. Sie sind von den Verkehrsbehörden zu beachten.

Inhalt

1	Allgemeine Informationen zur Lärmaktionsplanung	5
1.1	Fristen für die Lärmaktionsplanung	5
1.2	Zuständigkeiten für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen	6
1.3	Erfordernis zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen	7
1.4	Überprüfung bestehender Lärmaktionspläne	8
1.5	Anforderungen an Lärmaktionspläne	10
1.5.1	Qualifizierte Lärmaktionsplanung	10
1.5.2	Vereinfachte Lärmaktionsplanung	11
1.6	Verfahren zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen	12
1.7	Berichterstattung aus abgeschlossenen Lärmaktionsplänen	14
2	Maßnahmen in Lärmaktionsplänen	15
2.1	Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen	15
2.2	Lärminderung an Straßen – Straßenumbau und andere bauliche Maßnahmen	16
2.3	Verkehrsberuhigung von Ortsmitten	18
2.4	Förderung von Lärmschutzmaßnahmen an kommunalen Straßen	19
2.5	Lärminderung an Straßen – Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen	20
2.5.1	Allgemeine Grundsätze	20
2.5.2	Beurteilung der Lärmsituation im Rahmen der Lärmaktionsplanung	25
2.5.3	Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen	27
2.5.4	Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung	28
2.6	Schutz ruhiger Gebiete	29
2.7	Lärminderung durch städtebauliche Maßnahmen	30
2.8	Lärminderung an Schienenwegen	32
2.9	Strategische Umweltprüfung	33
3	Weitere Informationen	34
3.1	Hinweise, Informationen, Veröffentlichungen	34
3.2	Ansprechpartner/innen in den Kommunen	35

1 Allgemeine Informationen zur Lärmaktionsplanung

Anhand strategischer Lärmkarten erfolgt in einem 5-Jahres-Turnus die systematische Erfassung der Lärmbelastung in Ballungsräumen sowie für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen. Die ermittelte Lärmbelastung von Einwohnern, Flächen, Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäuden durch Umgebungslärm wird in einer gemeindescharfen Betroffenheitsstatistik ausgewiesen.

Aufbauend auf der Lärmkartierung sind Lärmaktionspläne zu erstellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden (§ 47d Abs. 1 BImSchG). Ziel dieser Pläne ist auch, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen (§ 47d Abs. 2 BImSchG).

Die Lärmkartierung 2022 erfolgt erstmals auf Basis der neuen, im Rahmen von CNOSSOS¹ europaweit harmonisierten, Berechnungsverfahren. Aufgrund der geänderten Berechnungsverfahren und der geänderten statistischen Methodik zur Ermittlung der Belastetenzahlen ist die aktuelle Lärmkartierung nur eingeschränkt mit den Ergebnissen der vorangegangenen Kartierungen vergleichbar. Insbesondere werden aufgrund der geänderten Methodik deutlich höhere Belastetenzahlen ausgewiesen. Bei der Überprüfung und Überarbeitung bestehender Lärmaktionspläne ist dies entsprechend zu berücksichtigen.

1.1 Fristen für die Lärmaktionsplanung

Die Aufstellung bzw. Überprüfung und Überarbeitung von Lärmaktionsplänen der vierten Runde muss bis spätestens **18. Juli 2024** abgeschlossen sein. Diese Frist gilt unabhängig davon, ob die Aufstellung bzw. Überprüfung eines Lärmaktionsplans der dritten Runde vor weniger als fünf Jahren erfolgte. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie

¹ Common Noise Assessment Methods: europaweit einheitliche Methode für die Beurteilung des Umgebungslärms für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Flug sowie der Industrie

2002/49/EG wurde in Artikel 8 Abs. 5 durch die Verordnung 2019/1010 entsprechend ergänzt.²

Allgemein gilt, dass Lärmaktionspläne bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärm-situation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten sind (§ 47d Abs. 5 BImSchG). Lärmaktionspläne dürfen somit nicht älter als fünf Jahre sein.

Eine solche bedeutsame Entwicklung ist u. a. die alle fünf Jahre zu aktualisierende Kartierung des Umgebungslärms nach § 47c BImSchG. Dies gilt in der vierten Runde der Lärmaktionsplanung in besonderer Weise, da die Lärmkartierung 2022 erstmals auf Basis der neuen, europaweit harmonisierten Berechnungsverfahren erfolgt.

Zum Abschluss der Lärmaktionsplanung sind die Informationen aus Lärmaktionsplänen zeitnah nach deren Verabschiedung zur Berichterstattung elektronisch an die LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg zu übermitteln. Hingewiesen wird auf die neuen, noch nicht abschließend vorliegenden Vorgaben für die EU-Berichterstattung (siehe Abschnitt 1.7).

1.2 Zuständigkeiten für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen

Die Zuständigkeiten für die Lärmaktionsplanung sind in § 47e Abs. 1 und 4 BImSchG i. V. m. § 6 ImSchZuVO geregelt. Zuständig für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen sind demnach

- die Städte und Gemeinden
 - für Ballungsräume,
 - für Hauptverkehrsstraßen,
 - für nicht-bundeseigene Haupteisenbahnstrecken und
 - für Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen, die nicht in Bundeshoheit liegen,
- das Regierungspräsidium Stuttgart für den Flughafen Stuttgart,

² Diese Ergänzung gilt unmittelbar, d. h. auch ohne Umsetzung in das deutsche Recht.
Konsolidierte Fassung der EU-Umgebungslärmrichtlinie:
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02002L0049-20210729>

- das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit.

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

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wirkt an der Lärmaktionsplanung für Ballungsräume mit (§ 47e Abs. 4 BImSchG). Ebenso haben die öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei der Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken und für Ballungsräume mit Eisenbahnverkehr mitzuwirken (§ 47d Abs. 2a BImSchG).

1.3 Erfordernis zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen

Die EU-Kommission hat aufgrund fehlender Lärmaktionspläne ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eröffnet. Sie vertritt die Auffassung, Lärmaktionspläne seien für alle kartierten Gebiete zu erstellen, unabhängig davon, ob Lärmprobleme bzw. vom Lärm Betroffene in einem kartierten Gebiet vorhanden sind. Die EU-Kommission sieht einen Ermessensspielraum erst bei der Festlegung von Maßnahmen in den Plänen, nicht jedoch bei der Frage, ob ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist.

Lärmaktionspläne sind daher grundsätzlich für alle von der Umgebungslärmkartierung erfassten Gebiete aufzustellen, unabhängig davon, ob Lärmprobleme vorhanden sind oder auf dem kartierten Gemeindegebiet Lärmbetroffene ermittelt wurden. Die vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg bislang vertretene hiervon abweichende Auffassung kann vor dem Hintergrund der aktuellen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs in Vertragsverletzungsverfahren gegen andere europäische Mitgliedstaaten nicht länger aufrechterhalten werden.

In Abhängigkeit vom Ausmaß der ermittelten Lärmbetroffenheit, vorangegangener (Lärmaktions-) Planungen und bereits erfolgter Lärminderungsmaßnahmen kann es ausreichend sein, eine vereinfachte Lärmaktionsplanung durchzuführen (siehe Abschnitt 1.5).

1.4 Überprüfung bestehender Lärmaktionspläne

Bestehende Lärmaktionspläne sind regelmäßig, spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Dies gibt der Intention des Gesetzgebers Ausdruck, die Lärmaktionsplanung als kontinuierliches Planungsinstrument zu implementieren. In der aktuellen vierten Runde muss die Aufstellung bzw. Überprüfung und Überarbeitung von Lärmaktionsplänen bis spätestens **18. Juli 2024** abgeschlossen sein (siehe Abschnitt 1.1).

Die Überarbeitung eines Lärmaktionsplans kann gegebenenfalls in Form einer Ergänzung zum vorhandenen Lärmaktionsplan erfolgen. Bei der Überprüfung bestehender Lärmaktionspläne sind die gleichen formalen Anforderungen an das Verfahren gestellt wie bei der erstmaligen Aufstellung. Unter anderem ist die **Mitwirkung der Öffentlichkeit** gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG auch bei der Überprüfung von Lärmaktionsplänen vorgeschrieben (siehe Abschnitt 1.6).

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG haben Lärmaktionspläne u. a. den Mindestanforderungen des Anhangs V der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG zu entsprechen. Das umfasst auch Angaben für die Überprüfung eines Lärmaktionsplans, nach denen die Durchführung und die Ergebnisse des Lärmaktionsplans zu bewerten sind (siehe Anhang V Nr. 1 letzter Anstrich der EU-Richtlinie 2002/49/EG). Danach ist sowohl auf das Verfahren der Aufstellung des Lärmaktionsplans als auch insbesondere auf die Umsetzung von Maßnahmen und die erzielten Lärminderungen abzuheben.

Die Überprüfung sollte mindestens folgende Punkte umfassen:

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

- Stand der Umsetzung von Maßnahmen, sind weitere Maßnahmenmöglichkeiten vorhanden (verkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, straßenbauliche Maßnahmen wie Belagssanierungen, städtebauliche Maßnahmen, Maßnahmen für eine verkehrsberuhigte Ortsmitte, Elektrifizierung von Busflotten, etc.)?
- Hemmnisse und Optimierungsmöglichkeiten,
- Berücksichtigung planungsrechtlicher Festlegungen in anderen Planungen, z. B. zum Schutz ruhiger Gebiete,
- Erfolge langfristiger Strategien.

Darüber hinaus sollten für eine Optimierung der Lärmaktionsplanung nachstehende Punkte geprüft und ggf. verbessert werden:

- Mitwirkung der Öffentlichkeit: Erfolgte diese in der vorangegangenen Runde ausreichend rechtzeitig und effektiv?
- Verwaltungsinterne und gemeindeinterne Abstimmung, bspw. ausreichende Koordination und Kooperation
- Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und anderer Stellen: Wurden die erforderlichen Stellungnahmen eingeholt, einbezogen und sind diese in die Abwägung eingeflossen?
- Zeitplanung: Erfolgten die wesentlichen Schritte zur Aufstellung des Aktionsplans rechtzeitig, mit angemessenen Fristen und entsprechend der rechtlichen Vorgaben?

Ein Schema für eine formalisierte Überprüfung von Lärmaktionsplänen ist in Anhang IV der [LAI-Hinweise für die Lärmaktionsplanung vom 19.09.2022](http://www.lubw.de) (www.lubw.de > Themen > Lärm und Erschütterungen > Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung unter Publikationen und Links) dargestellt.

Das Ergebnis der Überprüfung und der erforderlichenfalls erfolgten Überarbeitung des Lärmaktionsplans ist zusammen mit den Ergebnissen der Mitwirkung der Öffentlichkeit an die EU-Kommission zu übermitteln. Dabei sind die geltenden Fristen (siehe Abschnitte 1.1) und neuen Regelungen zur Berichterstattung zu beachten (siehe Abschnitt 1.7).

1.5 Anforderungen an Lärmaktionspläne

Lärmaktionspläne müssen den Mindestanforderungen entsprechen, die sich aus § 47d Abs. 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und dem Durchführungsbeschluss 2021/1967 der EU-Kommission für die Berichterstattung aus abgeschlossenen Lärmaktionsplänen ergeben.

Diese Anforderungen sind bereits bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans zu beachten. Als Hilfestellung und Orientierungshilfe stellt das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg ein entsprechendes Dokument zur Verfügung (https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Anforderungen-Laermaktionsplaene-BW_2023-01.pdf). Darin sind die oben genannten Anforderungen, denen Lärmaktionspläne entsprechen müssen, zusammengestellt. Die frühzeitige Orientierung an diesem Dokument erleichtert das Verfahren zur Erarbeitung des Lärmaktionsplans sowie die spätere Berichterstattung nach Abschluss der Lärmaktionsplanung (siehe Abschnitt 1.7).

1.5.1 Qualifizierte Lärmaktionsplanung

Lärmbelastungen **ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht** liegen in einem gesundheitskritischen Bereich. Daher sind Bereiche mit Lärmbelastungen **ab 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night}** bei einer **qualifizierten Lärmaktionsplanung** auf jeden Fall zu berücksichtigen. Mit der Lärmaktionsplanung ist durch die Festlegung geeigneter Maßnahmen darauf hinzuwirken, diese Werte nach Möglichkeit zu unterschreiten. Bei der Lärmaktionsplanung für Flugplätze sind nach § 14 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zu beachten.

Vordringlicher Handlungsbedarf zur Lärminderung und zur Verringerung der Anzahl der Betroffenen besteht in Bereichen mit sehr hohen und im Blick auf den Gesundheitsschutz grundrechtlich relevanten Lärmbelastungen **ab 70 dB(A) L_{DEN} und 60 dB(A) L_{Night}**.

Ziel der Lärmaktionspläne soll es auch sein, **ruhige Gebiete**, die als solche ausgewiesen werden, gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen (§ 47d Abs. 2 BImSchG, siehe Abschnitt 2.6).

Für eine zielgerichtete Lärmaktionsplanung wird den Gemeinden empfohlen, die Lärmkartierung zu ergänzen und beispielsweise durch eine räumlich differenzierte Betroffenheitsanalyse zu verfeinern. Dabei ist es zweckmäßig, über den gesetzlichen Kartierungsumfang hinaus weitere lärmrelevante Straßen einzubeziehen, bspw. um Gebiete mit Mehrfachbelastungen besser beurteilen zu können und die Grundlage zur Identifizierung potenzieller ruhiger Gebiete zu verbessern. Gleichzeitig erleichtert dies die Beurteilung von Verkehrsverlagerungseffekten, die möglicherweise mit angedachten Lärmschutzmaßnahmen einhergehen. Auf die in Abschnitt 2.5.3 dargelegte Differenzierung der Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen bei Straßen, die über den gesetzlichen Kartierungsumfang hinaus ergänzt wurden, wird verwiesen.

Werden für die Lärmaktionsplanung eigene Lärmberechnungen vorgenommen, empfiehlt es sich, diese nach den für die Maßnahmenplanung einschlägigen fachrechtlichen Vorgaben durchzuführen (RLS-19, vgl. Abschnitt 2.5.1).

1.5.2 Vereinfachte Lärmaktionsplanung

In einfach gelagerten Fällen, wenn beispielsweise keine Betroffenen ab 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} ausgewiesen sind, kann der **Lärmaktionsplan mit vermindertem Aufwand** erstellt werden. Solche Pläne müssen nicht zwangsläufig Maßnahmen zur Minderung des Lärms des kartierten Verkehrswegs enthalten. Geprüft werden sollte, ob durch die Ausweisung ruhiger Gebiete im Lärmaktionsplan zum weitergehenden Ziel der Umgebungslärmrichtlinie beigetragen werden kann, die Umweltqualität zu erhalten und eine künftige Verlärmung solcher Räume zu vermeiden (siehe Abschnitt 2.6).

In bestimmten Fällen kann die Lärmaktionsplanung sogar mit der Bewertung der Lärmsituation abgeschlossen werden. Ein solcher Fall liegt beispielsweise vor, wenn eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation konkret, d. h. innerhalb von max. 5 Jahren, absehbar ist, wie z. B. durch eine im Bau befindliche Ortsumgehung oder Umgestaltung einer Ortsmitte. Auch in solchen Fällen ist die rechtzeitige und effektive

Mitwirkung der Öffentlichkeit nach § 47d Abs. 3 BImSchG gesetzlich vorgeschriebener Bestandteil der Lärmaktionsplanung (siehe Abschnitt 1.6) und es bedarf der Berichterstattung über den Abschluss der Lärmaktionsplanung an die EU-Kommission (siehe Abschnitt 1.7).

1.6 Verfahren zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen

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

Mitwirkung der Öffentlichkeit

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

Informationen und Beispiele für gelungene Beteiligungsverfahren an der Lärmaktionsplanung sind z. B. in Anhang II der [LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung vom 19.09.2022](#) aufgeführt (www.lubw.de > Themen > Lärm und Erschütterungen > [Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung](#) unter *Publikationen und Links*).

Beteiligung von Fachbehörden und Trägern öffentlicher Belange

Auf jeden Fall sind alle **Fachbehörden** zu beteiligen, die als Träger öffentlicher Verwaltung für die Durchsetzung der Maßnahmen in Lärmaktionsplänen zuständig sind (§ 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG). Ebenfalls zu beteiligen sind die Behörden, die planungsrechtliche Festlegungen in Lärmaktionsplänen in ihren Planungen zu berücksichtigen haben.

Um die Auswirkungen von Maßnahmen und die verschiedenen berührten Belange umfassend abwägen zu können, bedarf es der Einbeziehung und Mitwirkung der be-

treffenden **Träger öffentlicher Belange**. Darüber hinaus kann auch eine breitere Beteiligung sinnvoll sein, um den Entscheidungen ein erweitertes Meinungsbild zu Grunde zu legen.

Kooperation und Koordination

Für eine sinnvolle und effektive Lärmaktionsplanung ist es besonders wichtig, dass die planaufstellende Gemeinde und die für die Umsetzung von Maßnahmen zuständigen Fachbehörden eng **kooperieren** und die notwendigen Handlungen **koordiniert** werden. Die planaufstellende Gemeinde hat den Fachbehörden wie auch den sonstigen Trägern öffentlicher Belange die Möglichkeit zu geben, sich frühzeitig und fundiert in das Verfahren einzubringen. Fachbehörden und Gemeinden stellen sich vorhandene relevante Daten und Informationen gegenseitig zur Verfügung. Neben den für die Berechnung erforderlichen Daten sind dies insbesondere die Daten zu den bereits vorhandenen aktiven und passiven Lärmschutzeinrichtungen. Die Fachbehörden bringen ihre Erwägungen und Prüfungen von Maßnahmenvorschlägen in das Verfahren ein und können eigene Maßnahmenvorschläge unterbreiten.

Lärmaktionspläne in interkommunaler Zusammenarbeit

Der „Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit“ gibt Gemeinden, orientiert am Bebauungsplanverfahren, praktische Hinweise für den **Ablauf des Verfahrens**. Der Leitfaden wirbt außerdem für eine interkommunale Zusammenarbeit. Die Netzstruktur der Hauptlärmquelle Straßenverkehr legt nahe, bei der Lärmaktionsplanung einen regionalen Ansatz zu verfolgen. Durch eine interkommunale Zusammenarbeit wird es möglich, die Vor- und Nachteile von Maßnahmen einvernehmlich abzuwägen, gemeinsame Lösungen zu finden und die Kosten der Lärmaktionsplanung gegenüber unabhängigen Einzelplanungen zu reduzieren. Auch der Schutz ruhiger Gebiete kann auf interkommunaler Ebene sinnvoll abgestimmt und umgesetzt werden. Die Anwendung des Leitfadens wird empfohlen. Er ist im Internet eingestellt unter www.vm.baden-wuerttemberg.de > [Mensch & Umwelt](#) > [Lärmschutz](#) > [Lärmkarten und -aktionspläne](#) > [Lärmaktionspläne](#).

1.7 Berichterstattung aus abgeschlossenen Lärmaktionsplänen

Lärmaktionspläne, d. h. neu aufgestellte Pläne wie auch deren Überprüfung und Überarbeitung, unterliegen der Berichtspflicht an die EU-Kommission. Zum Abschluss der Lärmaktionsplanung sind die Informationen aus Lärmaktionsplänen zeitnah nach deren Verabschiedung zum Zweck der Berichterstattung elektronisch an die LUBW zu übermitteln.

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG haben Lärmaktionspläne den Mindestanforderungen des Anhangs V der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG zu entsprechen und auch die nach Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG an die EU-Kommission zu übermittelnden Daten zu enthalten. Die entsprechenden Informationen aus Lärmaktionsplänen sind nach § 47d Abs. 7 BImSchG dem Umweltbundesamt (UBA) als der vom Bundesumweltministerium (BMUV) benannten Stelle zu übermitteln. Für Baden-Württemberg sammelt die LUBW die von den Städten und Gemeinden übermittelten Informationen aus Lärmaktionsplänen und gibt diese gebündelt weiter.

Aufgrund des Durchführungsbeschlusses 2021/1967 der EU-Kommission ist für die Datenberichterstattung im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie seit dem 1. Januar 2022 eine obligatorische Datenablage und ein obligatorischer Mechanismus für den digitalen Informationsaustausch anzuwenden.

Die Europäische Umweltagentur (EEA) konkretisiert aktuell die sich aus dem Durchführungsbeschluss ergebenden technischen Anforderungen und notwendigen Angaben. Der bisher in Baden-Württemberg für die Berichterstattung aus abgeschlossenen Lärmaktionsplänen verwendete Musterbericht kann nicht mehr verwendet werden. Sobald abschließende Vorgaben für die künftige Datenberichterstattung vorliegen, wird das Verkehrsministerium informieren.

2 Maßnahmen in Lärmaktionsplänen

Zur Lärminderung kommen je nach Verkehrsträger unterschiedlichste Maßnahmen in Betracht. Dabei sind jeweils die spezifischen Regelungen des Fachrechts zu beachten.

Nachfolgend werden grundsätzliche Erläuterungen zur **Bindungswirkung** von Lärmaktionsplänen (Abschnitt 2.1) sowie Hinweise zur **Lärminderung an Straßen** durch **bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen** (Abschnitte 2.2 und 2.5), zum Schutz ruhiger Gebiete (Abschnitt 2.6), zur **Lärminderung durch planerische Maßnahmen** (Abschnitt 2.7) sowie zur **Lärminderung an Schienenwegen** (Abschnitt 2.8) gegeben. Abschließend wird auf den Umstand eingegangen, dass die Festlegung von Maßnahmen im Lärmaktionsplan unter bestimmten Voraussetzungen auch die Verpflichtung zur Durchführung einer **strategischen Umweltprüfung** zur Folge haben kann (siehe Abschnitt 2.9).

2.1 Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen

Nach § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG sind Maßnahmen in Lärmaktionsplänen nach § 47d Abs. 1 BImSchG durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz, d. h. dem BImSchG, oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.

§ 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG stellt keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen dar. Diese können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden.

Bei der Umsetzung von Maßnahmen eines Lärmaktionsplans prüft die Fachbehörde, ob die gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandseite vorliegen und das Ermessen durch die planaufstellende Behörde rechtsfehlerfrei ausgeübt wurde. Ist dies gegeben, ist die Fachbehörde zur Umsetzung verpflichtet. Insofern wird der fach-

rechtliche Ermessensspielraum der zuständigen Fachbehörde durch die Lärmaktionsplanung überlagert (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 28). Die Bindungswirkung erstreckt sich auf Maßnahmen für Lärmquellen, die nach § 47c BImSchG, bei Ballungsräumen auch nach § 4 Abs. 1 der 34. BImSchV zu kartieren sind. Auf die weitergehenden Ausführungen zu straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen für Hauptverkehrsstraßen in Abschnitt 2.5.3 wird hingewiesen.

Bereits während der Aufstellung von Lärmaktionsplänen ist deshalb bei der Prüfung, ob die tatbestandlichen Voraussetzungen gegeben sind, die Kooperation mit der jeweiligen Fachbehörde zu suchen. In diesem Rahmen sind die Fachbehörden gehalten, ihre Expertise in das Planaufstellungsverfahren einzubringen.

2.2 Lärminderung an Straßen – Straßenumbau und andere bauliche Maßnahmen

Zu den baulichen Maßnahmen zählen der Bau von Lärmschutzwänden und -wällen, der Einbau von lärmindernden Straßenbelägen, der Um- und Rückbau von Straßen bis hin zur baulichen Umgestaltung ganzer Straßenabschnitte im Innerortsbereich (Kap. 2.3).

Wenn straßenbauliche Maßnahmen noch einer Planfeststellung oder Genehmigung bedürfen (z. B. Bau einer Lärmschutzwand), sind die planerischen Festlegungen in Lärmaktionsplänen vom zuständigen Planungsträger bei seinen Planungen zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass Vorgaben des Lärmaktionsplans bei anderen Planungen mit den übrigen öffentlichen und privaten Belangen abgewogen werden müssen.

Wenn straßenbauliche Maßnahmen keiner Planfeststellung oder Genehmigung bedürfen, können Maßnahmen in einem Lärmaktionsplan verbindlich nur für solche Straßen beschlossen werden, für die in der Abwägung auch die Frage der Bereitstellung der notwendigen Haushaltsmittel geklärt werden konnte. Dies ist in der Regel nur dann der Fall, wenn die Baulast bei der Gemeinde als planaufstellender Behörde liegt. Die Gemeinde kann mit dem Land vereinbaren, bauliche Maßnahmen auf eigene Kosten durchzuführen.

Wurde in einen Lärmaktionsplan eine straßenbauliche Maßnahme rechtsfehlerfrei aufgenommen und liegt die Baulast nicht bei der Gemeinde selbst, bewirkt dies, dass eine Maßnahme im Entscheidungsprozess der Straßenbaubehörde berücksichtigt werden muss.

Voraussetzung für die Durchführung einer Maßnahme im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes oder des Landes ist unter anderem, dass die für die Lärmsanierung festgelegten Auslösewerte überschritten sind.

Seit dem 1. August 2020 gelten für Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sowie Straßen in der Baulast des Landes die folgenden **Auslösewerte für die Lärmsanierung**. Den kommunalen Baulastträgern wird empfohlen, diese für die Lärmsanierung für Straßen in ihrer Baulast ebenfalls anzuwenden³:

Gebietskategorie	Auslösewerte in dB(A)	
	Tag	Nacht
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten, in Kleinsiedlungsgebieten	64	54
in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten	66	56
in Gewerbegebieten	72	62

Maßgebend für die fachliche Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind hierbei die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-19. Darüber hinaus muss die Maßnahme auch verhältnismäßig im Sinne des Fachrechts sein. Liegen diese Voraussetzungen vor, setzt die Fachbehörde die Maßnahme im Rahmen der ihr zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel um.

³ Erlass des Verkehrsministeriums „Regelungen zum Verkehrslärmschutz an Straßen - Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen“ vom 25.08.2020;
https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Laermsanierung_Schreiben_Absenkung_Ausloesewerte.pdf

Etwas Anderes gilt nur dann, wenn die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreitet. Dies ist spätestens bei Lärmpegeln von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts anzunehmen (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f). Bestehende Konflikte müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden. Ist die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung unter Berücksichtigung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen überschritten, muss die Belastung durch Schutzmaßnahmen, Betriebsbeschränkungen oder Umplanungen gemindert bzw. beseitigt werden.

Einsatz lärmindernder Fahrbahnbeläge innerorts

Im Zuge anstehender Erhaltungsmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen wird von der Straßenbauverwaltung des Landes grundsätzlich geprüft, ob die Voraussetzungen zur Lärmsanierung gegeben sind. Werden die Auslösewerte überschritten und die planerischen Randbedingungen erfüllt, wird ein lärmindernder Fahrbahnbelag eingebaut.

2.3 Verkehrsberuhigung von Ortsmitten

Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten sind eine wichtige Maßnahme zur Gestaltung lebenswerter Siedlungsbereiche, in denen der Aufenthaltsqualität, dem Rad- und Fußverkehr sowie dem öffentlichen Nahverkehr ein größerer Stellenwert eingeräumt wird. Es wird daher empfohlen, die Straßenraumgestaltung in der Lärmaktionsplanung aufzugreifen. Entsprechende Maßnahmen dienen durch Geschwindigkeitsreduzierung, Verkehrsvermeidung und -verlagerung sowie kürzere Wege der Lärmmin- derung.

Durch ein integriertes Vorgehen können Straßenabschnitte identifiziert werden, die neben einer hohen Lärmbelastung beispielsweise auch hohe Schadstoffemissionen aufweisen oder Unfallschwerpunkte darstellen können. Aus der Analyse des Erscheinungsbildes dieser Straßenräume, deren verkehrlicher Bedeutung und den Ansprüchen der einzelnen Nutzergruppen können Handlungsspielräume geprüft und Maßnahmen unter Aufrechterhaltung einer angemessenen Verkehrsqualität entwickelt werden. Beispielsweise ergeben sich aus der Verringerung von Fahrbahnbreiten und Fahrspuren (auch Abbiegespuren) im Zuge des Umbaus zur lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitte Möglichkeiten für ein Abrücken des motorisierten Verkehrs

von der Bebauung, was auch den Lärm an der Bebauung mindert. Der Raumgewinn kann dem Fuß- und Radverkehr zugutekommen und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie zur Klimaanpassung der Innenstädte und Ortsmitten durch Bepflanzungen mit Bäumen, Grünstreifen, Wasserelemente zur Kühlung o. Ä. genutzt werden. Zudem können Verschwenkungen und Verkehrsinseln zu einem Absenken der gefahrenen Geschwindigkeiten und erhöhter Verkehrssicherheit beitragen. Auch der Wegfall von Lichtsignalanlagen zugunsten von Fußgängerüberwegen kann durch die sich dadurch ergebende Verstetigung des Verkehrs und die Förderung des Fußverkehrs zur Lärminderung beitragen.

Der Schutz vor Verkehrslärm ist ein essenzieller Faktor für die Aufenthalts- und Lebensqualität der Anwohner und unverzichtbarer Teil einer gelungenen integrierten Stadt-, Straßen- und Mobilitätsplanung. Die Broschüre „Leise durch den Ort“ (abrufbar unter www.vm.baden-wuerttemberg.de > *Service* > *Publikationen* > *Leise durch den Ort*) gibt einen Einblick in die vielfältigen Zusammenhänge und ermöglicht eine Ersteinschätzung zu Maßnahmen, um Ortsmitten leiser und lebendig zu gestalten. Hinweise auf die Möglichkeiten einer integrierten Straßenraumgestaltung, die auch die Verbesserung der Wohnverhältnisse der Anwohnerinnen und Anwohner durch Umbau insbesondere von Ortsdurchfahrten zum Ziel hat, sind in der Broschüre „Ortsdurchfahrten gestalten“ zusammengefasst (abrufbar unter www.vm.baden-wuerttemberg.de > *Service* > *Publikationen* > *Ortsdurchfahrten gestalten*). Seit Herbst 2022 berät die „Servicestelle Ortsmitten“ Kommunen zum Thema lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten (<https://www.aktivmobil-bw.de/service/servicestelle-ortsmitten>). Weitere Hinweise zu Maßnahmen zur Lärminderung finden sich auf den Internetseiten der LUBW (www.lubw.de > *Lärm und Erschütterungen* > *Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung* > *Maßnahmen zur Lärminderung*).

2.4 Förderung von Lärmschutzmaßnahmen an kommunalen Straßen

Über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (**LGVFG**) werden Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen in kommunaler Baulast gefördert. Neben aktiven baulichen Maßnahmen (u. a. Lärmschutzwände/-wälle, lärmindernde Fahrbahnbeläge) und passiven Schutzmaßnahmen (u. a. Lärmschutzfenster, Lüftungsein-

richtungen) umfasst dies vor allem auch Maßnahmen zur Entwicklung sicherer, lebendiger, verkehrsberuhigter und lärmarmen Ortsmitten, darunter der Umbau und Rückbau von innerörtlichen Straßen, sowie verkehrstechnische Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse insbesondere des Rad- und Fußverkehrs oder zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum. Ein Überblick über die Fördermöglichkeiten im Rahmen des LGVFG, mit denen das Land seine Landkreise, Städte und Gemeinden sowie Verkehrsunternehmen beim Bau, Aus- und Umbau ihrer Verkehrsinfrastruktur unterstützt und Maßnahmen fördert, die die Verkehrswende hin zu einer klima-, menschen- und umweltfreundlichen Mobilität vorantreiben, ist unter www.vm.baden-wuerttemberg.de > *Service* > *Förderprogramme* > *LGVFG* verfügbar. Die Rahmenbedingungen der Förderung ergeben sich aus der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-LGVFG).

2.5 Lärminderung an Straßen – Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

2.5.1 Allgemeine Grundsätze

Die Ausführungen in diesem Absatz „Allgemeine Grundsätze“ gelten unabhängig davon, ob straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nach § 45 StVO eigenständig oder als Maßnahme eines Lärmaktionsplans ergriffen werden sollen.

Die Handlungsmöglichkeiten der StVO, Maßnahmen gegen Lärmbelastungen zu ergreifen, sind auszuschöpfen.

Der Abschnitt enthält eine Reihe von Festlegungen, die eine Verfahrensbeschleunigung bei der Planung und Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Lärmschutzmaßnahmen zum Ziel haben. Dabei werden fachliche und rechtliche Vorgaben gewahrt. Erleichterungen ergeben sich insbesondere durch die Einführung der RLS-19 als Berechnungsverfahren auch für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen, den Verzicht auf das Erfordernis stockwerksscharfer Beurteilungspegel, ein stärker am Gesundheitsschutz der Lärmbetroffenen orientiertes Ermessen sowie den Wegfall des Zustimmungsvorbehalts der Regierungspräsidien als höherer Straßenverkehrs-

behörde bei innerörtlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen. Da die LUBW für die kartierungspflichtigen Hauptverkehrsstraßen Berechnungen nach RLS-19 zur Verfügung stellt, entfallen zusätzliche Lärmgutachten weitgehend.

Im Interesse des Gesundheitsschutzes sind Verzögerungen bei der Prüfung und Anordnung von Maßnahmen auch weiterhin zu vermeiden.

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

Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurde und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage, gegeben sind, ist von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen. Der fachrechtliche Ermessensspielraum der Straßenverkehrsbehörde wird durch die Lärmaktionsplanung überlagert (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 28). Das heißt, das Ersetzen der Ermessensentscheidung des Lärmaktionsplans durch eine eigene Ermessensentscheidung der Straßenverkehrsbehörde ist nicht zulässig (siehe Abschnitt 2.5.3).

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

Berechnungsverfahren

Zur Ermittlung der Beurteilungspegel sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die Richtlinien für Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 anzuwenden. Mit der Novellierung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 4. November 2020 wurde zur Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen die RLS-19 eingeführt und ist seit 1. März 2021 anzuwenden. Die RLS-19 sind das aktuellste, auch vom Bundesverordnungsgeber anerkannte Regelwerk für die Ermittlung von straßenbezogenem Verkehrslärm. Die Rechtslage folgte dem wissenschaftlichen Erkenntnisfortschritt. Die RLS-90 sind fachlich überholt, haben daher ihre Verbindlichkeit verloren und sind in der Verwaltungspraxis durch die RLS-19 zu ersetzen. Dies gilt bereits vor einer Anpassung der Lärmschutz-Richtlinien-StV. Bei Anwendung der RLS-19 sind insbesondere auch die dort ausgewiesenen Straßendeckschichtkorrekturwerte zu berücksichtigen (Tab. 4a der RLS-19 unter Berücksichtigung ggf. später erfolgender Aktualisierungen).

Übergangsweise können bei Anordnungen bis zum 31.12.2023 bei bereits begonnenen Vorgängen oder Lärmaktionsplanungen die RLS-90 herangezogen werden.

Gewichtung der Lärmsituation bei der Ermessensausübung

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

Bei der **Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen** ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 36)⁴.

⁴ Diese Werte entsprechen der u. a. vom Sachverständigenrat für Umweltfragen und von Lärmfachleuten im Februar 2019 in einem Memorandum of Understanding zum Schutz der menschlichen Gesundheit empfohlenen

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

Bei Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der o. g. Werte kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlage-rung, Verkehrsfunktion bei Ortsumfahrungen) qualifiziert belegt wird und trotz vorhan-dener Lärmbelastung mit gesundheitskritischen Lärmpegeln erforderlich erscheint.

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

Für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ist es nicht zwingend erforderlich, dass die Lärmbelastung in einem gesundheitskritischen Bereich liegt. Vielmehr können auch unterhalb der genannten Werte straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit den Anwohnern zugemutet werden kann.

Ergänzende Hinweise zur Ermessensausübung

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

Schwelle (Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2020; Brink M., Lechner, C., Moebus, S., Müller, U., Schreckenberger, D., Seidler, A. (2019): Memorandum. Lärm und seine Auswirkungen auf die Gesund-heit. Ergebnis der Marwein-Runde am 21. Februar 2019. Stuttgart, https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM_Anhang/190222_Laerm_LPK_PM_Anhang_Memorandum_of_Understanding.pdf

Grenzwerten für Luftschadstoffe Auswirkungen auf die Luftreinhaltung. Die Belange des Straßenverkehrs sind nicht pauschal in die Abwägung einzustellen, sondern müssen hinreichend konkretisiert werden. Gutachterliche Bewertungen sind i. d. R. nicht erforderlich.

Eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme wird in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt.

Zur Beurteilung der Auswirkungen auf den ÖPNV, insbesondere den Linienbusverkehr, kann bei einer Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h überschlägig von einer Fahrzeitverlängerung von 20 Sekunden pro 1.000 Meter ausgegangen werden⁵. Sofern Bedenken gegen eine vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkung bestehen, sollen Aufgabenträger bzw. die jeweiligen Verkehrsunternehmen solche Verzögerungen und ihre Auswirkungen im Rahmen der Beteiligung als Träger öffentlicher Belange konkret und quantifiziert darlegen. Die Möglichkeiten, durch flankierende Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV beizutragen, sollten im Zuge der kooperativen Maßnahmenplanung in den Blick genommen werden. Über das LGVFG bestehen ggf. entsprechende Fördermöglichkeiten. Soweit die Fahrzeit des ÖPNV zu stark eingeschränkt würde, sind Möglichkeiten zu prüfen, den ÖPNV von der Geschwindigkeitsbeschränkung auszunehmen.

Als Ergebnis einer Abwägung sind auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A) zu akzeptieren. Stehen beispielsweise einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h andere Belange wie die Verkehrsfunktion (überregionale Verkehrsbeziehung und Bündelungsfunktion der Straße) entgegen, so ist als Ergebnis einer Abwägung auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h trotz geringerer Lärminderung möglich. In Betracht zu ziehen ist auch, dass die Vermeidung von Pegelspitzen für Lärmbetroffene eine spürbare Verbesserung bedeuten kann, auch ohne

⁵ Eckart J., Richard J., Schmidt A. (2018): ÖPNV im Spannungsfeld zwischen kurzer Beförderungszeit und stadtverträglicher Geschwindigkeit. In: Bracher et al.: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung - Für die Praxis in Stadt und Region.

dass mit der Maßnahme eine Reduzierung des dahingehend nur begrenzt aussagekräftigen Mittelungspegels um 3 dB(A) erreicht wird (VG Düsseldorf, Urteil vom 27. Mai 2014, Az. 6 K 2470/12, Rn. 133ff.).

Liegt innerhalb geschlossener Ortschaften zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen nur ein kurzer Streckenabschnitt (bis zu 300 Meter), so kommt zur Verstärkung des Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindigkeit auch zwischen den beiden in der Geschwindigkeit beschränkten Streckenabschnitten in Betracht. Gleiches gilt für einen Abschnitt zwischen einer innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung und der Ortstafel.

Die in der StVO eröffneten Möglichkeiten, Elektrofahrzeuge von Zufahrtbeschränkungen oder Durchfahrtverboten auszunehmen, sollen ausgeschöpft werden.

Entfall des Zustimmungsvorbehalts der höheren Straßenverkehrsbehörde bei Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts zum Schutz vor Lärm und Abgasen

Auf das Zustimmungserfordernis nach Ziffer V zu § 45 der VwV-StVO bei Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden zum Schutz vor Lärm und Abgasen nach § 45 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 1 b Nr. 5 StVO wird gemäß Ziffer VI. zu § 45 der VwV-StVO verzichtet, soweit es sich um Maßnahmen zur Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Zeichen 274) im Innerortsbereich handelt.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind die unteren Straßenverkehrsbehörden als zuständige Fachbehörde weiter zu beteiligen, da sie für die Durchsetzung der verkehrsrechtlichen Maßnahmen zuständig sind. Es entfällt jedoch der bisherige Zustimmungsvorbehalt der Regierungspräsidien als höhere Straßenverkehrsbehörden.

2.5.2 Beurteilung der Lärmsituation im Rahmen der Lärmaktionsplanung

Bei der Lärminderungsplanung nach §§ 47a bis 47e BImSchG sind die Berechnungsverfahren nach § 5 der 34. BImSchV anzuwenden. Beim Straßenverkehr ist dies die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB. Die so ermittelten Berechnungsergebnisse sind für die EU-Berichterstattung heranzuziehen.

Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind die fachrechtlichen Vorgaben zu beachten und daher für die Berechnung des Beurteilungspegels die RLS-19 maßgebend. Eine vereinfachte Umrechnung durch Zu- und Abschläge ist bei den Rechenverfahren BUB und RLS-19 nicht möglich.

Damit Gemeinden und Landesbehörden keine eigenständigen Lärmberechnungen durchführen müssen, stellt die LUBW für die kartierungspflichtigen Hauptverkehrsstraßen gemäß § 47d Nr. 3 BImSchG neben den Berechnungen nach BUB auch Berechnungen nach RLS-19 zur Verfügung.

Zur Maßnahmenplanung im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind die für die Umsetzung von verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen maßgeblichen Berechnungen nach RLS-19 heranzuziehen. Werden im Zuge der Lärmaktionsplanung eigene Lärmberechnungen seitens der planaufstellenden Gemeinde durchgeführt, sind die Beurteilungspegel zur Maßnahmenplanung ebenfalls nach den RLS-19 zu ermitteln. Berechnungen nach RLS-90 sind nicht mehr erforderlich.

Maßgeblich zur Beurteilung sind der Lärmpegel sowie die Anzahl der Bewohner in den betreffenden Gebäuden. Sind amtliche Einwohnerzahlen nicht verfügbar, kann die Anzahl der Bewohner eines Wohngebäudes nach dem Verfahren der Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) erfolgen. Bestehen Hinweise auf lärmbedingte Leerstände entlang des betreffenden Straßenabschnitts, so wird zur Einwohner- und Betroffenheitsermittlung ebenfalls das statistische Verfahren der BEB empfohlen. Eine Differenzierung nach Stockwerken ist zur Abwägung verkehrsrechtlicher Maßnahmen nicht erforderlich.

Lärmkarten mit Isophonen-Bändern im Abstand von 5 dB(A) sind zur Beurteilung der Lärmsituation als Grundlage für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichend.

Bei der Umsetzung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen eines Lärmaktionsplans prüft die zuständige Verkehrsbehörde, ob die gesetzlichen Voraussetzungen

auf der Tatbestandseite vorliegen und das Ermessen durch die planaufstellende Behörde rechtsfehlerfrei ausgeübt wurde (siehe Abschnitt 2.1). Hierzu sind ihr folgende Unterlagen vorzulegen:

- Höhe der Lärmpegel je Gebäude
- Anzahl der Bewohner je Gebäude
- Kriterien und Ergebnis der Maßnahmenabwägung aus dem Lärmaktionsplan

2.5.3 Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen

Für den Eintritt der in 2.1 beschriebenen Bindungswirkung muss der Lärmaktionsplan hinreichend bestimmte Festlegungen enthalten. Werden Maßnahmen lediglich in allgemeiner Form in den Lärmaktionsplan aufgenommen, ist es Aufgabe der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, unter Berücksichtigung der Ausführungen im Lärmaktionsplan ermessensfehlerfrei über die Maßnahme zu entscheiden.

Bindungswirkung bei Hauptverkehrsstraßen

Grundsätzlich ist zu unterscheiden, ob die betreffende Straße eine Hauptverkehrsstraße im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG darstellt oder nicht. Unabhängig von der Klassifizierung einer Straße, d. h. auch bei Kreisstraßen und Gemeindestraßen, ist bei einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr davon auszugehen, dass es sich um Straßen von regionaler Bedeutung und demnach um Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG handelt (Jarass BImSchG, 13. Aufl. 2020, BImSchG § 47b Rn. 8; Landmann/Rohmer UmweltR/Hansmann/Cancik, 93. EL August 2020, BImSchG § 47b Rn. 12, 13). Voraussetzung ist nicht, dass die betreffenden Straßenabschnitte Teil der Lärmkartierung der LUBW nach § 47c BImSchG sind. Es ist ausreichend, dass im Rahmen der Lärmaktionsplanung seitens der Gemeinde Lärmberechnungen für den jeweiligen Streckenabschnitt ergänzt werden. In Ballungsräumen erstreckt sich die Bindungswirkung auch auf sonstige Straßen gem. § 4 Abs. 1 Nr. 1 der 34. BImSchV.

Maßnahmen, die rechtsfehlerfrei in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurden, entfalten für diese Straßen eine Bindungswirkung gegenüber den für die Umsetzung der Maßnahme zuständigen Fachbehörden, bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen

den Straßenverkehrsbehörden. Liegen die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage vor, ist die Maßnahme von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen. Der fachrechtliche Ermessensspielraum wird durch die Lärmaktionsplanung überlagert (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 28).

Kooperative Maßnahmenumsetzung bei sonstigen Straßen

Straßen mit einem geringeren Verkehrsaufkommen als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr sind keine Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG. 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. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind dies die Straßenverkehrsbehörden. Das bedeutet, dass diese bei Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden sind, sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Gemeinde jedoch zu eigen machen können.

2.5.4 Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung

Bei der Gestaltung lebendiger und verkehrsberuhigter Ortsmitten sind straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung von besonderem Interesse. Ein praktischer Anwendungsfall hierfür ist z. B. eine innerörtliche Verkehrsumlegung zur Verkehrsberuhigung und/oder zur Aufwertung einer Einkaufsstraße.

§ 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5, 2. Halbsatz StVO ermächtigt die Straßenverkehrsbehörden zur Anordnung geeigneter Maßnahmen im Einvernehmen mit der Gemeinde. Die Kommunen haben einen Anspruch darauf, dass die Verkehrsbehörden von dieser Ermächtigung ermessensfehlerfreien Gebrauch machen.

Voraussetzung für die Anordnung von Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ist ein vom zuständigen Organ der Gemeinde be-

schlossenes städtebauliches Verkehrskonzept, das hinreichend konkret die verkehrlichen Planungen in einem bestimmten räumlichen Bereich darstellt. Ein Verkehrskonzept, das Veränderungen von Verkehrsströmen zum Inhalt hat, muss Angaben darüber enthalten, welche anderen Straßen den durch Beschränkungen und Verbote verdrängten Verkehr aufnehmen sollen und hat den Erfordernissen der planerischen Abwägung unter Einbeziehung aller zu berücksichtigenden Belange und Interessen zu genügen. Die Anforderungen orientieren sich an den Leitvorgaben des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 20. April 1994 (Az.: BVerwG 11 C 17.93, Rn. 20).

2.6 Schutz ruhiger Gebiete

Ziel von Lärmaktionsplänen soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen (§ 47d Abs. 2 BImSchG).

Weder die Umgebungslärmrichtlinie noch das BImSchG machen weitergehende Vorgaben zur Identifizierung, Auswahl, Abgrenzung und Festlegung ruhiger Gebiete, so dass die Städte und Gemeinden hier über weitreichende Handlungsspielräume verfügen. Der zur Anwendung empfohlene Praxisleitfaden des Verkehrsministeriums „Ruhige Gebiete – Leitfaden zur Festlegung in der Lärmaktionsplanung“ liefert dahingehend konkretisierende Hinweise (www.v.m.baden-wuerttemberg.de > *Service* > *Publikationen* > *Ruhige Gebiete - Leitfaden Lärmaktionsplanung*).

Zur Vorauswahl möglicher Gebiete bietet es sich an, vorhandene Kartierungen und Planungen auszuwerten. Als ruhige Gebiete kommen insbesondere vorhandene Naherholungsbereiche, die bereits in einem Flächennutzungsplan oder Bebauungsplan ausgewiesen sind, in Frage. In besiedelten Bereichen kann auch die Ausweisung reiner oder allgemeiner Wohngebiete als ruhige Gebiete in Erwägung gezogen werden.

Erste Anhaltspunkte für großräumige naturnahe Gebiete, für die gegebenenfalls die Ausweisung als ruhiges Gebiet in Betracht kommt, liefert auch die Kartierung unzerschnittener verkehrsarmer Räume in Baden-Württemberg. Unter www.lubw.de > *Themen* > *Natur und Landschaft* > *Eingriffsregelung, Landschaftsplanung* > *Landschaftszerschneidung in Baden-Württemberg* sind große, durch Siedlung und Verkehrsinfrastruktur noch nicht zerschnittene Freiräume ausgewiesen, bei denen sich eine vertiefte Betrachtung zum Schutz ruhiger Gebiete im Lärmaktionsplan anbietet.

Ruhige Gebiete sind räumlich konkret zu definieren. Wegen der möglichen Zielkonflikte mit anderen Planungsabsichten ist zur Festlegung eines ruhigen Gebietes im Lärmaktionsplan stets eine Abwägung erforderlich. Erst durch die Festlegung im Lärmaktionsplan entsteht ein ruhiges Gebiet im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie.

Zum planungsrechtlichen Schutz der festgelegten Gebiete vor einer Zunahme des Lärms kommt über die Festlegung im Lärmaktionsplan hinaus vor allem der Berücksichtigung in anderen Planungen und ggf. der Verankerung in der Bauleitplanung eine große Bedeutung zu. In Betracht kommen hierzu die Festlegung der Darstellung des „ruhigen Gebietes“ im Flächennutzungsplan sowie entsprechende Festsetzungen durch einen Bebauungsplan. Neben der Festsetzung des ruhigen Gebietes selbst, ermöglicht der Bebauungsplan den Gemeinden auch die Festlegung des Schutzniveaus des ruhigen Gebietes. Auf die weitergehenden Ausführungen im Praxisleitfaden „Ruhige Gebiete – Leitfaden zur Festlegung in der Lärmaktionsplanung“ wird verwiesen. Hinweise zur fachlichen Herangehensweise und den rechtlichen Rahmenbedingungen liefert zudem u. a. die Publikation „Ruhige Gebiete – eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung“ des Umweltbundesamtes (www.umweltbundesamt.de > *Publikationen > Ruhige Gebiete*).

Werden im Lärmaktionsplan ruhige Gebiete festgelegt, sind diese ruhigen Gebiete bei der EU-Berichterstattung (vgl. Abschnitt 1.7) einzeln zu bezeichnen, hinsichtlich Merkmalen und Schutzmaßnahmen zu beschreiben und die räumliche Ausdehnung in georeferenzierter Form, d. h. als Geodaten, zu übermitteln.

2.7 Lärminderung durch städtebauliche Maßnahmen

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung können auch planerische Festlegungen insbesondere bezüglich städtebaulicher Maßnahmen getroffen werden. Werden bei städtebaulichen Vorhaben die Belange des Schutzes vor Lärm umfassend berücksichtigt, kann dem Entstehen neuer Lärmprobleme effektiv vorgebeugt werden. Das Ministerium für Verkehr gibt deshalb im Einvernehmen mit dem Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen Hinweise bezüglich städtebaulicher Maßnahmen, die je nach städtebaulicher Situation bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen Berücksichtigung finden sollen.

Gemäß § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG haben die Behörden die planungsrechtlichen Festlegungen in Lärmaktionsplänen in ihren Planungen zu berücksichtigen.

Bei der Bestimmung von Lärminderungsmaßnahmen ist darauf zu achten, dass diese bezüglich ihrer städtebaulichen Komponenten hinreichend konkret sind und ihre Umsetzung auch durch planungsrechtliche Festlegungen in der Bauleitplanung, insbesondere durch entsprechende Festsetzungen gemäß § 9 BauGB in Bebauungsplänen, erreicht werden kann.

Die wesentlichen, je nach der städtebaulichen Situation einsetzbaren städtebaulichen Maßnahmen, die sowohl Bestandteil einer Lärminderungsmaßnahme als auch Maßnahmen zum vorbeugenden Lärmschutz im Rahmen der Siedlungsentwicklung der Gemeinden sein können, sind:

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

Je konkreter die Lärminderungsmaßnahmen im Lärmaktionsplan formuliert sind, umso eher können diese durch die zuständigen Planungsträger Berücksichtigung finden und sich im Rahmen der Abwägung gegenüber den sonstigen öffentlichen und privaten Belangen durchsetzen.

Wichtigste Grundlage zur Behandlung von Lärmkonflikten im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens sind die „Schalltechnischen Orientierungswerte“ in Beiblatt 1 der DIN 18005-1 Schallschutz im Städtebau. Da es sich um „Orientierungswerte“ handelt, beschreiben sie die aus Sicht des Schallschutzes wünschenswerten Zielwerte und können in diesem Sinne von den Gemeinden im Rahmen der Abwägung genutzt werden. Je deutlicher die Abweichungen nach oben ausfallen, desto zwingender werden technische oder städtebauliche Begründungen dafür notwendig sein. Dies gilt insbesondere für Neubaugebiete. Im Bestand sind maßvolle Überschreitungen dagegen eher zu rechtfertigen, um beispielsweise eine starke Nutzungsmischung und eine dem Vorrang der Innenentwicklung entsprechende Planung, insbesondere mit Wohnnutzungen umsetzen zu können. Bei der Beurteilung und Abwägung von Richtwertüberschreitungen ist zu bedenken, dass eine Pegelzunahme von 3 dB(A) einer Verdoppelung der Lärmquelle entspricht.

2.8 Lärminderung an Schienenwegen

Die Zuständigkeit für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit liegt beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Bei den Städten und Gemeinden verbleibt die Zuständigkeit für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen an nicht-bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken, aber auch für bundeseigene Haupteisenbahnstrecken mit Maßnahmen, die nicht in Bundeshoheit liegen. Für die kommunale Lärmaktionsplanung werden von der LUBW neben den Kartierungsergebnissen nach BUB auch Lärmberechnungen nach Schall 03 bereitgestellt.

Für die Lärminderung an Schienenwegen kommen grundsätzlich Maßnahmen zur Reduzierung des betriebsbedingten Lärms sowie planerische Festlegungen insbesondere der Bauleitplanung in Frage.

Die Zuständigkeit zur Reduzierung des betriebsbedingten Lärms von Schienenwegen liegt beim Bund, soweit es sich um bundeseigene Schienenwege handelt. Wichtig ist daher, dass die Gemeinden bei der Lärmaktionsplanung ihre planerischen Möglichkeiten beispielsweise im Rahmen der Siedlungsentwicklung nutzen, um insbesondere das Entstehen weiterer Lärmprobleme zu vermeiden (siehe Abschnitt 2.7). Wichtige Grundlage zur Behandlung von Lärmkonflikten im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens sind die „Schalltechnischen Orientierungswerte“ in Beiblatt 1 der DIN 18005-1 Schallschutz im Städtebau.

2.9 Strategische Umweltprüfung

Unter bestimmten Voraussetzungen muss für Lärmaktionspläne eine strategische Umweltprüfung (SUP) gemäß UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) durchgeführt werden, wenn der Lärmaktionsplan für UVP-pflichtige Vorhaben eine rahmensetzende Wirkung hat (§ 35 Abs. 1 Nr. 2 UVPG i. V. m. Anlage 5 Nr. 2.1 zum UVPG).

Nach § 35 Abs. 3 UVPG liegt eine Rahmensetzung vor, wenn der Plan Festlegungen mit Bedeutung für spätere Zulassungsentscheidungen, insbesondere zum Bedarf, zur Größe, zum Standort, zur Beschaffenheit, zu Betriebsbedingungen von Vorhaben oder zur Inanspruchnahme von Ressourcen enthält.

Eine solche Rahmensetzung lässt sich dann verneinen, wenn der Lärmaktionsplan so formuliert ist, dass er keine Aussagen enthält, die bei der Zulassung von UVP-relevanten Vorhaben zu beachten oder zu berücksichtigen sind.

3 Weitere Informationen

Das Verkehrsministerium und die LUBW unterstützen die von der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung berührten Städte, Gemeinden und Fachbehörden.

3.1 Hinweise, Informationen, Veröffentlichungen

Umfangreiche **Informationen zur Lärmaktionsplanung** finden Sie auf den Internetseiten der LUBW unter www.lubw.de > Lärm und Erschütterungen > Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung. Sie umfassen u. a. folgende Themenfelder:

- Informationen und Handreichungen zum Verfahrensablauf,
- „Gute Beispiele“ für Lärminderungskonzepte und -maßnahmen in verschiedenen bundesdeutschen Städten und Regionen (auch als PDF-Handout).

Hingewiesen wird insbesondere auf die unter *Publikationen und Links* eingestellten Informationen:

- „Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit“ (Publikation des VM, März 2011)
- „LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung“ (Dritte Aktualisierung, 19.09.2022)

Weitere Informationen zum Thema Umgebungslärm finden sich auf den Internetseiten des Verkehrsministeriums unter www.vm.baden-wuerttemberg.de > Mensch & Umwelt > Lärmschutz und auf der Informationsseite für Kommunen bei der LUBW.

3.2 Ansprechpartner/innen in den Kommunen

Um den direkten Kontakt mit den für die Lärmaktionsplanung zuständigen **Ansprechpartner:innen in den Städten und Gemeinden** zu ermöglichen, bitten wir höflich – sofern nicht bereits erfolgt – um Registrierung über die Informationsseite für Kommunen der LUBW. Bei Fragen zur Registrierung und zur Informationsseite für Kommunen wenden Sie sich bitte an laerm@lubw.bwl.de.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Udo Weese