Stadt Meßstetten

Lärmaktionsplanung Stufe 4

Bericht zur Offenlage
11. Juni 2026
Bericht Nr. 2051.096

Rapp AG
Stühlingerstraße 21 | D-79106 Freiburg i.Br. | T +49 761 217 717 30 | www.rapp.ch

Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
1.0	11. Juni 2026	Entwurf Qualitätssicherung	Nora Ebbers Carina Schulz

Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
Stadt Meßstetten	Herr Claus Fecker	1/PDF

Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Carina Schulz	carina.schulz@rapp.ch	+49 761 217 717 35
Nils Scheffler	nils.scheffler@rapp.ch	+49 761 217 717 34
Nora Ebbers	nora.ebbers@rapp.ch	+49 761 217 717 385

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung Lärmaktionsplanung 5
1.1 Lärm und Lärmquellen 5
1.2 Wahrnehmung von Lärm 6
1.3 Was ist dB(A)? 6
1.4 Auswirkungen auf die Gesundheit und die Gesellschaft 7
1.5 Rechtliche Grundlagen der Lärmaktionsplanung 7
1.6 Hinweise des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg 9
1.7 Grundlagen zur Berechnung des Straßenverkehrslärm 12
1.8 Grundsätzlich mögliche Maßnahmen zur Lärmminderung 12
1.8.1 Baulicher Lärmschutz 13
1.8.2 Steuerung des Verkehrs 14
1.8.3 Einsatz und Förderung lärmarmer Verkehrsmittel 15
1.8.4 Stadt- und Verkehrsplanung 15
1.9 Bewertungsgrundsätze 16
1.9.1 Lärmschutzkonzept 16
1.9.2 Bewertung der Maßnahmen im Hinblick auf das Planungsziel 16
1.9.3 Bewertung der Maßnahmen im Hinblick auf weitere Belange 17
1.10 Abwägungsgrundsätze 18
1.10.1 Allgemeine Abwägungsgrundsätze 19
1.10.2 Geschwindigkeitsbeschränkungen 19
1.11 Verfahrensablauf zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen 20
2 Lärmaktionsplanung Stadt Meßstetten, Stufe 4 22
2.1 Kartierungsumfang 22
2.2 Verkehrliche Grundlagen 23
2.3 Ergebnisse der Lärmkartierung 25
2.4 Untersuchte Rechengebiete und Betroffenheitsanalyse 26
2.5 Schalltechnische Wirkungsanalyse und Abwägung der Lärmminderungsmaßnahmen 29
2.5.1 Lärmminderung / Reduktion der Betroffenheiten 31
2.5.2 Verkehrsfluss 31
2.5.3 Luftqualität 32
2.5.4 Fahrzeitverlängerung 32
2.5.5 Verlagerungseffekte 33
2.5.6 Verkehrssicherheit 33
2.5.7 Verträglichkeit zwischen Kfz- und Rad-/Fußverkehr 34
2.5.8 Aufenthaltsqualität 35
2.5.9 Akzeptanz der Maßnahmen 35
2.5.10 Alternative Maßnahmen 35
2.6 Auswahl der Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen 35
2.7 Weitere Lärmminderungsmaßnahmen 37
2.8 Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung 38

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Korrekturwerte für Straßenoberflächen nach RLS-19 13
Tabelle 2: Verfahrensschritte Lärmaktionsplanung Meßstetten, Stufe 4 21
Tabelle 3: Verkehrsmengen Meßstetten 23
Tabelle 4: Betroffenheiten RSL-19 nach Rechengebieten 27
Tabelle 5: Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV 27
Tabelle 6: Auslösewerte für die Lärmsanierung in der Baulast des Bundes/Landes 37

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ermessensausübung Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen 11
Abbildung 2: Kartierungsumfang Lärmaktionsplan Meßstetten 22
Abbildung 3: Aufteilung der Kartierungsstrecke 24
Abbildung 4: Ausschnitt Rasterlärmkarte Tag 25
Abbildung 5: Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag 25
Abbildung 6: Übersicht der Rechengebiete, Meßstetten 26
Abbildung 7: Pegelüberschreitungen im Tageszeitraum 28
Abbildung 8: Pegelüberschreitungen im Nachtzeitraum 28
Abbildung 9: Untersuchte Geschwindigkeitsbeschränkung Meßstetten – 30 km/h 29
Abbildung 10: Untersuchte Geschwindigkeitsbeschränkung Meßstetten – 40 km/h 30
Abbildung 11: Vergleich betroffene Einwohner:innen ohne/mit Geschwindigkeitsbeschränkungen 31
Abbildung 12: Prinzip der Sättigungsstärke 32
Abbildung 13: Anhalteweg Tempo 50 vs. 30 34
Abbildung 14: Übersicht Geschwindigkeitsbeschränkungen Meßstetten, nach Abwägung 36

Anhang

Anhang 01	Karte mit Anzahl der Einwohner:innen, Geschwindigkeiten und DSD-Werten
Anhang 02_01	Rasterlärmkarten für den Zeitbereich Tag
Anhang 02_02	Rasterlärmkarten für den Zeitbereich Nacht
Anhang 03_01	Gebäudelärmkarten für den Zeitbereich Tag
Anhang 03_02	Gebäudelärmkarten für den Zeitbereich Nacht
Anhang 04_01	Differenzkarten ohne/mit Geschwindigkeitsreduzierung Tag
Anhang 04_02	Differenzkarten ohne/mit Geschwindigkeitsreduzierung Nacht

1 Einleitung Lärmaktionsplanung

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

Die Lärmaktionsplanung ist ein in §§ 47a ff. Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) normiertes Instrument zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen. Dieses Instrument geht auf die EG-Umgebungslärmrichtlinie[1] zurück. Die Bürger:innen und die Verwaltung sollen über Lärmprobleme und Lärmauswirkungen in der jeweiligen Gemeinde oder Stadt unterrichtet und für die daraus folgenden Konflikte sensibilisiert werden. Zugleich muss die für die Planaufstellung zuständige Kommune ein Konzept vorlegen, wie sie die Lärmprobleme und -konflikte bewältigen und lösen will.

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

1.1 Lärm und Lärmquellen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2 Wahrnehmung von Lärm

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

Physikalische Wirkfaktoren der Lärmwahrnehmung sind:

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

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

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

1.3 Was ist dB(A)?

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

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

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

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

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

1.4 Auswirkungen auf die Gesundheit und die Gesellschaft

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

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

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

1.5 Rechtliche Grundlagen der Lärmaktionsplanung

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

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

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

Der Geltungsbereich der EU-Richtlinie umfasst den Umgebungslärm.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Information und Einbindung der Öffentlichkeit und
- konkreten Lärmminderungsmaßnahmen.

---

[2] https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/laerm-und-erschuetterungen/laermkarten

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

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

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

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

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

1.6 Hinweise des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

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

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

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

> *„Lärmaktionspläne sind daher grundsätzlich für alle von der Umgebungslärmkartierung erfassten Gebiete aufzustellen, unabhängig davon, ob Lärmprobleme vorhanden sind oder auf dem kartierten Gemeindegebiet Lärmbetroffene ermittelt wurden.*
>
> *In einfach gelagerten Fällen, wenn beispielsweise keine Betroffenen ab 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} ausgewiesen sind, kann der Lärmaktionsplan mit vermindertem Aufwand erstellt werden. Solche Pläne müssen nicht zwangsläufig Maßnahmen zur Minderung des Lärms des kartierten Verkehrswegs enthalten. In bestimmten Fällen kann die Lärmaktionsplanung sogar mit der Bewertung der Lärmsituation abgeschlossen werden."*

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

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

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

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

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

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

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

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

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

Der Aspekt der Leichtigkeit des Verkehrs ist nicht pauschal in die Abwägung einzustellen, sondern muss hinreichend quantifiziert und konkretisiert werden. Eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme wird in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese

nicht mehr als 30 Sekunden beträgt. Zur Beurteilung der Auswirkungen auf den ÖPNV, insbesondere den Linienbusverkehr, kann bei einer Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h überschlägig von einer Fahrtzeitverlängerung von 20 Sekunden pro 1.000 Meter ausgegangen werden.[4]

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

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

Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die 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 Anwohner:innen zugemutet werden kann.

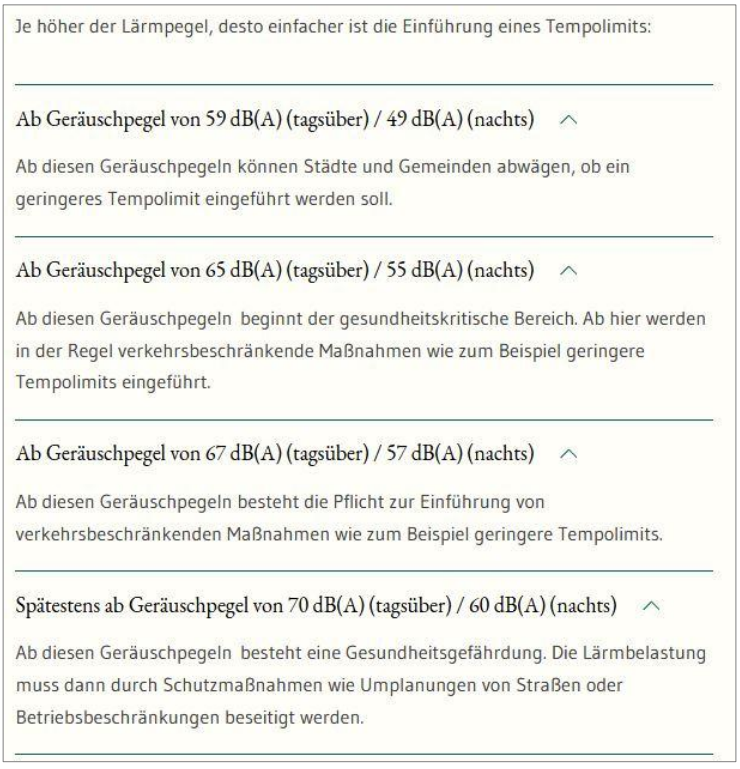

Abbildung 1: Ermessensausübung Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg)

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

1.7 Grundlagen zur Berechnung des Straßenverkehrslärm

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

Für die Berechnung der Beurteilungspegels des Straßenverkehrslärms ist seit dem 1. März 2021 die Richtlinien für Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 (RLS-19) anzuwenden. Die Berechnung erfolgt mithilfe eines schalltechnischen Modells. In das Modell fließen u.a. die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV), die Tag- und Nachtanteile der vier Fahrzeugklassen nach RLS-19 (Mot./ Pkw/ Lkw1/ Lkw2), die zulässige Geschwindigkeit, die Fahrbahnoberfläche, Informationen zu Kreisverkehrsplätzen und Lichtsignalanlagen, Steigungen, die Bebauung, vorhandene Lärmschutzanlagen und die Geländetopografie ein.

1.8 Grundsätzlich mögliche Maßnahmen zur Lärmminderung

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

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

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

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

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

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

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

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

1.8.1 Baulicher Lärmschutz

Instandsetzung/Erneuerung des Fahrbahnbelags

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

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

Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelages

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

Die unterschiedlichen Typen von Straßendeckschichten, denen in Abhängigkeit der Geschwindigkeit ein Korrektur-Wert zugewiesen und damit die Lärmminderung nachgewiesen werden kann, sind in nachfolgender Tabelle 1 dargestellt.

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

Tabelle 1: Korrekturwerte für Straßenoberflächen nach RLS-19

Lärmschutzwände/ -wälle

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

Straßenraumgestaltung

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

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

Passiver Schallschutz

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

1.8.2 Steuerung des Verkehrs

Streckenbeschränkungen für bestimmte Verkehrsarten

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

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

Geschwindigkeitsbeschränkungen

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

Verstetigung des Verkehrs

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

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

1.8.3 Einsatz und Förderung lärmarmer Verkehrsmittel

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

1.8.4 Stadt- und Verkehrsplanung

Bau von Umgehungsstraßen

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

Kombimaßnahmen und (General-)Verkehrsplan

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

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

Städtebauliche Maßnahmen

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

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

- Verträgliche räumliche Zuordnung neuer Wohn-, Misch- und Gewerbegebiete untereinander
- Schalltechnisch sinnvolle Gliederung innerhalb der Baugebiete
- lärmmindernde 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 Lärmminderungsmaßnahme gegenüber Sport- und Freizeitanlagen und gegenüber gewerblichen Anlagen möglich)
- Begrünung im öffentlichen Raum sowie an Gebäuden.

1.9 Bewertungsgrundsätze

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

1.9.1 Lärmschutzkonzept

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

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

1.9.2 Bewertung der Maßnahmen im Hinblick auf das Planungsziel

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

1.9.3 Bewertung der Maßnahmen im Hinblick auf weitere Belange

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

Mittelbare positive Wirkungen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aus Kosten-Nutzen-Untersuchungen zu Aktionsplanungen nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie lässt sich vorsichtig ableiten, dass bei einer mittleren Monatsmiete von 350 Euro pro Person ein mittlerer Mietverlust von 20 Euro je dB(A), welches den Pegel von 50 dB(A) überschreitet, je Einwohner:in und Jahr entsteht. Unter

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

den Unwägbarkeiten, die mit Steuerschätzungen üblicherweise zusammenhängen, ist daraus ein Verlust von mietbezogenen Steuern von 2 Euro je dB(A) über 50 dB(A), je Einwohner:in und Jahr ableitbar.

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

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

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

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

Mittelbare negative Wirkungen

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

Fiskalisches Interesse des Straßenbaulastträgers

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

Verkehrsverlagernde Effekte straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen

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

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

1.10 Abwägungsgrundsätze

Bestehen regelungsbedürftige Lärmprobleme sowie Lärmauswirkungen und ist die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes deshalb gerechtfertigt, hat die planaufstellende Behörde im Rahmen des rechtlich Möglichen die Planlösung herauszuarbeiten, welche aus ihrer planerischen Sicht die öffentlichen und privaten Belange am

besten in Einklang bringt. Dazu hat die Kommune den wesentlichen Sachverhalt aufzuarbeiten. Sie muss die betroffenen Belange erkennen und zunächst jeweils für sich im Hinblick auf das Planungsziel gewichten, eine Verbesserung der Lärmsituation zu erreichen. Widerstreitende Belange sind mit dem Ziel eines bestmöglichen Ausgleichs auszutarieren. Die Maßnahmen, die im Lärmaktionsplan festgesetzt werden, müssen verhältnismäßig sein.
Neben der Wirkung der einzelnen in Betracht kommenden Maßnahmen auf die Verbesserung der Lärmsituation, müssen auch die weiteren Belange, die durch die Realisierung der Maßnahmen tangiert werden, in den Blick genommen werden: Für jeden Hauptbelastungsbereich und jedes sonst in die Lärmaktionsplanung einbezogene Gebiet sind die einzelnen Schutzmaßnahmen so zu bestimmen, dass sämtliche, im Einzelfall konfligierenden Interessen austariert werden.

1.10.1 Allgemeine Abwägungsgrundsätze

Dabei sind insbesondere die folgenden allgemeinen Abwägungsgrundsätze zu beachten:

- Maßnahmen an der Quelle der Geräuschbelastung sind vorrangig.
- Aktive Maßnahmen haben Vorrang vor passiven Schallschutzmaßnahmen.
- Es gilt das Verursacherprinzip.
- Je höher die Belastung lärmbetroffener Menschen ist und je stärker diese Belastung reduziert werden kann, desto gewichtigere, mit der Maßnahme verbundene Nachteile können in Kauf genommen werden.
- Lärmbelastungen sind gerecht zu verteilen.
- Weder eine Einzelmaßnahme noch ein Maßnahmenpaket darf zu unverhältnismäßigen Nachteilen führen.
- Bei der Betrachtung sind nicht nur die bestehende Lärmsituation, sondern auch künftige Entwicklungen zu berücksichtigen, die sich bereits heute abzeichnen (Vorsorgeprinzip).
- Für jede Maßnahme sind auch die in Betracht kommenden räumlichen und sachlichen Anwendungsalternativen zu beachten (z. B. ganztägige oder nur nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen).
- Die Maßnahmen sind auf ihre Kombinierbarkeit zu untersuchen (z.B. Geschwindigkeitsreduzierung bis zur Realisierung baulicher Maßnahmen).

1.10.2 Geschwindigkeitsbeschränkungen

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

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

- Die Maßnahme wird nur festgelegt, wenn erhebliche Betroffenheiten nachgewiesen sind.
- Die Maßnahme muss in ihrem räumlichen Geltungsbereich zu einer spürbaren Lärmentlastung und einer nachweisbaren Minderung der Betroffenheiten führen; Maßnahmen, die den Verkehr und den Lärm nur verlagern, scheiden aus.

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

Um nach diesen Grundsätzen eine möglichst differenzierte Bewertung zu ermöglichen, werden die Betroffenheiten in den Hauptbelastungsbereichen näher lokalisiert: Hierfür werden zunächst die Pegelwerte an den Fassaden ohne Lärmschutz ermittelt und räumlich dargestellt (lärmtechnische Ausgangssituation). Da die Maßnahmen auch nachts wirken, wird dabei von dem besonders sensiblen Nachtzeitraum LrN ausgegangen. Die Pegelwerte ohne Lärmschutzmaßnahmen und die Betroffenheiten zeigen, in welchen Bereichen am Lärmschwerpunkt Handlungsbedarf besteht.
In einem zweiten Schritt wird untersucht, welches Wirkungspotential die Geschwindigkeitsbeschränkungen haben. Hierfür wird zum einen der Differenzwert zwischen dem Ausgangspegel ohne Lärmschutz und dem Pegelwert nach Realisierung der Maßnahmen ermittelt. Zum anderen wird überprüft, inwieweit eine Maßnahme die Anzahl der Betroffenheiten über dem Auslösewert reduzieren kann.

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

1.11 Verfahrensablauf zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen

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

Mitwirkung der Öffentlichkeit

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

Beteiligung von Fachbehörden und Trägern öffentlicher Belange

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

Verfahrensschritt	Datum / Zeitraum
Veröffentlichung Kooperationserlass 2023	08. Februar 2023
Veröffentlichung der Ergebnisse der LUBW-Lärmberechnung Stufe 4	Dezember 2023
Start Lärmaktionsplanung Stufe 4	Juni 2025
GR – Vorstellung Ergebnisse der Lärmkartierung, Wirkungsanalysen & Abwägung / Auswahl Lärmminderungsmaßnahmen; Beschluss der Offenlage	tt. Monat 2026
Offenlage Lärmaktionsplan	tt.mm.2026 – tt.mm.2026
GR – Kenntnisnahme und Wertung der Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren; finaler Beschluss Lärmaktionsplan	tt. Monat 2026

Tabelle 2: Verfahrensschritte Lärmaktionsplanung Meßstetten, Stufe 4

2 Lärmaktionsplanung Stadt Meßstetten, Stufe 4

2.1 Kartierungsumfang

Die Stadt Meßstetten liegt im Zollernalbkreis auf der schwäbischen Alb. Auf einer Gemarkungsfläche von rund 77 km² leben knapp 11.000 Einwohner:innen[6].

Die Stadt Meßstetten ist nach § 47d Bundesimmissionsschutzgesetz verpflichtet, für Hauptverkehrsstraßen[7] einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Die Pflichtkartierung der LUBW beinhaltet in Meßstetten die Landesstraße 433. Der Kartierungsumfang ist in Abbildung 2 dargestellt.



Abbildung 2: Kartierungsumfang Lärmaktionsplan Meßstetten (Grundlagenkarte: © OpenStreetMap contributors)

Als Grundlage der Lärmaktionsplanung wird das schalltechnische Modell der LUBW übernommen, überprüft und aktualisiert[8].

[6] Quelle: Bevölkerung, Gebiet und Bevölkerungsdichte - Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, letzter Zugriff 11.06.2026.

[7] Hauptverkehrsstraßen im Sinne des § 47b Bundesimmissionsschutzgesetz sind Bundesfernstraßen, Landesstraßen oder auch sonstige grenzüberschreitende Straßen, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (8.200 Kfz/24h).

[8] Aktualisiert wurden u.a. Einwohner:innenzahlen, die zulässigen Geschwindigkeiten und Verkehrsbelastungen.

2.2 Verkehrliche Grundlagen

Für die Lärmberechnung im Rahmen der Lärmaktionsplanung Stufe 4 der Stadt Meßstetten wurden die Verkehrszahlen aus dem Integrierten Verkehrsentwicklungskonzept der Stadt verwendet.

Für die Lärmberechnung nach RLS-19 erfolgt eine Aufteilung der Verkehrszahlen in vier Fahrzeugklassen, jeweils getrennt nach den Zeitbereichen Tag (6-22 Uhr) und Nacht (22-6 Uhr).

- Mot Motorräder
- Pkw Personenkraftwagen mit/ohne Anhänger, Lieferwagen
- Lkw o. A. Bus / LKW ohne Anhänger ≥ 3,5 t
- Lkw m. A. LKW mit Anhänger / Sattelzüge

Die der Lärmberechnung zugrunde liegenden Verkehrszahlen können Tabelle 3 entnommen werden. Die Aufteilung der Kartierungsstrecke (L 433-1 bis -6) ist in Abbildung 3 dargestellt.

Kartierungsstrecke	DTV		Tag (06-22h)				Nacht (22-06)			
	Kfz/24h	SV-Anteil	M (Kfz/24h)	p LoA (%)	p LmA (%)	p Mot (%)	M (Kfz/24h)	p LoA (%)	p LmA (%)	p Mot (%)
L 433-1	9.124	4,0%	540	3,1	0,8	0,9	59	3,0	0,5	0,0
L 433-2	10.821	4,0%	640	3,1	0,8	0,9	70	3,0	0,5	0,0
L 433-3	13.113	4,0%	776	3,1	0,8	0,9	85	3,0	0,5	0,0
L 433-4	11.829	4,0%	700	3,1	0,8	0,9	77	3,0	0,5	0,0
L 433-5	9.904	4,0%	586	3,1	0,8	0,9	64	3,0	0,5	0,0
L 433-6	8.253	4,0%	488	3,1	0,8	0,9	54	3,0	0,5	0,0

Tabelle 3: Verkehrsmengen Meßstetten

Die Abkürzungen in Tabelle 3 stehen für:

- DTV durchschnittlicher täglicher Verkehr
- SV Schwerverkehr
- M maßgebende stündliche Verkehrsstärke
- p LoA Schwerverkehrsanteil Lkw ≥ 3,5 t ohne Anhänger / Bus
- p LmA Schwerverkehrsanteil Lkw ≥ 3,5 t mit Anhänger / Sattelzug
- p Mot Verkehrsanteil Motorräder

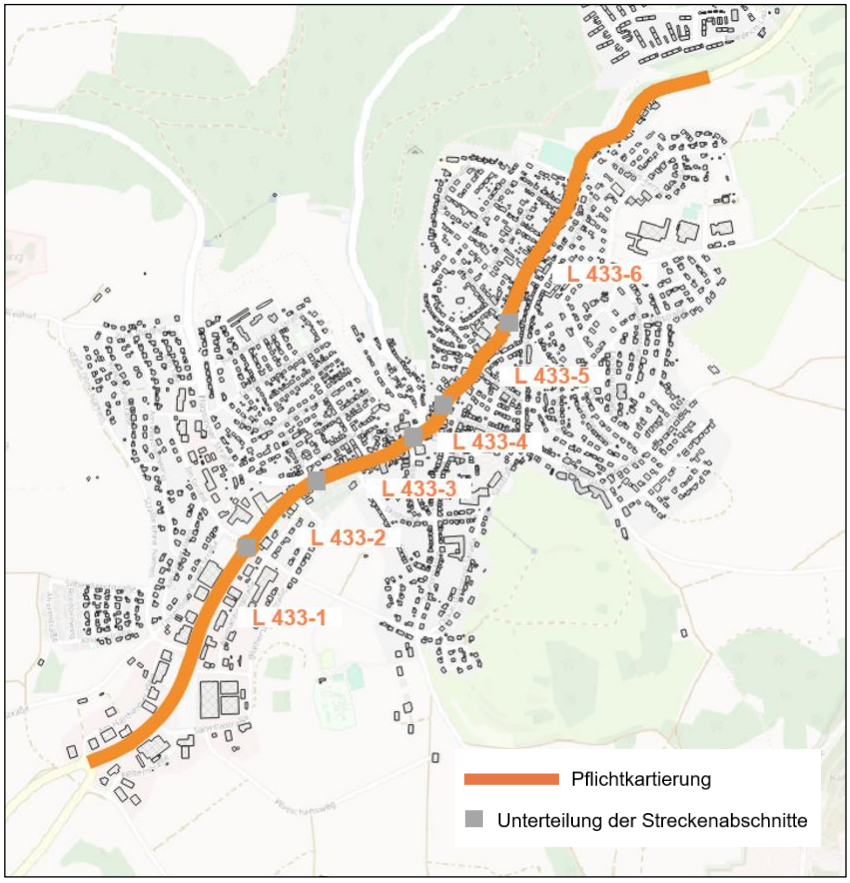

Abbildung 3: Aufteilung der Kartierungsstrecke (Grundlagenkarte: © OpenStreetMap contributors)

2.3 Ergebnisse der Lärmkartierung

Auf der Grundlage der Lärmkartierung wurde folgendes Planwerk erstellt:

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



Abbildung 4: Ausschnitt Rasterlärmkarte Tag

Isophonenbänder dienen in der Rasterlärmkarte der grafischen Darstellung der Lärmausbreitung. In den Gebäudelärmkarten sind die Wohngebäude in der Farbe desjenigen Pegelintervalls dargestellt, in das der höchste an der Fassade ermittelte Schallpegel fällt. Der Punkt mit dem höchsten Fassadenpegel wird durch Ziffern in 1-dB(A)-Schritten rings um das Gebäude kenntlich gemacht. Ergänzend wird in den Raster- und Gebäudelärmkarten die Anzahl der im jeweiligen Gebäude wohnenden Personen angegeben.

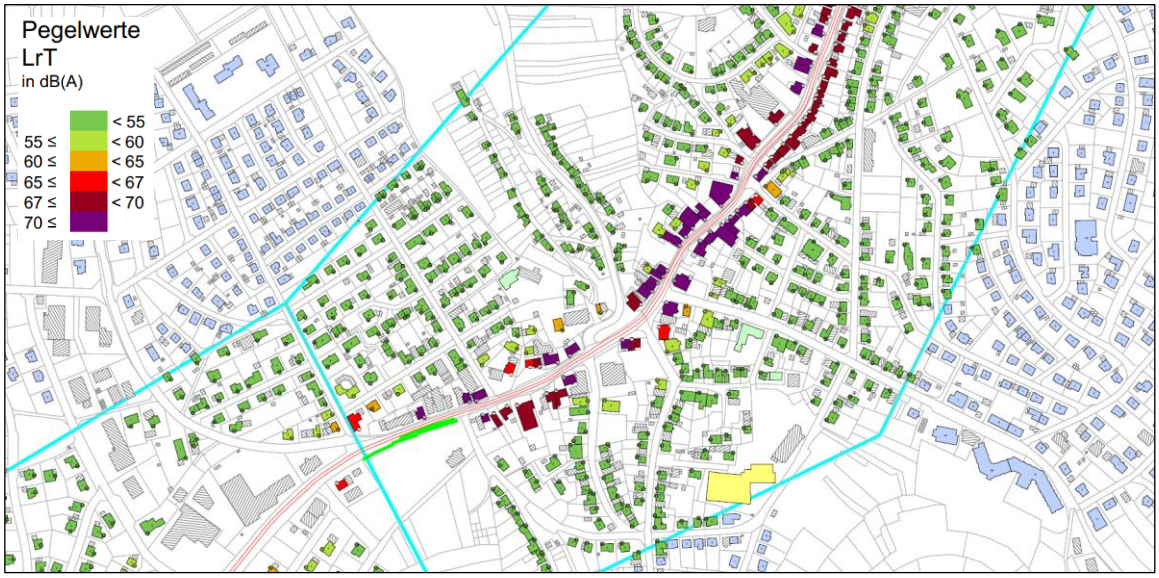

Abbildung 5: Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag

2.4 Untersuchte Rechengebiete und Betroffenheitsanalyse

Basierend auf der flächenhaften Lärmkartierung wird zur Auswertung der Betroffenheiten eine Unterteilung in Rechengebiete vorgenommen. Vorrangig werden Straßenabschnitte gleicher Verkehrsfunktion und städtebaulicher Typologie zusammengefasst, bei denen (voraussichtlich) gleiche oder gleichwertige Lärmminderungsmaßnahmen umsetzbar sind. Für die Stadt Meßstetten wurden insgesamt drei Rechengebiete definiert (siehe Abbildung 6):

- L 433 Süd
- L 433 Mitte
- L 433 Nord



Abbildung 6: Übersicht der Rechengebiete, Meßstetten (Grundlagenkarte: © OpenStreetMap contributors)

Die Ergebnisse der Betroffenheitsanalyse nach RLS-19 sind in Tabelle 4 aufgeführt. Diese zeigt, dass entlang der untersuchten Strecke in Meßstetten zusammengenommen vom Erreichen bzw. Überschreitung der Pegelwerte

- 65/55 dB(A) tags/nachts: 365 / 365 Personen
- 67/57 dB(A) tags/nachts: 325 / 325 Personen
- 70/60 dB(A) tags/nachts: 114 / 137 Personen

betroffen sind.

Rechengebiete	Anzahl betroffener Einwohner:innen								Belastungs-bereich
	Tag (06-22h)				Nacht (22-06h)				
	≥ 65 dB(A)	≥ 67 dB(A)	≥ 70 dB(A)	Max. Pegel dB(A)	≥ 55 dB(A)	≥ 57 dB(A)	≥ 60 dB(A)	Max. Pegel dB(A)	
L 433 Süd	5	1	0	67	5	1	0	57	ja
L 433 Mitte	324	301	105	73	324	301	128	63	ja
L 433 Nord	36	23	9	71	36	23	9	61	ja
Summe	**365**	**325**	**114**		**365**	**325**	**137**		

Tabelle 4: Betroffenheiten RSL-19 nach Rechengebieten

In Rechengebieten, in denen die Auslösewerte (65/55 dB(A) tags/nachts) nicht oder allenfalls geringfügig überschritten werden und die Betroffenheiten gering sind, wird zusätzlich die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überprüft. Die Rechtsprechung orientiert sich bei der Identifizierung der Gefahrenlage[9] an diesen Werten (siehe Kapitel 1.6). Da sich die Grenzwerte der 16. BImSchV je nach Gebietstyp unterscheiden, wird für das jeweilige Rechengebiet die Gebietsnutzung im Flächennutzungsplan bestimmt. In erster Linie werden Wohnbauflächen geprüft, da hier die Immissionsgrenzwerte bei 59/49 dB(A) tags/nachts liegen. Misch- oder Gewerbegebiete werden nicht betrachtet, da die geltenden Immissionswerte höher oder identisch zu den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung (65/55 dB(A) tags/nachts) sind und die Belastungen im Rahmen der Betroffenheitsanalyse somit bereits ermittelt wurden (siehe Tabelle 5).

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

Tabelle 5: Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV

Aus den Ergebnissen der Lärmkartierung, der Betroffenheitsanalyse und der qualitativen Einzelfallbewertung werden Belastungsbereiche ermittelt. Merkmal eines Belastungsbereichs ist, dass der Straßenverkehrslärm die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A) tags/nachts an mehreren Immissionspunkten erreicht und/oder übertrifft und die Umsetzung verkehrsrechtlicher Maßnahmen realistisch und verhältnismäßig erscheint. In Meßstetten können alle Rechengebiete als Belastungsbereiche identifiziert werden.

Abbildung 7 und Abbildung 8 zeigen die räumliche Verteilung der Pegelüberschreitungen entlang der untersuchten Strecke in Meßstetten, tags wie nachts.

[9] Tatbestandsvoraussetzung für die Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen.

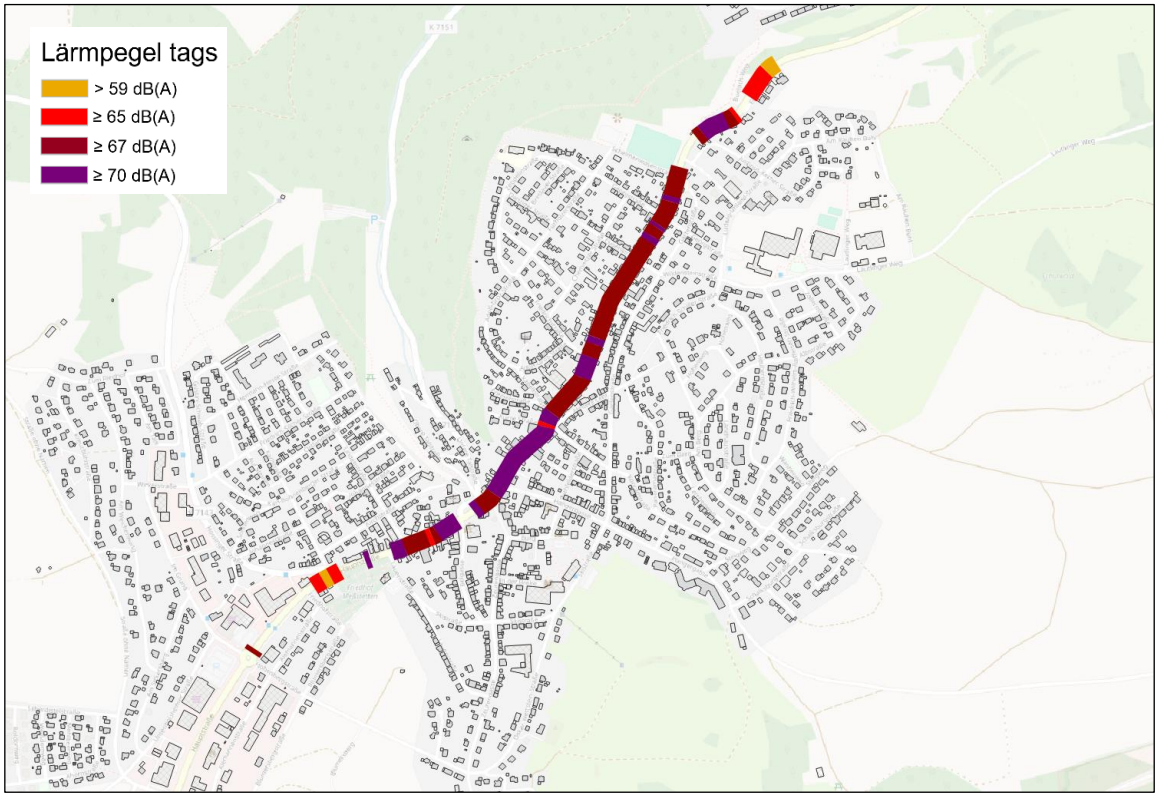

Abbildung 7: Pegelüberschreitungen im Tageszeitraum (Grundlagenkarte: © OpenStreetMap contributors)

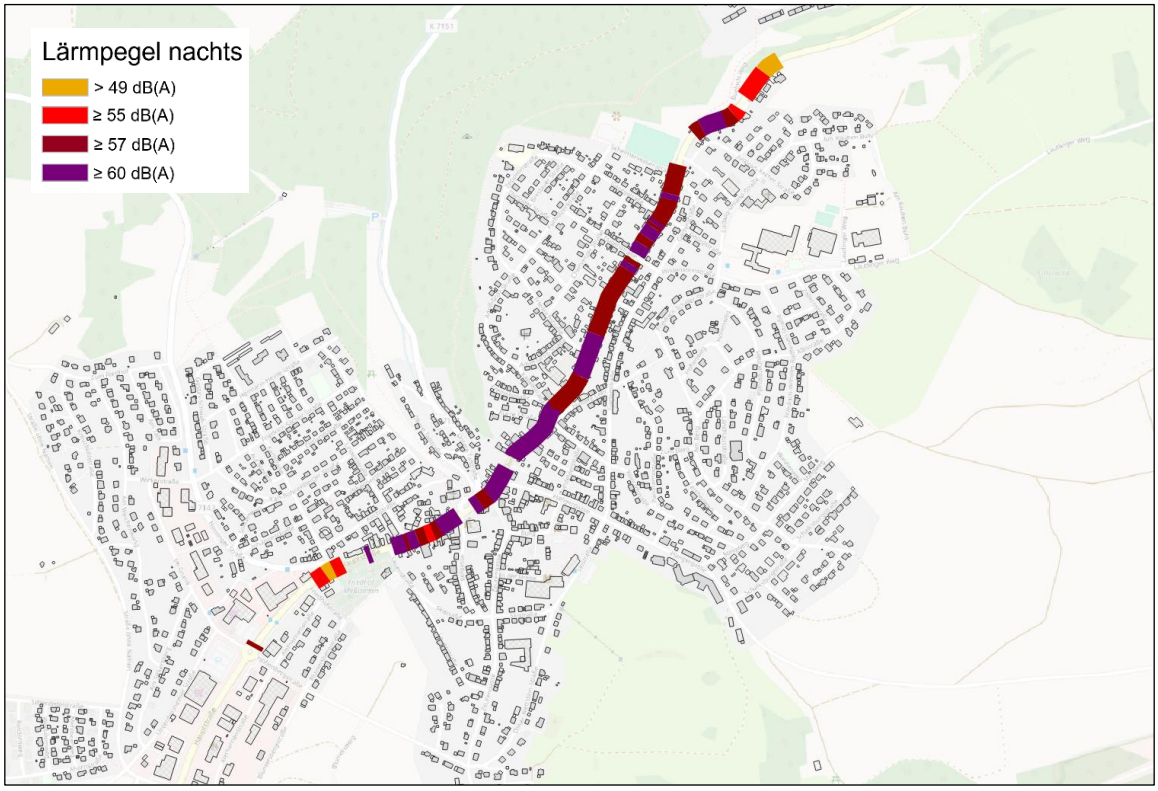

Abbildung 8: Pegelüberschreitungen im Nachtzeitraum (Grundlagenkarte: © OpenStreetMap contributors)

2.5 Schalltechnische Wirkungsanalyse und Abwägung der Lärmminderungsmaßnahmen

Auf Grundlage der Lärmkartierung und der ermittelten Belastungsbereiche wird ein Grobkonzept der maximal möglichen Geschwindigkeitsreduzierungen entwickelt. Eine Geschwindigkeitsreduzierung stellt eine schalltechnisch wirksame Maßnahme dar, die schnell und kostengünstig realisierbar ist. Sie ist allerdings nur als Überbrückungsmaßnahme bis zur Realisierung nachhaltiger baulicher Lärmschutzmaßnahmen gedacht.

Als Maximalkonzept wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen vorgeschlagen. Im Integrierten Verkehrsentwicklungskonzept der Stadt (2025) wird für die Ortsdurchfahrt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h empfohlen[10]. Dies wird insbesondere durch mögliche Verkehrsverlagerungen und potenziell negative Auswirkungen auf den ÖPNV (Fahrzeitverlängerung) begründet.

Unter Berücksichtigung der Grundlagen und Ergebnisse des Integriertes Verkehrsentwicklungskonzepts werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung daher die nachfolgenden Geschwindigkeitsbeschränkungen vergleichend auf ihre Wirkung hin untersucht (siehe Abbildung 9 und Abbildung 10):

- **30 km/h ganztags** aus Lärmschutzgründen:
  - L 433 Ortsdurchfahrt Meßstetten, zwischen Ortstafel Nord und Kreisverkehr Hauptstraße / Hohenbergstraße / Im Grund
- **40 km/h ganztags** aus Lärmschutzgründen:
  - L 433 Ortsdurchfahrt Meßstetten, zwischen Ortstafel Nord und Kreisverkehr Hauptstraße / Hohenbergstraße / Im Grund

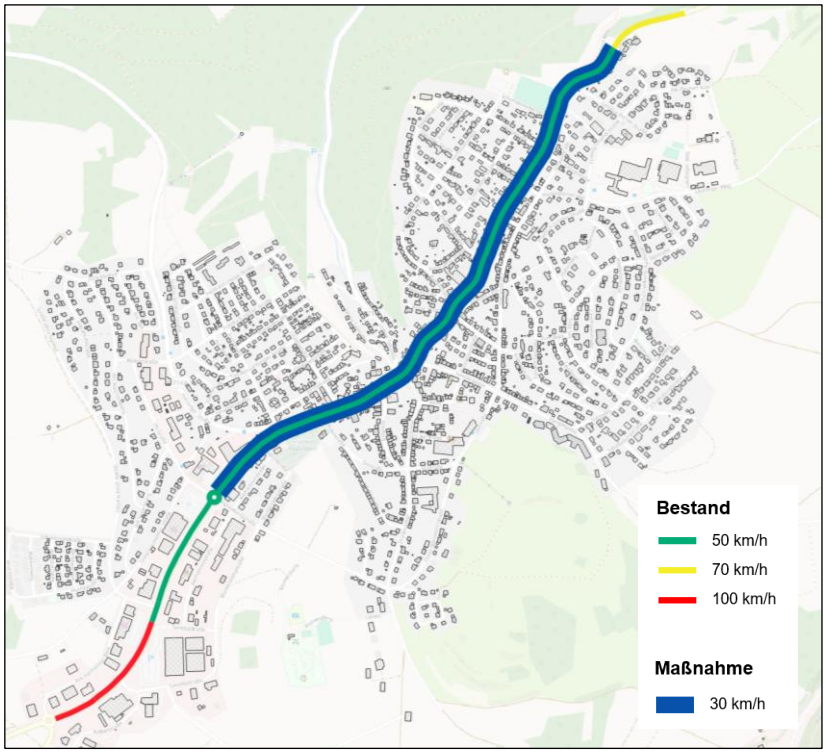

Abbildung 9: Untersuchte Geschwindigkeitsbeschränkung Meßstetten - 30 km/h (Grundlagenkarte: © OpenStreetMap contributors)

[10] Im Abschnitt zwischen Kreisverkehr Hohenbergstraße / Im Grund und der Anbindung Eichhalde auf einer Länge von ca. 1.800 m.

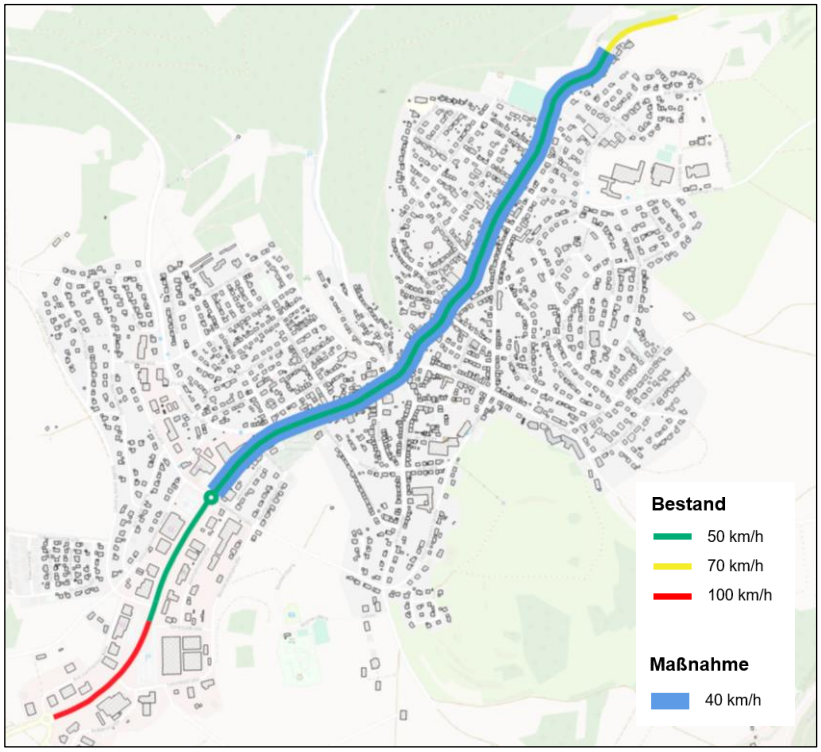

Abbildung 10: Untersuchte Geschwindigkeitsbeschränkung Meßstetten - 40 km/h (Grundlagenkarte: © OpenStreetMap contributors)

Die Berechnung der schalltechnischen Wirkungsanalyse erfolgt, wie bereits bei der Lärmkartierung, nach RLS-19. Das Ergebnis der Wirkungsanalyse wird in folgendem Planwerk dargestellt (siehe Anhang):

- Differenzkarte ohne/mit Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Zeitraum Tag, sowie Gebäudelärmkarte mit Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Zeitraum Tag
- Differenzkarte ohne/mit Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Zeitraum Nacht, sowie Gebäudelärmkarte mit Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Zeitraum Nacht

Nachfolgend werden die untersuchten Maßnahmen unter Berücksichtigung verschiedener Kriterien abgewogen, diese umfassen:

- Lärmminderungswirkung / Reduktion der Betroffenheiten
- Verkehrsfluss
- Luftqualität
- Fahrzeitverlängerung MIV / ÖPNV
- Verlagerungseffekte
- Verkehrssicherheit
- Verträglichkeit zwischen Kfz- und Rad- / Fußverkehr
- Aufenthaltsqualität
- Akzeptanz der Maßnahmen
- alternative Maßnahmen

2.5.1 Lärmminderung / Reduktion der Betroffenheiten

Das schalltechnische Wirkungspotential der untersuchten Geschwindigkeitsbeschränkungen wird in Abbildung 11 dargestellt. Generell fällt die Lärmminderungswirkung bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h höher aus als bei 40 km/h.

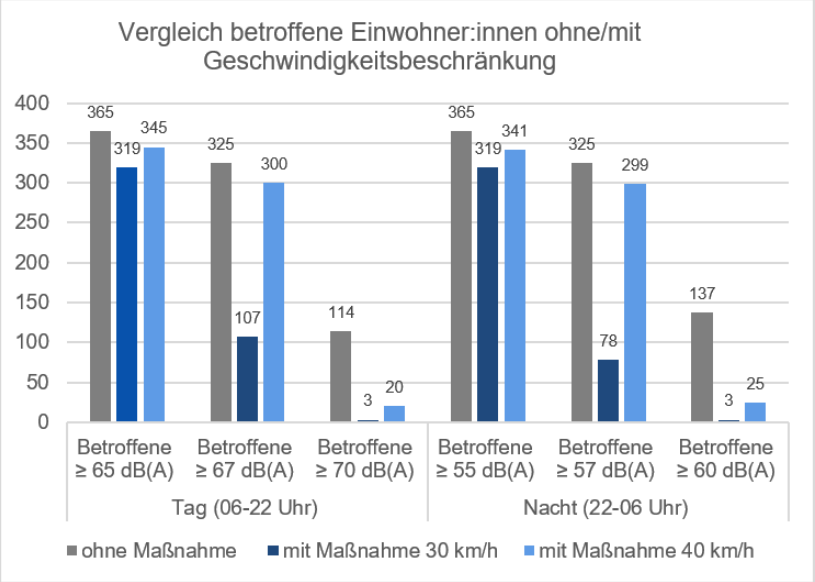

Abbildung 11: Vergleich betroffene Einwohner:innen ohne/mit Geschwindigkeitsbeschränkungen

Die Wirkungsanalyse zeigt, dass sowohl mit 30 km/h als auch mit 40 km/h die Betroffenheiten ab bzw. oberhalb der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70/60 dB(A) tags/nachts signifikant reduziert werden können. Die Betroffenheiten ab den Pflichtwerten von 67/57 dB(A) tags/nachts können mit 30 km/h ebenfalls deutlich gesenkt werden. Mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h verringern sich die Betroffenheiten ab den Pflichtwerten hingegen nur geringfügig.

Das grundsätzliche Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, die Lärmbelastungen unter die Auslösewerte von 65/55 dB(A) tags/nachts zu senken. Mit keiner der beiden untersuchten Geschwindigkeitsbeschränkungen kann dieses Ziel vollständig erreicht werden. Dass mit den betrachteten Maßnahmen nicht alle Betroffenheiten reduziert werden können, lässt nicht grundsätzlich auf eine geringe Wirksamkeit der Maßnahmen schließen, sondern verdeutlicht vielmehr die hohe Lärmvorbelastung. Es zeigt somit die Dringlichkeit der Lärmschutzmaßnahmen.

2.5.2 Verkehrsfluss

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit hat nur geringen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Straße. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung kann aufgrund der reduzierten Brems- und Beschleunigungsvorgänge sogar zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses führen. Weniger Brems- und Beschleunigungsvorgänge wirken sich zudem positiv auf die Lärmemissionen aus. Weiter sind homogene, wenn auch niedrigere Geschwindigkeiten für das subjektive Fahrempfinden positiver zu bewerten als höhere Spitzengeschwindigkeiten mit mehrfachem Abbremsen und vielfachen Geschwindigkeitswechseln.

In Meßstetten wird sowohl bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h als auch auf 40 km/h eine leichte Verbesserung des Verkehrsflusses erwartet.

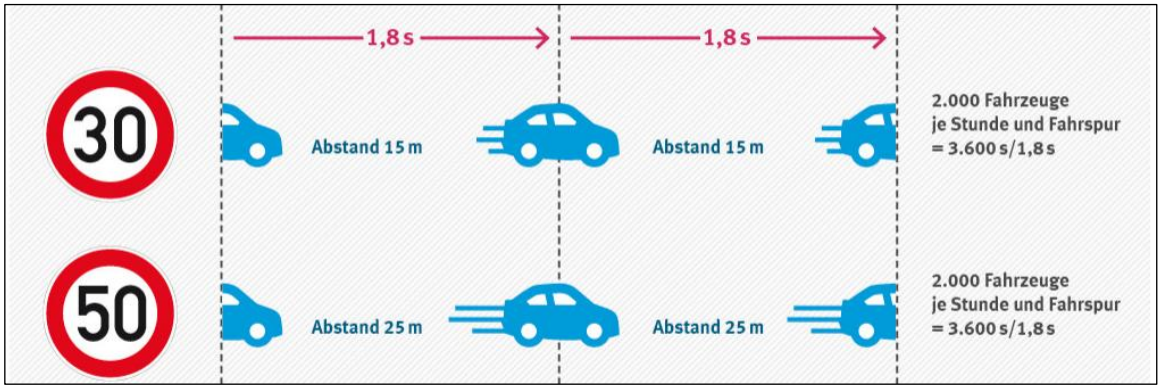

Abbildung 12: Prinzip der Sättigungsstärke (Umweltbundesamt)

2.5.3 Luftqualität

Der Verkehrsfluss ist auch ein wesentliches Kriterium für die Schadstoffbelastung. Durch einen fließenden Verkehr können die besonders schadstoffreichen Beschleunigungsvorgänge verringert werden.

Eine Ende 2025 veröffentlichte Metastudie zu den Auswirkungen von Tempo 30[11] belegt, dass unabhängig von Einflussfaktoren wie der Topographie oder lokaler meteorologischer Aspekte, eine Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h durchweg zu einer deutlichen Verbesserung bzw. zu einer Abnahme der Schadstoffemissionen führt.

In Meßstetten wird durch den leicht verbesserten Verkehrsfluss im Zusammengang mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auch von einer positiven Wirkung auf die Luftqualität ausgegangen.

2.5.4 Fahrzeitverlängerung

Fahrzeitverlängerung MIV

Der Fahrzeitverlust durch Geschwindigkeitsreduzierungen lässt sich für den motorisierten Individualverkehr (MIV) theoretisch berechnen. Dabei werden vereinfachte Rahmenbedingungen, wie Konstantfahrt und die Befahrung der gesamten Strecke angenommen. Der tatsächliche Fahrzeitverlust ist innerorts häufig jedoch deutlich geringer als der berechnete, da Konstantfahrten aufgrund verschiedener Faktoren – Querungsvorgänge, ein- und abbiegende Fahrzeuge, Parkvorgänge etc. – nur selten eintreten. Die Durchschnittsgeschwindigkeit innerorts liegt oftmals zwischen 20 km/h und 30 km/h. Laut Umweltbundesamt ergibt sich so bei einer Absenkung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h an Hauptverkehrsstraßen ein Fahrzeitverlust von 0 bis 4 Sekunden je 100 Meter[12].

Der Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung besagt, dass eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet wird, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt.

Die rechnerische Fahrzeitverlängerung entlang des rund 1,8 km langen Streckenabschnitts liegt bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h bei 86 Sekunden. Sie überschreitet die 30-Sekunden-Grenze somit

[11] Björn Steiger Stiftung (2025): Metastudie zur Wirksamkeit von Tempo-30-Zonen. unter: https://unfallpraevention.steiger-stiftung.de/wp-content/uploads/Broschuere_-MetaTempo30.pdf

[12] Umweltbundesamt (2016): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf

um ein Vielfaches und ist als ausschlaggebend zu werten. Mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h kann der theoretische Fahrzeitverlust auf 32 Sekunden reduziert werden.

Fahrzeitverlängerung ÖPNV

Im Linienbusverkehr ist der Fahrzeitverlust tendenziell niedriger als im Individualverkehr, da die Fahrzeit maßgeblich von weiteren Faktoren, wie Lage und Abstand der Haltestellen, Fahrgastwechsel etc. beeinflusst wird. Im Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung heißt es, dass 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 für den ÖPNV ausgegangen werden kann.

Für den rund 1,8 km langen Streckenabschnitt ergibt sich bei Tempo 30 somit ein theoretischer Fahrzeitverlust von 36 Sekunden. Zu Fahrzeitverlängerung des ÖPNV bei 40 km/h trifft der Kooperationserlass keine Aussagen. Er wird jedoch geringer ausfallen als bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h.

Im betrachteten Bereich der L 433 liegen insgesamt fünf Haltestellen (Meßstetten, Neukauf/Lidl; Meßstetten, Rathaus; Meßstetten, Adler-Apotheke; Meßstetten, Ebinger Straße; Meßstetten, Ebinger-/Georgstraße). Es verkehren vier Buslinien (364, 363, 362, 361).

Nach dem Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung sollen die Bedenken der Aufgabenträger bzw. der jeweiligen Verkehrsunternehmen gegenüber einer vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkung – sofern vorhanden – im Rahmen des Beteiligungsverfahren quantifiziert und konkret darlegt werden. Möglichkeiten, durch flankierende Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNVs beizutragen, sollten im Zuge der kooperativen Maßnahmenplanung in den Blick genommen werden[13].

2.5.5 Verlagerungseffekte

Die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sollte immer im Netzzusammenhang und gemeinsam mit der Qualität des Verkehrsflusses betrachten werden, um die Attraktivität der Hauptstraßen für den Durchgangsverkehr beizubehalten. Eine Absenkung der Höchstgeschwindigkeit führt jedoch nicht grundsätzlich zu Verlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz.

In Meßstetten wird die Gefahr von unerwünschtem Schleichverkehr generell als gering bewertet, da es kaum attraktive Alternativrouten zur L 433 gibt. Im Integrierten Verkehrsentwicklungskonzept wird die teils parallel zur L 433 verlaufende Gartenstraße als mögliche Ausweichroute benannt. Der Durchgangsverkehr in Richtung Ebingen oder Hartheim / Unterdigisheim müsste für das Ausweichen auf die Gartenstraße allerdings einen Umweg über die Hangergasse, Skistraße oder Oskar-Wettstein-Straße in Kauf nehmen. Entlang der Skistraße und Oskar-Wettstein-Straße gilt derzeit bereits 30 km/h. Die Attraktivität der Gartenstraße als Alternativroute wird daher als eher gering bewertet.

2.5.6 Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit kann durch das Absenken der zulässigen Höchstgeschwindigkeit deutlich erhöht werden. Verkehrsteilnehmende können bei niedrigeren Geschwindigkeiten mehr Details im Straßenraum wahrnehmen und infolgedessen früher reagieren. Auch der Anhalteweg verkürzt sich – bei 30 km/h gegenüber 50 km/h um mehr als die Hälfte.

[13] Siehe hierzu u.a. Ministerium für Verkehrs Baden-Württemberg (2022): Busbeschleunigung. Maßnahmen und Fördermöglichkeiten des Landes Baden-Württemberg. unter: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/230510_Broschüre_Leitfaden_Busbeschleunigung_BW_barrierefrei.pdf

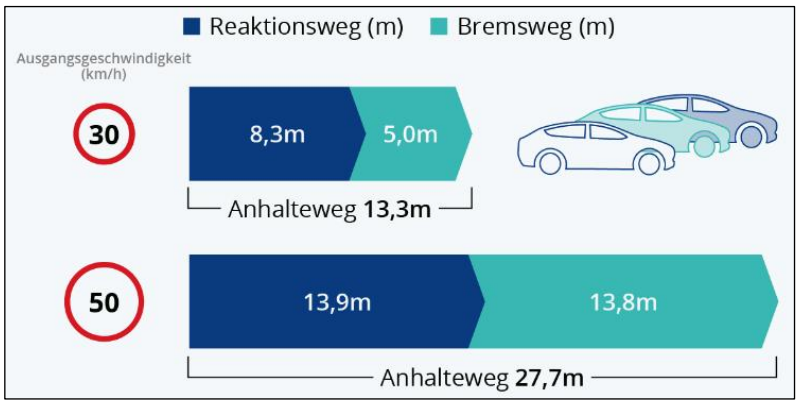

Abbildung 13: Anhalteweg Tempo 50 vs. 30 (LK Argus GmbH)

Neben dem Unfallrisiko ist auch die Unfallschwere bei niedrigeren Geschwindigkeiten geringer. Beispielsweise sinkt das Risiko tödlicher Verletzungen infolge eines Unfalls bei 30 km/h gegenüber 50 km/h um ganze 75 %[14].

Auch die bereits angesprochene Metastudie zu Tempo 30 bestätigt eine insgesamt höhere Verkehrssicherheit nach der Implementierung von Geschwindigkeitsbegrenzungen. So nahm neben der Unfallhäufigkeit auch die Zahl der Verletzten und Getöteten in allen in der Studie betrachteten Städten ab.

Verkehrssicherheit ist insbesondere im Umfeld von schützenswerten Einrichtungen wie Pflegeheimen, Kindergärten oder Schulen von zentraler Bedeutung. Daher kann dort eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h auch unabhängig vom Lärmschutz angeordnet werden.

Gegenüber der Bestandssituation erhöht sich die Verkehrssicherheit sowohl bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h als auch auf 40 km/h. Der Sicherheitsgewinn fällt bei 40 km/h jedoch geringer aus als bei 30 km/h. Im Integrierten Verkehrsentwicklungskonzept der Stadt wird die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr entlang der L 433 Ortsdurchfahrt Meßstetten als ein Ziel formuliert.

2.5.7 Verträglichkeit zwischen Kfz- und Rad-/Fußverkehr

Die Verträglichkeit zwischen Kfz- und Rad-/Fußverkehr wird durch eine Geschwindigkeitsreduktion verbessert und dadurch die Koexistenz der unterschiedlichen Verkehrsträger gefördert.

Fußgänger:innen und Radfahrende profitieren von der erhöhten – tatsächlichen wie gefühlten – Verkehrssicherheit. Dies trifft für Fußgänger:innen insbesondere bei schmalen Gehwegen mit geringem Abstand zur Fahrbahn oder dem Wechsel der Straßenseite ohne Querungshilfe zu. Weiter wird das Komfortgefühl durch eine geringere Lärm- und Schadstoffbelastung gestärkt.

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ermöglicht es zudem, den Radverkehr im Mischverkehr zu führen. Dies ist insbesondere dann relevant, wenn keine separate Fahrradinfrastruktur angeboten wird bzw. aufgrund von beengten Platzverhältnissen angeboten werden kann. Durch das Mitführen des Radverkehrs im Mischverkehr kann bei vorher geteilten Gehwegen mehr Platz für den Fußverkehr gewonnen werden.

Entlang der L 433 ist gibt es derzeit keine separate Fahrradinfrastruktur. Im Integrierten Verkehrsentwicklungskonzept der Stadt wird aufgrund der hohen Verkehrsbelastung von einer gemeinsamen Führung des Radverkehrs im Mischverkehr abgeraten. Stattdessen werden Maßnahmen wie bspw. einseitige

[14] Deutsche Umwelthilfe e.V. (2022): Das bringt Tempo 30. unter: https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Tempo_30/Infografik_Tempo-30.pdf

Radschutzstreifen angeregt. Generell werden die verbesserten Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr durch eine Absenkung der Geschwindigkeit bekräftigt.

2.5.8 Aufenthaltsqualität

Geschwindigkeitsreduzierungen tragen zu einer Steigerung der lokalen Lebens- und Aufenthaltsqualität bei. Lärm- und Schadstoffreduktionen sowie ein erhöhtes Sicherheitsempfinden stärken die Nutzung des öffentlichen (Straßen-)Raums und können u.a. einen Beitrag zur Belebung von Stadt- oder Ortsmitten leisten.

Eine Aufwertung der Lebens- und Aufenthaltsqualitäten ist insbesondere dort von Relevanz, wo sich viele Menschen aufhalten (bspw. durch Wohnnutzung) oder zum Verweilen angeregt werden sollen.

Gegenüber der Bestandssituation ist sowohl bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h als auch 40 km/h von einer Steigerung der Aufenthaltsqualität auszugehen.

2.5.9 Akzeptanz der Maßnahmen

Entscheidend für die Akzeptanz von Geschwindigkeitsbeschränkungen sind in erster Linie die Homogenität des Verkehrsflusses und die subjektive Wahrnehmung der am Verkehr teilnehmenden Personen.

Der Verkehrsfluss kann durch eine Absenkung der Geschwindigkeit potenziell verbessert werden (siehe Kapitel 2.5.2). Gegebenenfalls bedarf es unterstützender Geschwindigkeitsmessungen, um die Einhaltung der Geschwindigkeit zu kontrollieren. Dies wird als flankierende Maßnahme angeregt (siehe auch Kapitel 0).

Erfahrungsgemäß werden einheitliche Geschwindigkeiten besser akzeptiert als häufige Geschwindigkeitswechsel. Maßnahmen zur Gefahrenabwehr - wie es Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen sind - müssen von den Verkehrsteilnehmenden jedoch ohnehin akzeptiert werden.

Da Teile der Ortsdurchfahrt einen Ortsmittencharakter aufweisen, wird die Akzeptanz von Geschwindigkeitsbeschränkungen allgemein als positiv bewertet. Aufgrund der Länge des Streckenabschnitts von fast 2 Kilometern sowie des insgesamt nicht beengten Straßenquerschnitts ist von einer höheren Akzeptanz gegenüber einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h auszugehen.

2.5.10 Alternative Maßnahmen

Die Anordnung nur nächtlicher Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen kann bspw. eine geeignete Alternative darstellen, wenn im Tageszeitraum geringe Betroffenheiten bestehen. Vorteil einer nur nächtlichen Absenkung der Höchstgeschwindigkeit ist, dass weniger Verkehrsteilnehmende von Fahrzeitverlängerungen betroffen sind und der öffentliche Nahverkehr weitgehend unbeeinflusst bleibt. In Meßstetten kommt eine nur nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung aufgrund der hohen Lärmbetroffenheiten im Tageszeitraum nicht in Betracht (siehe Tabelle 4 und/oder Abbildung 8). Sie stellt keine gleichwertige Alternative dar.

Als Alternative zur Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h gilt die Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 40 km/h. Diese Variante wurde in Meßstetten unter Berücksichtigung des Integrierten Verkehrsentwicklungskonzept der Stadt von Beginn an mitbetrachtet und untersucht.

2.6 Auswahl der Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen

Im Ergebnis bzw. nach Abwägung der untersuchten Geschwindigkeitsbeschränkungen wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf **40 km/h ganztags** aus Lärmschutzgründen entlang der L 433 Ortsdurchfahrt Meßstetten – zwischen Ortstafel Nord und Kreisverkehr Hauptstraße/Hohenbergstraße/Im Grund – als verhältnismäßig und zielführend bewertet.

Von einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h wird abgesehen. Dies begründet sich insbesondere mit dem ausschlaggebenden Fahrzeitverlust von 86 Sekunden (MIV) entlang des knapp 2 Kilometer langen Streckenabschnitts. Er liegt um ein Vielfaches über der 30-Sekunden-Grenze. Laut dem Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung gilt er somit als ausschlaggebend. Auch mögliche Beeinträchtigungen des ÖPNV infolge der Fahrzeitverlängerungen sprechen gegen eine Beschränkung auf 30 km/h. Durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h können die Fahrzeitverlängerungen für den MIV wie ÖPNV deutlich verringert werden. Aufgrund der Länge und Beschaffenheit der L 433 ist gegenüber 40 km/h zudem von einer höheren Akzeptanz auszugehen.

Grundsätzlich fällt die Lärmminderungswirkung bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h höher aus. Doch auch mit 40 km/h können die hohen Lärmbetroffenheiten ≥ 70/60 dB(A) tags/nachts signifikant reduziert werden. In Kombination mit dem Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags können perspektivisch auch die Betroffenheiten ab den Pflichtwerten 67/57 dB(A) weiter verringert werden. Je nach Typ des lärmmindernden Fahrbahnbelags können Pegelminderungen von 2-4 dB(A) erzielt werden.

Bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h fallen die positiven Nebeneffekte, wie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit oder Aufenthaltsqualität im Vergleich zu Tempo 30 geringer aus. Durch die Maßnahme kommt es dennoch zu einer Verbesserung gegenüber der Bestandssituation.

Mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h wird durch geringfügige Einschränkungen (Fahrzeitverlängerungen) die Gesundheitsgefährdung der Anwohner:innen durch Lärm reduziert und ihre Wohn- und Lebensqualität verbessert. Weiter werden mögliche Einschränkungen des ÖPNV auf ein Minimum reduziert.

Abbildung 14 zeigt eine räumliche Übersicht der Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Abwägung.

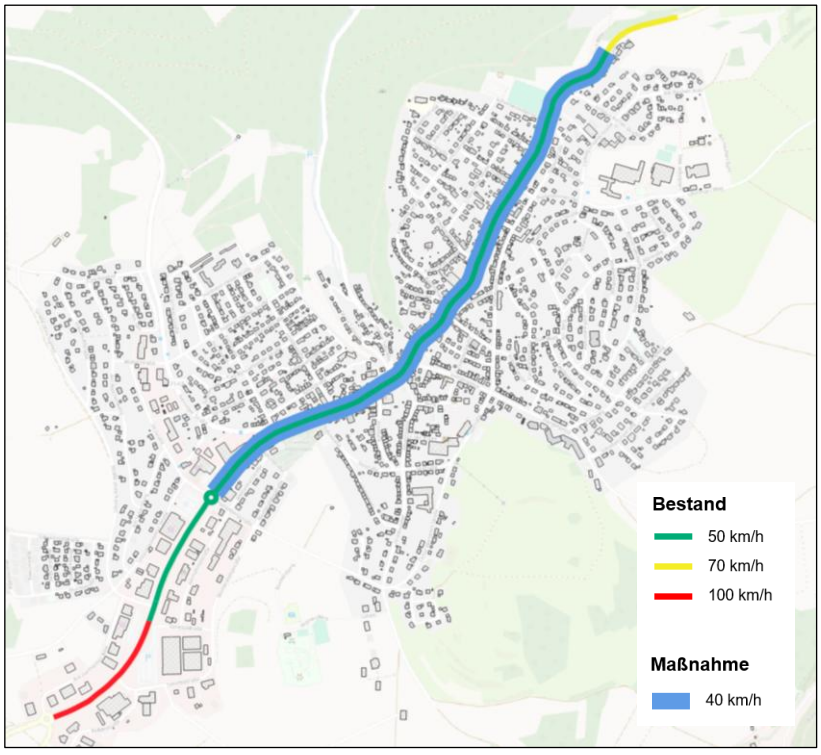

Abbildung 14: Übersicht Geschwindigkeitsbeschränkungen Meßstetten, nach Abwägung (Grundlagenkarte: © OpenStreetMap contributors)

2.7 Weitere Lärmminderungsmaßnahmen

Lärmmindernder Fahrbahnbelag

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

Entlang der L 433 Ortsdurchfahrt Meßstetten wird, als langfristige Lärmminderungsmaßnahme, der Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags festgesetzt. Unter lärmmindernden Fahrbahnbelägen sind alle Fahrbahnbeläge zu verstehen, die gemäß Tabelle 1 eine lärmmindernde Wirkung aufweisen (bspw. auch AC11, SMA5, SMA8). Zum Zeitpunkt der Sanierung soll ein Fahrbahnbelag eingebaut werden, der dem dann aktuellen Stand der Technik entspricht und mit vertretbarem Aufwand eine möglichst hohe Lärmminderung bewirken kann.

Geschwindigkeitsüberwachungen

Geschwindigkeitsbeschränkungen bewirken nur dann ihr volles Lärmminderungspotenzial, wenn sie von den Verkehrsteilnehmenden tatsächlich eingehalten werden. Die Stadt regt daher bei der Straßenverkehrsbehörde an, die geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Kontrollen zu überwachen.

Studien zeigen allerdings auch, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen grundsätzlich zu einer Reduktion der Durchschnittsgeschwindigkeit beitragen. Das Ausmaß der Reduktion hängt dabei von weiteren Parametern ab, wie bspw. der Breite oder dem Charakter einer Straße. Verstärkte Geschwindigkeitskontrollen und Geschwindigkeitsdisplays wurden auch im Rahmen des Integrierten Verkehrsentwicklungskonzepts thematisiert.

Passiver Lärmschutz

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

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

Tabelle 6: Auslösewerte für die Lärmsanierung in der Baulast des Bundes/Landes

So kann bspw. für Wohngebäude, bei denen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, ein Antrag auf Bezuschussung für den Einbau von Lärmschutzfenstern beim zuständigen Regierungspräsidium gestellt werden.

Lärmschutz in der Bauleitplanung

In der kommunalen Bauleitplanung berücksichtigt die Stadt Meßstetten auch zukünftig die Hinweise des Ministeriums für Verkehr vom 8. Februar 2023 zur Lärmminderung mittels städtebaulicher Maßnahmen, welche in Kapitel 1.8.4 aufgeführt sind. Dazu zählt zum Beispiel eine schalltechnisch sinnvolle Gliederung von Baugebieten.

2.8 Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung

Bereich	Maßnahme	Zuständigkeit
L 433	Festsetzung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h aus Lärmschutzgründen als Sofortmaßnahme entlang der L 433 in der Ortsdurchfahrt Meßstetten, zwischen Ortstafel Nord und Kreisverkehr Hauptstraße / Hohenbergstraße / Im Grund.	Landratsamt Zollernalbkreis
	Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags als vordringlicher Bedarf entlang der L 433 in der Ortsdurchfahrt Meßstetten.	Regierungspräsidium Tübingen
Gemarkung Meßstetten	Anregung von flankierenden Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	Landratsamt Zollernalbkreis (Kontrollen), Stadt Meßstetten (Anzeigedisplays)
	Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr)	Stadt Meßstetten / Landratsamt Zollernalbkreis / Regierungspräsidium Tübingen
	Unterstützung der Eigentümer:innen stark belasteter Wohngebäude bei der Antragstellung auf Bezuschussung für den Einbau von Lärmschutzfenstern	Stadt Meßstetten / Regierungspräsidium Tübingen

Rapp AG

ppa. C. Schulz i.V. N. Ebbers

Carina Schulz
Fachverantwortliche Schallschutz Süddeutschland

Nora Ebbers
Fachplanerin Lärmaktionspläne