

ENTWURF

Stadt Güglingen

Lärmaktionsplan

Fortschreibung 4. Stufe

Bericht Nr.: 23-GS-072-2

Datum: 13.04.2026



ENTWURF

**Stadt Güglingen
Lärmaktionsplan
Fortschreibung 4. Stufe**

Projekt Nr.:

23-GS-072

Berichtsdatum:

13.04.2026

Auftraggeber:

Stadt Güglingen
Ordnungsamt
Marktstraße 19-21
74363 Güglingen

Bearbeiterin:

Svenja Veric, B.Sc.

Qualitätssicherung:

Dipl. Geogr. Susanne Eberle-Roth

SoundPLAN GmbH

Etwiesenberg 15 | 71522 Backnang

Tel.: +49 (0) 7191 / 9144 -0 | Fax: +49 (0) 7191 / 9144 -24
GF: Dipl.-Math. (FH) Michael Gille | Dipl.-Ing. (FH) Jochen Schaal
HRB Stuttgart 749021 | mail@soundplan.de | www.soundplan.de

Inhaltsverzeichnis

1	Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung auf neuer Grundlage.....	2
1.1	ERGEBNISSE DER LÄRMKARTIERUNG DER LUBW OKTOBER 2023	2
1.2	VERGLEICHBARKEIT MIT VORHERIGEN KARTIERUNGEN.....	2
2	Allgemeines zur Lärmaktionsplanung - Stufe 4	3
2.1	LÄRMBERECHNUNG NACH RLS-19.....	3
2.2	VERGLEICHBARKEIT DER ERGEBNISSE STUFE 3 UND 4	3
2.3	SENKUNG DER ORIENTIERUNGSWERTE.....	4
2.4	RAHMENBEDINGUNGEN LÄRMAKTIONSPLANUNG	4
2.5	LANDESWEITER LÄRMAKTIONSPLAN DES MINISTERIUMS FÜR VERKEHRS BADEN-WÜRTTEMBERG.....	5
3	Stadt Güglingen.....	6
3.1	BESCHREIBUNG DER GEMEINDE.....	6
3.2	ANALYSE DES LÄRMAKTIONSPLANS VON 2021.....	6
3.3	WEITERE LÄRMMINDERUNGSMAßNAHMEN.....	7
3.4	UNTERSUCHTE STRAßEN	7
3.5	ZUSÄTZLICHE STRAßEN	8
4	Mögliche Maßnahmen in Lärmaktionsplänen	9
5	Voraussetzungen für Maßnahmen in Lärmaktionsplänen.....	10
5.1	STRAßENVERKEHRSRECHTLICHE MAßNAHMEN IN LÄRMAKTIONSPLÄNEN	10
5.2	BAULICHE MAßNAHMEN IN LÄRMAKTIONSPLÄNEN.....	11
6	Ergebnisse der aktualisierten Berechnung nach RLS-19 und Maßnahmen	13
6.1	NEUBERECHNUNG NACH RLS-19	13
6.2	GÜGLINGEN ORTSDURCHFART - GEBÄUDE MIT ÜBERSCHREITUNGEN	14
6.3	HEILBRONNER STRAßE AB ORTSTAFEL BIS ENDE BEBAUUNG - GEBÄUDE MIT ÜBERSCHREITUNGEN UND MAßNAHMEN	16
6.4	EIBENSBACHER STRAßE - GEBÄUDE MIT ÜBERSCHREITUNGEN UND MAßNAHMEN	17
6.5	FRAUENZIMMERN - GEBÄUDE MIT ÜBERSCHREITUNGEN UND MAßNAHME	18
6.6	EIBENSBACH - GEBÄUDE MIT ÜBERSCHREITUNGEN UND MAßNAHMEN	19
6.7	MAßNAHMENABWÄGUNG GESCHWINDIGKEITSREDUZIERUNG	22
7	Ausweisung ruhiger Gebiete	24
8	Öffentlichkeitsbeteiligung.....	24
9	Literaturverzeichnis	25

1 Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung auf neuer Grundlage

Das Europäische Parlament hatte 2002 mit der „Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ ein Instrument geschaffen, um die Lärmbelastung der Bürgerinnen und Bürger innerhalb der EU zu mindern [1]

Die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) kartiert dementsprechend im 5-Jahres-Turnus die Lärmbelastung, die von den Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Fahrzeuge / Jahr (entspricht ca. 8.200 Kfz/24h) in Baden-Württemberg ausgeht. Für die Lärmkartierung der Ballungsräume sind die Städte selbst verantwortlich. Für die Haupteisenbahnstrecken > 30.000 Züge/ Jahr ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. [2]

2022/2023 wurde die Lärmkartierung in Baden-Württemberg von der LUBW erstmals auf Basis der neuen, im Rahmen von CNOSSOS europaweit harmonisierten, Berechnungsverfahren durchgeführt. Die Umsetzung in deutsches Recht erfolgt in der 34. BImSchV [3] mit der „Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) BUB“ [4] mit den Zeitbereichen L_{DEN} (gewichteter 24-Stunden-Pegel) und L_{Night} (22:00 – 6:00 Uhr).

1.1 Ergebnisse der Lärmkartierung der LUBW Oktober 2023

Die landesweiten Lärmkarten für die vierte Stufe wurden im Oktober 2023 für Baden-Württemberg veröffentlicht. Die Berechnungsergebnisse für die Hauptverkehrsstraßen nach § 47b Nr. 3 BImSchG - alle Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen > 8.200 Kfz/24h liegen vor und können von der LUBW bezogen werden.

Da die Beurteilung von Maßnahmen in Lärmaktionsplänen jedoch nach den deutschen Richtlinien RLS-19 [5] (vorherige Lärmaktionspläne: RLS-90 [6]) durchgeführt werden muss, bietet die LUBW auch diese Ergebnisse für die o.g. Hauptverkehrsstraßen an.

1.2 Vergleichbarkeit mit vorherigen Kartierungen

Das neue Berechnungsverfahren BUB und eine geänderte statistische Methodik zur Ermittlung von Belastetenzahlen BEB („Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“) [7] führen dazu, dass die aktuelle Lärmkartierung 2022 nicht mehr mit den Ergebnissen vorangegangener Kartierungen vergleichbar ist. Die jetzt häufig höheren Belastetenzahlen nach BUB/BEB rühren vor allem daher, dass die Bewohner nun der lautereren Gebäude-Vorderseite zugeordnet (Median-Verfahren) und nicht mehr nach VBEB (Vorläuferverfahren) [8] verteilt werden.

Ein Vergleich mit den vergangenen Runden der Lärmkartierung ist damit kaum möglich, eine Entwicklung der Lärmsituation oder Erfolge von Lärmschutzmaßnahmen lassen sich ebenfalls nicht daraus ableiten. Diese mangelnde Vergleichbarkeit muss bei der Überprüfung und Überarbeitung bestehender Lärmaktionspläne berücksichtigt werden.

2 Allgemeines zur Lärmaktionsplanung - Stufe 4

2.1 Lärmberechnung nach RLS-19

Zur Ermittlung der Beurteilungspegel an Straßen im Zusammenhang mit straßenbaulichen und straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind wie bereits erwähnt die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-19 [5] anzuwenden.

Mit der Novellierung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) [9] vom 4. November 2020 wurden zur Berechnung des Beurteilungspegels für Straßenlärm die „*Richtlinien für Lärmschutz an Straßen RLS-19*“ eingeführt (Verwendung seit 01.03.2021). Die RLS-90 [6] sind fachlich überholt,

haben daher ihre Verbindlichkeit verloren und sind in der Verwaltungspraxis, auch bei der Lärmaktionsplanung, durch die RLS-19 [5] zu ersetzen.

Bei der Aktualisierung wurde die Kategorisierung der Fahrzeugarten vollständig neu definiert. Nach den RLS-19 fallen nun Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3,5 t in die Kategorie Pkw. Außerdem werden zwei Lkw-Typen unterschieden (Lkw1: leichte Lkw und Lkw2: schwere Lkw) und Motorräder als separate Fahrzeuggruppe definiert. Für Motorräder wird zu Gunsten der Lärmbetroffenen der Emissionsgrundwert der Lkw 2 (schwere LKW) angesetzt, jedoch mit der Geschwindigkeit eines Pkw bemessen. Die RLS-19 definieren zwei Zeitbereiche: Tag (6 Uhr -22 Uhr) und Nacht (22 Uhr – 6 Uhr).

Bei den Berechnungen für die Lärmaktionsplanung wird auf das Erfordernis stockwerkscharfer Beurteilungspegel verzichtet [2]. Die Fassadenpunkte der Berechnung der Lärmkartierung der LUBW nach RLS-19 spiegeln die Immissionspunkte an den Wohngebäuden auf 4 m Höhe wider [10].

2.2 Vergleichbarkeit der Ergebnisse Stufe 3 und 4

Gegenüber der letzten Stufe der Lärmkartierung ergeben sich deutliche Unterschiede in den Berechnungsergebnissen. Dafür gibt es verschiedene Ursachen:

- Die Emissionen im Straßen-, Schienen- und Luftverkehr werden nun nach BUB wesentlich detaillierter modelliert. So werden z. B. beim Straßenverkehr die Rollgeräusche und die Motorengeräusche getrennt berechnet. [11]
- Die Schallausbreitung wird wesentlich komplexer berechnet. Die BUB berücksichtigt nun z.B. auch unterschiedliche meteorologische Bedingungen sowie frequenzabhängige Effekte bei der Abschirmung von Lärmquellen durch Lärmschutzwände oder bei der Reflexion an Gebäuden. [11]
- Motorräder werden in den RLS-19 (im Gegensatz zur RLS-90) wie schwere Lkw bewertet und berechnet, sodass dadurch ebenfalls höhere Emissionspegel entstehen. [5]
- Die neue Berechnungsrichtlinie RLS-19 ergibt teilweise höhere Beurteilungspegel, z.B. aufgrund geänderter Zuschläge für Fahrbahnoberflächen, für Kreuzungen/Kreisverkehre und zusätzlicher Reflexionen. [5]
- Zusätzlich werden nun laut Richtlinie die berechneten Pegelwerte zur Bildung des Beurteilungspegels streng aufgerundet. Pegelwerte von 69,001 dB(A) ergeben daher gerundet Beurteilungs-

pegel von 70 dB(A). Dies gibt im Ergebnis leicht höhere Pegel und ist grundsätzlich positiv im Sinne der lärmbelasteten Anwohner*innen zu sehen. Dadurch werden die Orientierungswerte für notwendige Maßnahmen eher überschritten. [5]

- In Stufe 3 der Lärmaktionsplanung wurden die Überschreitungen von 65 dB(A) /55 dB(A) bzw. 70/60 dB(A) geprüft. Im Gegensatz dazu ist in der jetzigen Stufe 4 bereits das Erreichen dieser Werte relevant. Insbesondere in Kombination mit der Rundungsart ergeben sich deutlich mehr Gebäude in relevanten Pegelbereichen als in der vergangenen Stufe. Dies ist im Rahmen des Verfahrens so gewollt, um den Umfang der Maßnahmen und damit die Lärminderung mit jeder Stufe auszuweiten.

2.3 Senkung der Orientierungswerte

Eine weitere Veränderung gab es in der Bewertung der berechneten Pegel. Die Orientierungswerte für die Ermessensausübung und Abwägung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wurden gegenüber der letzten Stufe abgesenkt. [2]

Kooperationserlass Baden-Württemberg		
	2018	2023
Orientierungswerte	Ermessen (Abwägung)	
Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags / 49 dB(A) nachts für WA)	Berücksichtigung, dass eine Gefahrenlage vorliegt.	Gefahrenlage: Lärmbetroffenen haben regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme
ab 65 dB(A) tags / 55 dB(A) nachts	Berücksichtigung, dass Werte im gesundheitskritischen Bereich liegen	Das Ermessen verdichtet sich zum Einschreiten
ab 67 dB(A) tags /57 dB(A) nachts	k. A.	Das Ermessen reduziert sich hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung von Maßnahmen
ab 70 dB(A) tags /60 dB(A) nachts	Das Ermessen verdichtet sich zur Pflicht zum Einschreiten	Überschreitung der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Lärmproblematik muss abwägungsgerecht gelöst werden.

Tabelle 1: Orientierungswerte „Kooperationserlass“ [2]

2.4 Rahmenbedingungen Lärmaktionsplanung

Viele Städte und Gemeinden haben bereits zwei bis drei Runden der Lärmaktionsplanung durchgeführt. Bis zum 18. Juli 2024 sind nun die Lärmaktionspläne der vierten Runde aufzustellen bzw. bestehende Lärmaktionspläne zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. [2]

Die Lärmaktionsplanung ist ein Akt kommunaler Planungshoheit. Es handelt sich um eine weisungsfreie Pflichtaufgabe der Städte und Gemeinden. Allerdings stellt „§ 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG“ keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen dar. [2]

Der neue „*Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung*“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 08.02.2023 [2] stellt das Bindeglied zwischen den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie und den Rahmenbedingungen im deutschen Recht für die Durchführung von Maßnahmen dar. Er gibt den zuständigen Gemeinden, Fachbehörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange Hinweise für die Aufstellung, Überprüfung und Überarbeitung von Lärmaktionsplänen.

Auch die Rahmenbedingungen für den Schutz vor Umgebungslärm in Baden-Württemberg wurden weiter verbessert. Ziel ist eine Verwaltungsvereinfachung und Beschleunigung des Verfahrens. Auch bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen werden jetzt die nationalen Richtlinien RLS-19 [5] als Berechnungsverfahren eingeführt und das Ermessen bei der Maßnahmenbewertung orientiert sich stärker am Gesundheitsschutz der Lärmbetroffenen. Zudem entfällt der Zustimmungsvorbehalt der Regierungspräsidien als höherer Straßenverkehrsbehörde bei innerörtlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen. [2]

Die Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung sind jedoch, wie bereits erwähnt, nicht direkt vergleichbar mit den Ergebnissen der vorangegangenen Lärmkartierungen der Runden 1 - 3. Insofern entfällt auch die Überprüfung der Wirksamkeit durchgeführter Maßnahmen.

Sowohl bei der Neuaufstellung eines Lärmaktionsplans als auch bei der Überprüfung und Überarbeitung von bestehenden Lärmaktionsplänen ist eine rechtzeitige und effektive Mitwirkung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange (TÖB) vorgeschrieben. Die Öffentlichkeit ist außerdem über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten.

Die Informationen aus Lärmaktionsplänen müssen zeitnah nach deren Verabschiedung zur Berichterstattung elektronisch an die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg LUBW übermittelt werden. Die Berichterstattung zum Abschluss der Lärmaktionsplanung ist verpflichtend. [2]

2.5 Landesweiter Lärmaktionsplan des Ministeriums für Verkehrs Baden-Württemberg

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg stellt 2024 erstmals zusätzlich einen Lärmaktionsplan auf. Er gilt landesweit und umfasst damit alle durch das Land kartierten Bereiche der aktuellen Umgebungslärmkartierung außerhalb der Ballungsräume. Dadurch werden alle von der Lärmkartierung betroffenen Bereiche bis zum Stichtag im Juli berücksichtigt.

Der landesweite Lärmaktionsplan Baden-Württemberg 2024 hat die Planung von Maßnahmen mit überörtlichem Charakter zum Gegenstand, die in einem kommunalen Lärmaktionsplan nicht geregelt werden könnten. Das bedeutet auch, dass der Lärmaktionsplan Baden-Württemberg nur Maßnahmen festlegt, für die die kommunalen Lärmaktionspläne keine Bindungswirkung gegenüber den Fachbehörden entfalten.

So ist insbesondere die konkrete Festlegung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans des Landes. Dies ist weiterhin den Lärmaktionsplänen der Städte und Gemeinden vorbehalten. [11]

3 Stadt Güglingen

3.1 Beschreibung der Gemeinde

Die Stadt Güglingen liegt im westlichen Teil des Landkreises Heilbronn. Sie gehört zur Region Heilbronn-Franken. Güglingen liegt im Zabergäu und hat eine Fläche von 16,2 km². Die Stadt besteht aus der Kernstadt Güglingen (4.502 Einwohner zum 31.03.2026) und den Stadtteilen Eibensbach (896 Einwohner) und Frauenzimmern (996 Einwohner) (Gesamt: 6.394 Einwohner; Stand 31.03.2026).

Die Heilbronner Straße/Marktstraße/Maulbronner Straße (ehemals L1103) verläuft von Westen nach Osten durch Güglingen und den Stadtteil Frauenzimmern. Die Landesstraße 1110 erstreckt sich von Nord nach Süd über den Stadtteil Eibensbach Richtung Vaihingen an der Enz und im Norden Richtung Eppingen.

3.2 Analyse des Lärmaktionsplans von 2021

Maßnahme	Stand der Umsetzung
<p><u>M01 und M02 Güglingen</u></p> <p>L 1103 gesamte Ortsdurchfahrt von Ortstafel bis Ortstafel: Tempo 30 km/h auf einer Länge von 1.500 m</p>	<p>30.05.2022 Zustimmung Regierungspräsidium 30.01.2024 Umsetzung der Maßnahme</p>
<p>L 1103 ab Ortstafel FR Pfaffenhofen bis zum Ende der einseitigen Bebauung: Tempo 50 km/h auf einer Länge von 200 m</p>	<p>30.05.2022 Zustimmung Regierungspräsidium 30.01.2024 Umsetzung der Maßnahme</p>
<p>L 1103 ab Ende der einseitigen Bebauung möglichst bis zum Beginn der einseitigen Bebauung in Pfaffenhofen Tempo 70 km/h</p>	<p>Keine Umsetzung</p>
<p>L 1103 ab Ortstafel FR Frauenzimmern entlang der einseitigen Bebauung : Tempo 70/50 Pkw/Lkw</p>	<p>Keine Umsetzung</p>
<p><u>M 03 Frauenzimmern</u></p> <p>L 1103 Brackenheimer Straße, Erweiterung des Tempo 30 – Teilstücks von Brackenheimer Straße 5 bis 65: T 30 km/h</p>	<p>30.05.2022 Zustimmung Regierungspräsidium 01.03.2023 Umsetzung der Maßnahme</p>

Maßnahme	Stand der Umsetzung
K 2150 Cleebronner Straße zwischen Einmündung L1103 bis Einmündung In den Weiherwiesen: Tempo 30 km/h auf einer Länge von 200 m	30.05.2022 Zustimmung Regierungspräsidium 01.03.2023 Umsetzung der Maßnahme
K 2064 Stockheimer Steige Tempo 30 km/h	Keine Umsetzung

Tabelle 2: Analyse Lärmaktionsplan 2021

Die Stadt Güglingen hat im Zusammenhang mit dem Lärmaktionsplan von 2021 eine deutliche Reduzierung der Lärmbelastung auf der L 1103 durch die Einführung mehrerer Geschwindigkeitsreduzierungen erfahren.

Außerdem wurde 2024 eine Ortsumfahrung fertiggestellt, die einen Teil von Güglingen entlastet.

3.3 Weitere Lärminderungsmaßnahmen

In Frauenzimmern wurde in den Jahren 2017/2018 entlang der Ortsdurchfahrt ein lärmarmes Fahrbahnbelag SMA 8 LA verlegt.

Zwischen Mai 2013 und Oktober 2014 wurde entlang der L 1103 und L 1110 ein Lärmschutzfensterprogramm durchgeführt (Maulbronner Straße, Marktstraße und Heilbronner Straße in Güglingen; Brackenheimer Straße in Frauenzimmern.)

3.4 Untersuchte Straßen

3.4.1 LUBW-Lärmkartierung 2022

Die LUBW- Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg hatte im Oktober 2023 die Kartierungsergebnisse der L 1103 als Ortsdurchfahrt von Güglingen und Frauenzimmern veröffentlicht. Hierbei handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße > 3 Mio. Fahrzeuge / Jahr (entspricht ca. 8.200 Kfz/24h). Der Straßenabschnitt ab der Ortstafel Richtung Pfaffenhofen entlang der einseitigen Bebauung wurde nicht berücksichtigt.

3.4.2 Korrektur der Lärmkartierung der LUBW

Die Ergebnisse der Lärmkartierung der LUBW von 2022 bildeten nicht den aktuellen Zustand in Güglingen ab.

Es fehlten einmal die im Jahr 2022 vom Regierungspräsidium genehmigten Geschwindigkeitsreduzierungen in den Ortsdurchfahrten. Sowohl in Güglingen als auch in Frauenzimmern wurde auf einem Großteil der Ortsdurchfahrt Tempo 30 km/h eingeführt. Die Temporeduzierungen haben Einfluss auf

die Pegel an den Gebäuden. Diese wurden durch die Korrektur der Berechnung im Vergleich zur Lärmkartierung der LUBW von 2022 im Schnitt um ca. 2,5 dB(A) reduziert.

Außerdem bezogen sich die für die Lärmkartierung verwendeten Verkehrszahlen für die Ortsdurchfahrt Güglingen auf den Zustand vor der Fertigstellung der Ortsumfahrung 2024, d.h. die Reduzierung der Verkehrszahlen durch die Ortsumfahrung wurden nicht berücksichtigt.

Zur Korrektur der Kartierung wurden für die Neuberechnung der Ortsdurchfahrt Güglingen Werte aus einer Verkehrserhebung der Planungsgruppe SSW GmbH vom November 2025 verwendet (siehe Anhang 1).

In Frauenzimmern wurden die Verkehrszahlen der LUBW verwendet.

Straßenabschnitt	DTV Kfz/24h	SV-Anteile Tag in % (6:00 – 22:00)		SV-Anteile Nacht in % (22:00 – 6:00)	
		Lkw1	Lkw2/Mo- torräder*	Lkw1	Lkw2/Mo- torräder*
L1103 Frauenzimmern	12.042	0,9	9,6	0,6	4,0

* In den RLS-19 [5] werden Motorräder als (schwere) LKW 2 gerechnet.

Zusätzlich wurde der Straßenabschnitt ab der Ortstafel Richtung Pfaffenhofen entlang der einseitigen Bebauung ergänzt.

3.5 Zusätzliche Straßen

Zusätzlich wurden weitere Straßen in die Untersuchung aufgenommen:

- Eibensbacher Straße zwischen Marktstraße und Talstraße/Emil-Weber Straße
- Ochsenwiesenstraße (ca. 50 m langer Abschnitt ab Kreisverkehr)
- Eibensbach:
 - Güglinger Straße,
 - Michaelsbergstraße,
 - An der Umgehungsstraße

Für die Berechnung der Lärmbelastung der Ortsdurchfahrt von Eibensbach (Güglinger Straße und Michaelsbergstraße) wurde eine Differenz aus den Werten des Verkehrsmonitorings 2023 für die Umgehungsstraße von Eibensbach und den Daten aus der Verkehrserhebung der Planungsgruppe SSW GmbH für die L1110 Eibensbacher Straße zwischen Güglingen und Eibensbach vom November 2025 ermittelt (s. Anlage 1).

Zusätzlich wurden für die Straße „An der Umgehungsstraße“ von Eibensbach Daten aus dem Verkehrsmonitoring 2023 (Mobi Data BW) verwendet.

4 Mögliche Maßnahmen in Lärmaktionsplänen

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

- **Aktive Maßnahmen**, die an der Lärmquelle oder zumindest quellnah ansetzen (z. B. Geschwindigkeitsreduzierungen, lärm mindernde Asphaltdeckschichten, Verbesserung bestehender Fahrbahnbeläge, ggf. Lärmschutzwände /- wälle).
- **Passive Maßnahmen**, die am Immissionsort selbst, bei den Betroffenen am Haus oder der Wohnung platziert werden, wenn aktive Maßnahmen nicht ausreichen oder nicht möglich sind (z. B. Lärmschutzfenster, Schalldämmlüfter).
- **Planerische und organisatorische Maßnahmen**, die darauf abzielen, die Stärke des Straßenverkehrs zu reduzieren, können in Erwägung gezogen werden (z. B. Verkehrslenkung- und Verlagerung, Verstetigung des Verkehrsflusses, Straßenraumgestaltung).
- Lärminderung durch städtebauliche Maßnahmen im Rahmen der Siedlungsentwicklung (z.B. schalltechnisch sinnvolle Gliederung Gewerbe / Wohnen, Gebäudeorientierung)
- Weitere mögliche Maßnahmen sind eine Förderung des ÖPNV, Förderung von E-Bikes und / oder Car-Sharing oder Ausbau des Radwegenetzes.

Was bewirken einzelne Maßnahmen (Beispiele)?

- **Lärmschutzwand / Lärmschutzwall (je nach Lage zur Straße):** ca. 5-10 dB(A) (in innerstädtischen Bereichen oft nicht realisierbar) [13]
- **Temporeduzierung 50 km/h auf 30 km/h:** ca. 2 - 3 dB(A) [13]
- **Auswechseln eines defekten Fahrbahnbelags durch einen neuen Standardbelag:** 1-2 dB(A) [20]
- **Einsatz eines lärmarmen Asphalts innerorts:** 2-5 dB(A) [20]
- **Einsatz eines offenporigen Asphalts (OPA) außerorts:** ca. 4,5 – 5,5 dB(A) [13]
- **Sperrung für Lkw (je nach %-Anteil am Gesamtverkehr):** bis zu 5-6 dB(A). Hierzu muss eine Analyse über die Umverteilung des Schwerverkehrs vorliegen.

5 Voraussetzungen für Maßnahmen in Lärmaktionsplänen

5.1 Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Lärmaktionsplänen

5.1.1 Voraussetzung für die Umsetzung von Maßnahmen

Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurde und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO [12] gegeben sind, ist von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen. Dies gilt insbesondere für die Gefahrenlage. 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.

Durch die Einführung der RLS-19 [5] als Berechnungsverfahren 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 Straßenverkehrsbehörde bei innerörtlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen** ergeben sich Erleichterungen im Verfahren. Laut Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg sind im Interesse des Gesundheitsschutzes Verzögerungen bei der Prüfung und Anordnung von Maßnahmen auch weiterhin zu vermeiden.

5.1.2 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) [9]. Diese betragen z.B. für allgemeine Wohngebiete 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht, berechnet nach RLS-19. 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 [13] (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33).

Nach der Lärmwirkungsforschung liegen Pegelwerte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich. Ab hier werden laut Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg „in der Regel verkehrsbeschränkende Maßnahmen wie z.B. geringere Tempolimits eingeführt.“ [14] Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den gesundheitskritischen Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten.

Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A), also ab 67 dB(A) tags / 57 dB(A) nachts, reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten. [2]

Entstehende Nachteile z. B. in Bezug auf Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung, Verkehrsfunktion müssen **qualifiziert belegt** werden, wenn es trotz vorhandener Lärmbelastung mit gesundheitskritischen Lärmpegeln erforderlich erscheint, von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abzusehen.

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. [2]

Ergänzende Hinweise zur Ermessensausübung

Die „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV) [15] stellen eine Orientierungshilfe für den Abwägungsprozess von Maßnahmen dar. Die darin beschriebenen Kriterien sollten überprüft werden.

Grundsätzlich müssen die Belange des Straßenverkehrs in der Maßnahmenabwägung berücksichtigt werden. Dazu zählen u.a. Bewertung von Verdrängungseffekten, Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV etc. Die Fachbehörde oder die jeweiligen Aufgabenträger müssen jedoch hinreichend konkrete Feststellungen treffen, die gegen die Durchführung einer Maßnahme sprechen. Dazu gibt es ergänzende Hinweise im „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ [2], die z.B. Vermeidung von Unterbrechungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen, Akzeptanz von Fahrzeitverlängerungen oder Vermeidung von Pegelspitzen betreffen.

Maßgeblich zur Beurteilung sind die Höhe der Lärmpegel sowie die Anzahl der Bewohner in den betreffenden Gebäuden. Ebenso müssen die Kriterien für die Abwägung dargelegt werden.

Die Belange des Straßenverkehrs sind demnach „nicht pauschal in die Abwägung einzustellen, sondern müssen hinreichend konkretisiert werden. Gutachterliche Bewertungen sind i. d. R. nicht erforderlich.“ [2]

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind die unteren Straßenverkehrsbehörden als zuständige Fachbehörde weiter zu beteiligen, da sie für die Durchsetzung der verkehrsrechtlichen Maßnahmen zuständig sind.

5.1.3 Hauptverkehrsstraßen und zusätzliche Straßen

Der „Kooperationserlass“ von 2023 [2] beschreibt, dass unabhängig von der Klassifizierung einer Straße, d. h. auch bei Kreisstraßen und Gemeindestraßen, bei einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kfz/Jahr (8.200 Kfz/24h) davon auszugehen ist, dass es sich um Straßen von regionaler Bedeutung und demnach um Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG handelt

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.

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

Werden Straßen < 8.200 Kfz/24 h in Lärmaktionspläne einbezogen, obliegt die Ermessensausübung bei hierauf abzielenden Maßnahmen der zuständigen Fachbehörde. Diese hat unter besonderer Würdigung der Ausführungen des Lärmaktionsplans zu erfolgen.

5.2 Bauliche Maßnahmen in Lärmaktionsplänen

5.2.1 Lärmsanierung

Straßenbauliche Maßnahmen, wie z.B. lärmindernde Fahrbahnbeläge oder Lärmschutzwände, können in einem Lärmaktionsplan verbindlich nur beschlossen werden, wenn die Finanzierung und Durchführung der Maßnahme geklärt sind. Dies ist meist dann der Fall, wenn die Straße in der Baulast der Gemeinde liegt.

Liegt die Baulast nicht bei der Gemeinde selbst, wurde eine straßenbauliche Maßnahme jedoch rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen, muss die Maßnahme im Entscheidungsprozess der Straßenbaubehörde berücksichtigt werden.

Dazu müssen die für die Lärmsanierung festgelegten Auslösewerte überschritten sein. 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 anzuwenden:

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

Tabelle 3: Auslösewerte Lärmsanierung

Der Beurteilungspegel muss nach RLS-19 berechnet werden und die Maßnahme muss verhältnismäßig im Sinne des Fachrechts sein. Liegen diese Voraussetzungen vor, setzt die Fachbehörde die Maßnahme im Rahmen der ihr zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel um. [2]

Wenn die Lärmbelastung jedoch die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreitet - Lärmpegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts - müssen bestehende Konflikte abwägungsgerecht gelöst werden (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f). Die Belastung muss dann durch Schutzmaßnahmen, Betriebsbeschränkungen oder Umplanungen gemindert bzw. beseitigt werden. [2]

5.2.2 Förderung von Lärmschutzmaßnahmen

Über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (**LGTVFG**) [16] 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, Lüftungseinrichtungen) 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.

6 Ergebnisse der aktualisierten Berechnung nach RLS-19 und Maßnahmen

Wie bereits erwähnt gibt es gegenüber der letzten Stufe der Lärmkartierung deutliche Unterschiede in den Berechnungsergebnissen. Dies ist sowohl auf geänderte Rechenrichtlinien und Auswertungsmethoden als auch auf aktualisierte Eingangsdaten (Verkehrsbelastung mit Schwerverkehrsanteil, veränderte Verkehrsverhältnisse) und geänderte Orientierungswerte zurückzuführen.

6.1 Neuberechnung nach RLS-19

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Neuberechnung der Ortsdurchfahrt von Güglingen mit den Daten aus der Verkehrserhebung der Planungsgruppe SSW GmbH von November 2025 (nach Fertigstellung der Ortsumfahrung) unter Berücksichtigung der 2022-2024 umgesetzten Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h dargestellt und weitere Maßnahmen aufgeführt.

Für den Stadtteil Frauenzimmern wurden die Berechnungen mit den Verkehrsdaten der LUBW-Lärmkartierung durchgeführt, jedoch unter Berücksichtigung der 2022-2024 umgesetzten Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.

Diese Ergebnisse werden in vier Stufen mit folgender Farbskala für die Überschreitungen der Orientierungswerte aus dem neuen Kooperationserlass 2023 [2] dargestellt.

Skala	Pegel Tag/Nacht	Bewertung nach Kooperationserlass VM 2023
	< 65/55 dB(A)	Unter Orientierungswert
	>= 65/55 dB(A)	Gesundheitskritischer Bereich -> Ermessen verdichtet sich zum Einschreiten
	>= 67/57 dB(A)	Ermessen reduziert sich hin zur Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten
	>= 70/60 dB(A)	Schwelle zur Gesundheitsgefährdung -> Konflikte müssen abwägungsgerecht gelöst werden

Abbildung 1: Skala für Überschreitung von Orientierungswerten

Hinweis: Der kartographische Hintergrund der folgenden Karten wurde mit OpenStreetMap erstellt. © OpenStreetMap Contributors; <https://www.openstreetmap.org/copyright>.

6.2 Güglingen Ortsdurchfahrt - Gebäude mit Überschreitungen

Im Folgenden werden die Überschreitungen der Orientierungswerte nach dem Kooperationserlass Baden-Württemberg [2] für die Ortsdurchfahrt Güglingen dargestellt.

Im Zuge des Baus der Umgehungsstraße wurde die Ortsdurchfahrt zur Gemeindestraße herabgestuft. Die Verkehrszahlen und damit die Beurteilungspegel wurden durch die Umgehungsstraße erheblich reduziert. In der Vergangenheit gab es zudem bereits ein Lärmschutzfensterprogramm. Im Zuge der geplanten Umgestaltung der Ortsdurchfahrt wird der Fahrbahnbelag erneuert. Daher möchte die Stadt hier derzeit keine weiteren Lärminderungsmaßnahmen durchführen.

Tagzeitbereich

Vor dem Bau der Umgehungsstraße wurde die Ortsdurchfahrt Güglingen mit den Verkehrsdaten der LUBW und den genehmigten Tempo 30 km/h – Strecken berechnet. Dabei kam es noch zu folgenden Überschreitungen der Orientierungswerte an den Gebäuden am Tag:

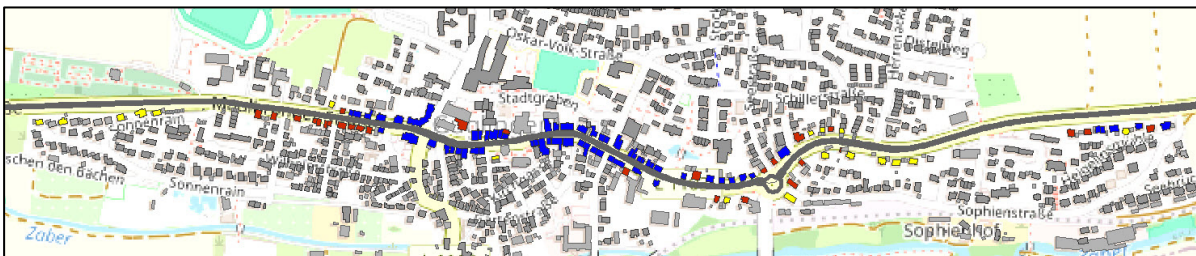


Abbildung 2: Überschreitungen vor Ortsumfahrung mit Tempo 30 km/h TAG (RLS-19)

Nach Fertigstellung der Umgehungsstraße und der Durchführung einer Verkehrszählung, die auch die Eibensbacher- und die Ochsenwiesenstraße berücksichtigte, kommt es laut den Berechnungen noch zu folgenden Überschreitungen der Orientierungswerte an den Gebäuden am Tag:

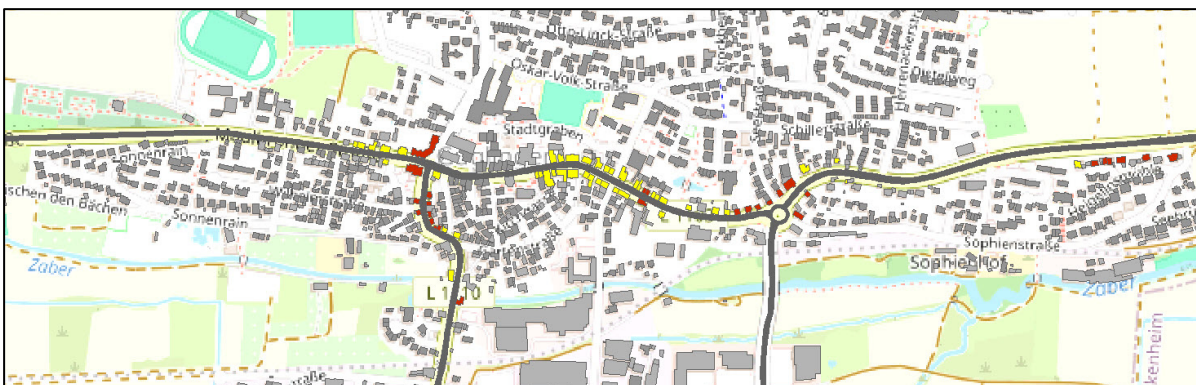


Abbildung 3: Überschreitungen mit Ortsumfahrung mit Tempo 30 km/h TAG (RLS-19)

Nachtzeitbereich

Vor dem Bau der Umgehungsstraße wurde die Ortsdurchfahrt mit den Verkehrsdaten der LUBW und den genehmigten Tempo 30 km/h – Strecken berechnet. Dabei kam es noch zu folgenden Überschreitungen der Orientierungswerte an den Gebäuden in der Nacht:

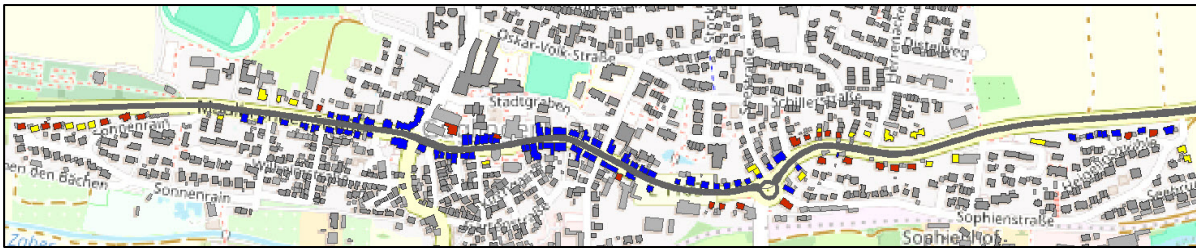


Abbildung 4: Überschreitungen vor Ortsumfahrung mit Tempo 30 km/h NACHT (RLS-19)

Nach Fertigstellung der Ortsumfahrung und der Durchführung einer Verkehrszählung, die auch die Eibensbacher- und die Ochsenwiesenstraße berücksichtigte, kommt es laut den Berechnungen noch zu folgenden Überschreitungen der Orientierungswerte an den Gebäuden in der Nacht:

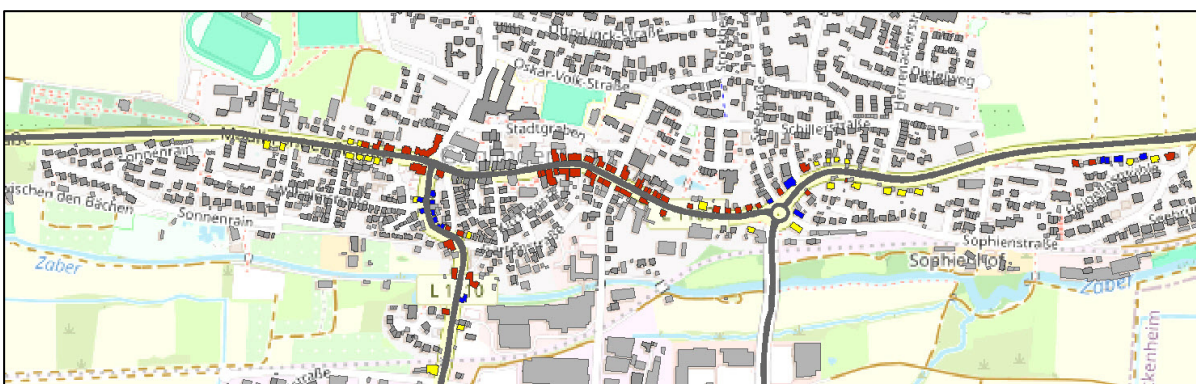


Abbildung 5: Überschreitungen mit Ortsumfahrung mit Tempo 30 km/h NACHT (RLS-19)

Die ersten Berechnungsergebnisse mit den bereits eingeführten Tempo 30 km/h-Abschnitten zeigen, dass im Stadtteil Güglingen viele Gebäude entlang der Maulbronner Straße, Marktstraße und Heilbronner Straße noch Überschreitungen der Orientierungswerte „Schwelle zur Gesundheitsgefährdung“ aufwiesen. Die Lärmwerte lagen in vielen Fällen über 70 dB(A) am Tag /60 dB(A) in der Nacht (blau) (Abb. 2 und 4).

Durch die **Fertigstellung der Ortsumfahrung** im Herbst 2024 wurden die Verkehrszahlen auf der Ortsdurchfahrt ab Kreisverkehr Seestraße Richtung Westen laut Verkehrsuntersuchung mehr als halbiert und dadurch die Pegel deutlich reduziert (Abb. 3 und 5).

Am **Tag** liegen die meisten betroffenen Gebäude jetzt noch im gesundheitskritischen Bereich von 65 dB(A) (gelb). Hier verdichtet sich das Ermessen laut Kooperationserlass 2023 [2] zum Einschreiten. Einige Gebäude liegen allerdings weiterhin in einem Bereich über 67 dB(A)(rot) (Abb. 3). Hier reduziert sich das Ermessen hin zur Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen.

In der **Nacht** gibt es noch viele Gebäude im Bereich über 57 dB(A)(rot). Auch hier reduziert sich das Ermessen hin zur Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen (Abb. 5).

6.3 Heilbronner Straße ab Ortstafel bis Ende Bebauung - Gebäude mit Überschreitungen und Maßnahmen

- ➔ **Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h auf der Heilbronner Straße** ab Ortstafel Richtung Frauenzimmern bis Ende der einseitigen Bebauung.
- ➔ Im Rahmen der 2027/28 geplanten **Asphaltanierung auf der Heilbronner Straße** (östlich des Kreisverkehrs) soll vom Straßenbaulastträger der Einbau eines lärmarmen Asphalts geprüft werden, ansonsten werden ein Asphaltbeton \leq AC 11 oder Splittmastix SMA 5 oder SMA 11 vorgeschlagen.

Tagzeitbereich:

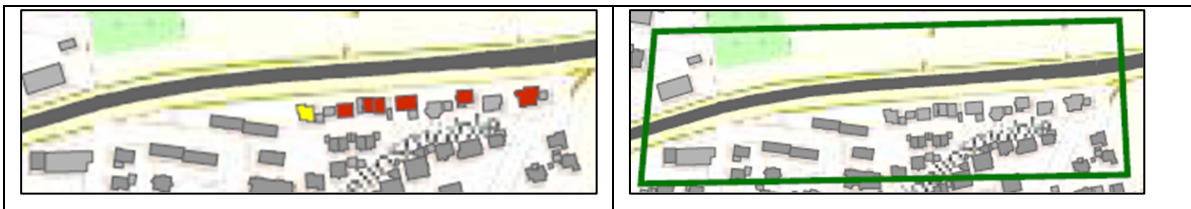


Abbildung 6: Heilbronner Straße - Überschrittene Gebäude TAG (RLS-19) bei 70/100 km/h (links) und 50 km/h (rechts)

Nachtzeitbereich:

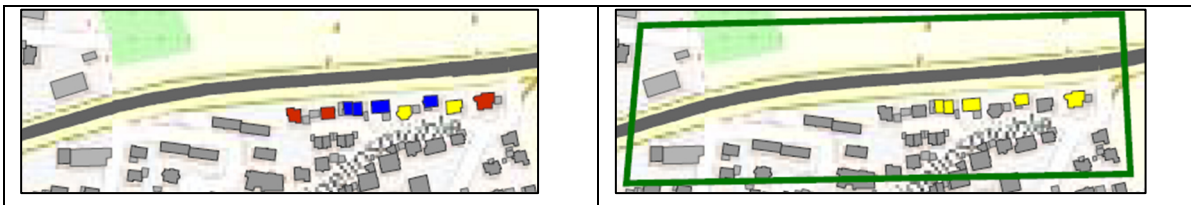


Abbildung 7: Heilbronner Straße - Überschrittene Gebäude NACHT (RLS-19) bei 70/100 km/h (links) und 50 km/h (rechts)

Am **Tag** gibt es entlang der einseitigen Bebauung ab der Ortstafel Überschreitungen der Orientierungswerte von 67 dB(A)(rot). Hier reduziert sich das Ermessen hin zur Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen.

In der **Nacht** werden die Orientierungswerte der „Schwelle zur Gesundheitsgefährdung“ überschritten. Die Lärmwerte liegen in einigen Fällen über 60 dB(A) (blau).

Aktuell bestehen hier ortsauwärts ab der Ortstafel entlang der einseitigen Bebauung 70 km/h, in der Gegenrichtung jedoch bis zur Ortstafel 100 km/h.

Im Rahmen des Lärmaktionsplans wurde die Einführung von 50 km/h auf beiden Fahrstreifen berechnet. Damit sind am Tag in diesem Abschnitt keine Gebäude mehr von Überschreitungen betroffen und in der Nacht reduzieren sich die Überschreitungen um bis zu 4 dB(A). Es bleiben noch einige Gebäude im gesundheitskritischen Bereich ab 55 dB(A) (gelb).

6.4 Eibensbacher Straße - Gebäude mit Überschreitungen und Maßnahmen

Maßnahmen:

- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf der Eibensbacher Straße bis Emil-Weber-Straße
- Beantragung einer Asphaltanierung beim Straßenbaulastträger. Dabei soll der Einbau eines lärmarmen Asphalts geprüft werden

Tagzeitbereich:

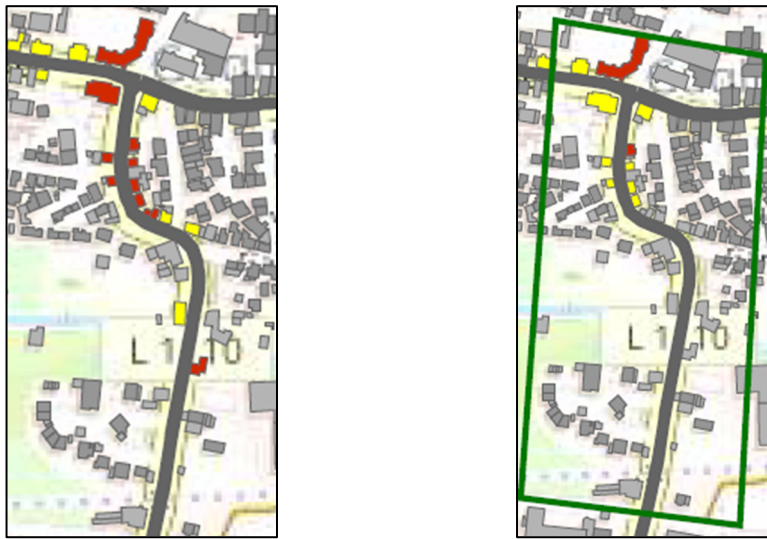


Abbildung 8: Eibensbacher Straße - Überschrittene Gebäude TAG (RLS-19) bei 50 km/h (links) und 30 km/h (rechts)

Nachtzeitbereich:



Abbildung 9: Eibensbacher Straße - Überschrittene Gebäude NACHT (RLS-19) bei 50 km/h (links) und 30 km/h (rechts)

Die Berechnungen zeigen, dass an der Eibensbacher Straße hohe Überschreitungen der Orientierungswerte vorliegen. An der Eibensbacher Straße gilt derzeit Tempo 50 km/h.

Am **Tag** werden hier die Orientierungswerte von 67 dB(A)(rot) überschritten. Dadurch reduziert sich das Ermessen hin zur Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen.

In der **Nacht** werden die Orientierungswerte der „Schwelle zur Gesundheitsgefährdung“ überschritten. Die Lärmwerte liegen in vielen Fällen über 60 dB(A) (blau).

Im Rahmen des Lärmaktionsplans wurde die Einführung von 30 km/h berechnet. Damit reduzieren sich die Überschreitungen sowohl am Tag als auch in der Nacht deutlich. Am Tag verbleiben noch einige Gebäude im gesundheitskritischen Bereich ab 65 dB(A) (gelb).

In der Nacht werden die Pegel ebenfalls um 2,5 – 3 dB(A). Es bleiben jedoch noch 2 Gebäude über der „Schwelle zur Gesundheitsgefährdung“ und einige Gebäude im gesundheitskritischen Bereich ab 55 dB(A) (rot und gelb). Den verbleibenden Überschreitungen soll mit einer Asphaltanierung begegnet werden. Die Sanierung wird beim Straßenbaulastträger beantragt.

6.5 Frauenzimmern - Gebäude mit Überschreitungen und Maßnahme

Die Verkehrsbelastung von Frauenzimmern wurde mit den Verkehrsdaten der LUBW – Lärmkartierung 2022 berechnet und mit den genehmigten Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h aus dem letzten Lärmaktionsplan neu berechnet.

Maßnahme:

- ➔ **Beantragung eines Lärmschutzfensterprogramms beim Straßenbaulastträger durch die Stadt Güglingen.**

Tagzeitbereich

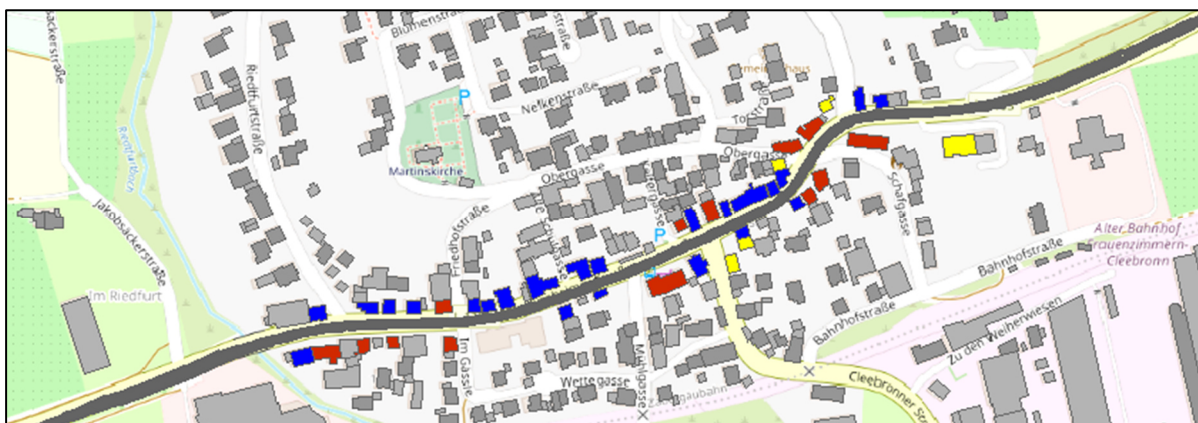


Abbildung 10: Gebäude mit Überschreitungen TAG (RLS-19)

Nachtzeitbereich

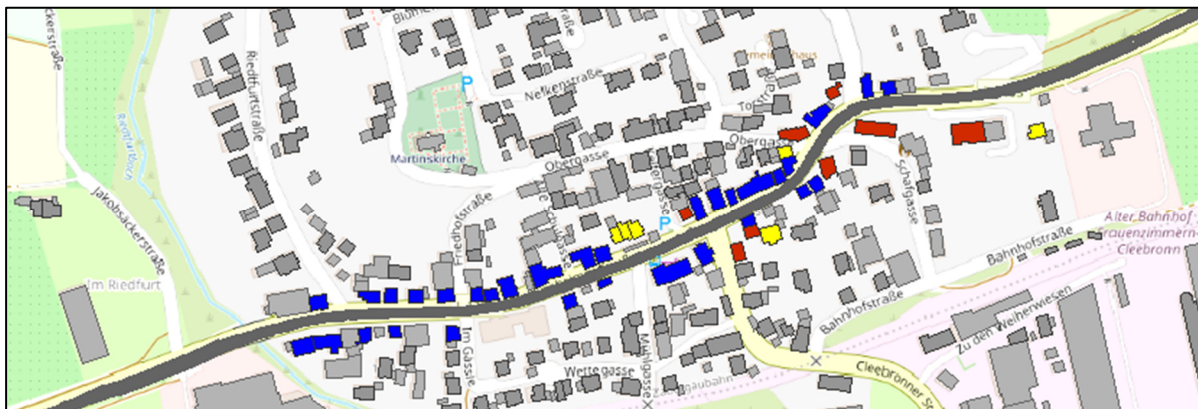


Abbildung 11: Gebäude mit Überschreitungen NACHT (RLS-19)

Beschreibung Frauenzimmern Tag/Nacht

In Frauenzimmern treten trotz der genehmigten Reduzierung auf 30 km/h entlang der Ortsdurchfahrt sehr hohe Pegelwerte auf. Die sehr hohen Belastungen **vor der Maßnahme „Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h“** wurden zwar um ca. 2,5 – 3,0 dB(A) reduziert. Diese Reduzierung war jedoch häufig nicht ausreichend, um die Lärmpegel unter die Orientierungswerte zu senken.

Der Orientierungswert „Schwelle zur Gesundheitsgefährdung“ 70 Tag/60 Nacht dB(A) (blau) aus dem neuen Kooperationserlass 2023 [2] wird Tag und Nacht häufig überschritten. Hier müssen Konflikte abwägungsgerecht gelöst werden.

Da jedoch bereits Tempo 30 km/h auf der Ortsdurchfahrt genehmigt und ein lärmarmen Asphalt eingebaut wurde, sind die Möglichkeiten für Maßnahmen begrenzt. Eine Ortsumfahrung für Frauenzimmern ist derzeit nicht in Planung. Die Fertigstellung der Ortsumfahrung in Güglingen hat keine Auswirkungen auf Frauenzimmern. Eine mögliche Maßnahme ist die Beantragung eines Lärmschutzfensterprogramms beim Straßenbaulastträger.

6.6 Eibensbach - Gebäude mit Überschreitungen und Maßnahmen

Maßnahme:

- **Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf der Güglinger- und Michaelsbergstraße.**
- Im Rahmen der 2026 geplanten **Asphaltanierung auf der Michaelsbergstraße** soll vom Straßenbaulastträger der Einbau eines lärmarmen Asphalts geprüft werden, ansonsten werden ein Asphaltbeton \leq AC 11 oder Splittmastix SMA 5 / SMA 11 vorgeschlagen.

Tagzeitbereich

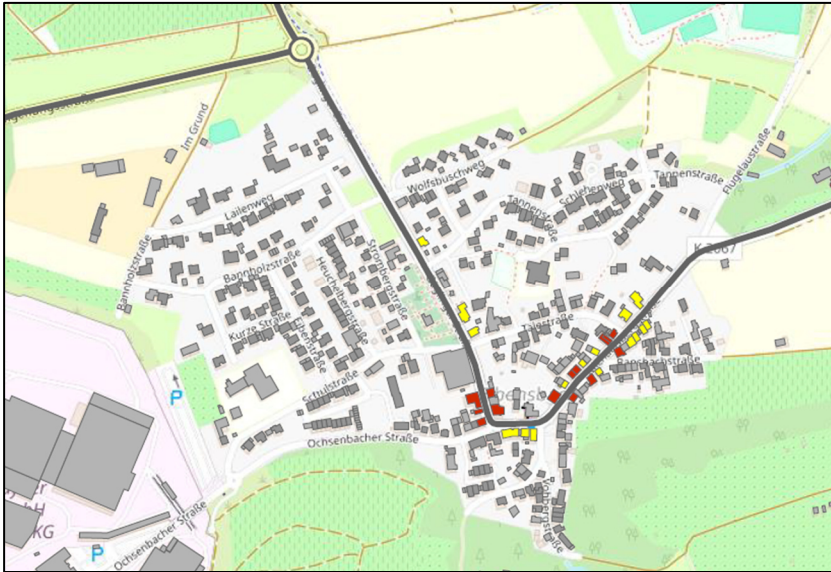


Abbildung 12: Gebäude mit Überschreitungen bei 50 km/h TAG (RLS-19)

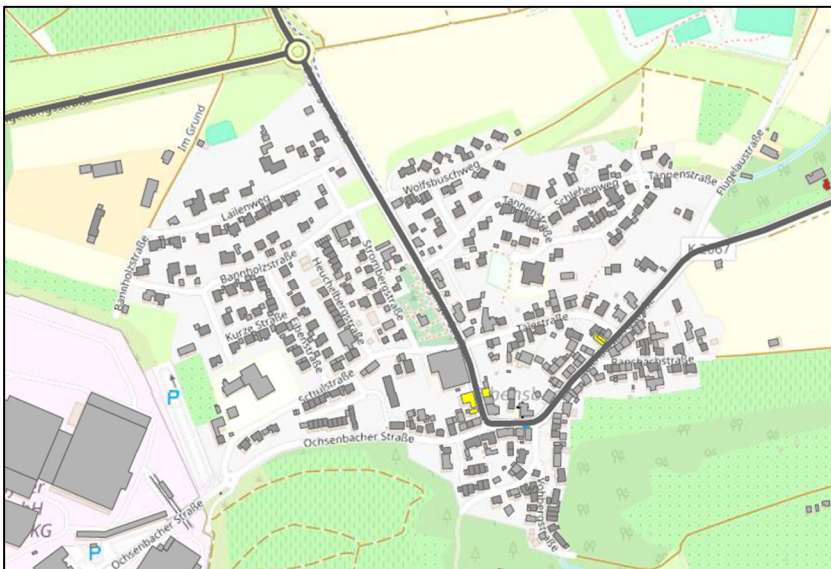
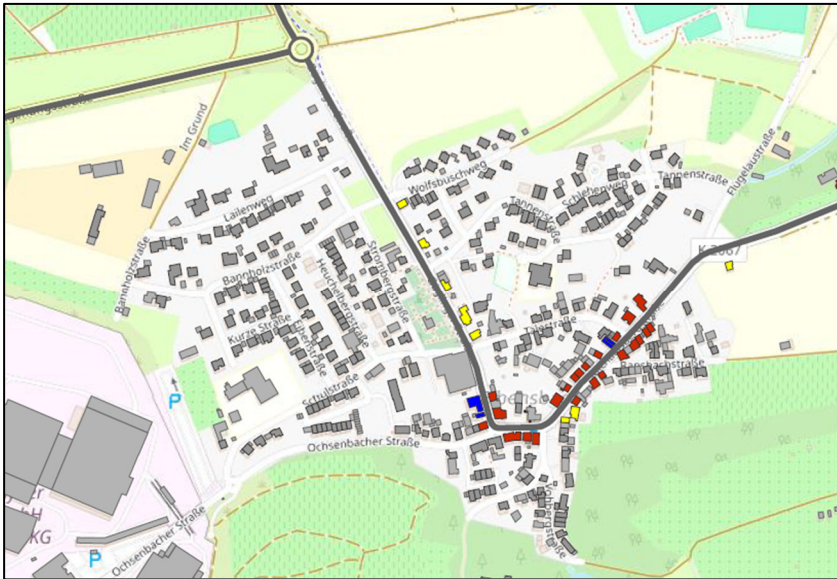
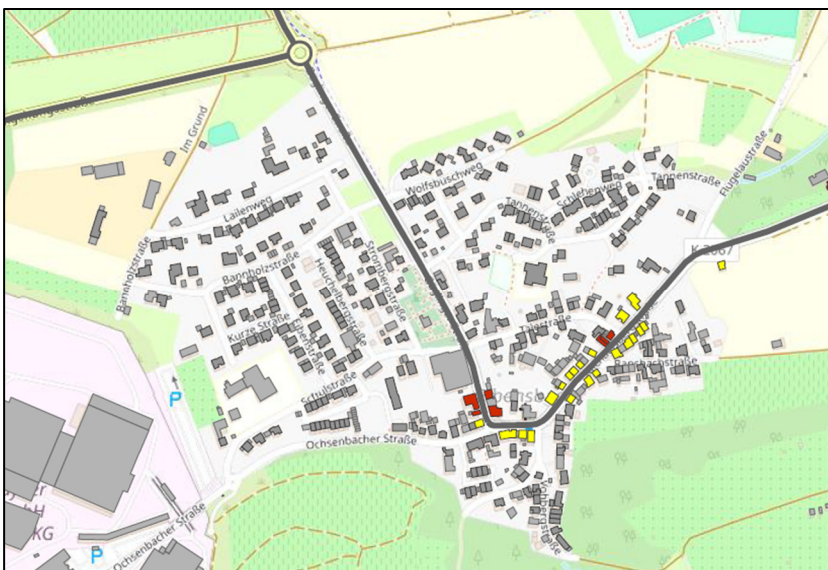


Abbildung 13: Gebäude mit Überschreitungen bei 30 km/h TAG (RLS-19)

Am **Tag** gibt es bei Tempo 50 km/h entlang der GÜGLINGER- und MICHAELSBERGSTRASSE in EIBENSBACH v.a. im Kurvenbereich und ortsaußwärts Richtung Cleebronn Überschreitungen der Orientierungswerte von 67 dB(A) (rot). Die Gebäude stehen hier sehr nah an der Straße. Hier reduziert sich das Ermessen laut Kooperationserlass 2023 [2] hin zur Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen. Außerdem gibt es viele betroffene Gebäude im gesundheitskritischen Bereich ab 65 dB(A) (gelb). Hier verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h fallen am Tag fast alle betroffenen Gebäude unter die Orientierungswerte.

Von der Umgehungsstraße gehen keine Überschreitungen der Orientierungswerte aus.

Nachtzeitbereich**Abbildung 14: Gebäude mit Überschreitungen bei 50 km/h NACHT (RLS-19)****Abbildung 15: Gebäude mit Überschreitungen bei 30 km/h NACHT (RLS-19)**

In der **Nacht** gibt es bei Tempo 50 km/h entlang der Güglinger- und Michaelsbergstraße in Eibensbach v.a. im Kurvenbereich und ortsauswärts Richtung Cleebornn einige Überschreitungen der Orientierungswerte von 60 dB(A) (blau). Damit wird der Orientierungswert „Schwelle zur Gesundheitsgefährdung“ aus dem neuen Kooperationserlass 2023 [2] überschritten. Hier müssen Konflikte abwägungsgerecht gelöst werden.

Zusätzlich gibt es viele Überschreitungen von 57 dB(A) (rot). Die Gebäude stehen hier sehr nah an der Straße. Hier reduziert sich das Ermessen laut Kooperationserlass 2023 [2] hin zur Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen.

Außerdem gibt es betroffene Gebäude im gesundheitskritischen Bereich ab 55 dB(A) (gelb). Hier verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten.

In der Nacht reduziert sich durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h die Belastung aller betroffenen Gebäude um ca. 2,7 – 3,0 dB(A). In einigen Fällen reicht diese Reduzierung jedoch nicht aus, um die nächstniedrigere Stufe der Orientierungswerte zu erreichen. Diese Gebäude werden dann nach wie vor in der gleichen Farbe dargestellt.

Aufgrund der starken Vorbelastung bleiben jedoch v.a. entlang der Michaelsbergstraße noch viele betroffene Gebäude im gesundheitskritischen Bereich von 55 dB(A) (gelb). Zusätzlich verbleiben einige Gebäude im Bereich über 57 dB(A)(rot).

Von der Umgehungsstraße gehen keine Überschreitungen der Orientierungswerte aus.

6.7 Maßnahmenabwägung Geschwindigkeitsreduzierung

Die Abwägung bezieht sich auf folgende Straßenabschnitte:

- ➔ Eibensbacher Straße in Güglingen (30 km/h)
- ➔ Heilbronner Straße außerorts entlang der einseitigen Bebauung (50 km/h)
- ➔ Güglinger Straße und Michaelsbergstraße in Eibensbach (30 km/h)

Für die verkehrsrechtliche Maßnahme „Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h“ ist gemäß Kooperationserlass [2] eine sachgerechte Abwägung für verschiedene Kriterien erforderlich. Diese wird ebenfalls für die Senkung auf 50 km/h angewandt.

Geschwindigkeitsreduzierungen stellen innerorts die wirksamste und kostengünstigste Möglichkeit zur Entlastung der betroffenen Anwohner*innen dar. Mit negativen Auswirkungen ist hier nicht zu rechnen, da weder Verdrängungseffekte noch gravierende Verlängerungen der Fahrzeiten zu erwarten sind. Die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern wird durch Geschwindigkeitsreduzierungen erhöht.

Folgende Kriterien sollen abgewogen werden:

Verdrängungseffekte

Bei einer Temporeduzierung auf 30 km/h sind entlang der Eibensbacher Straße in Güglingen in Ermangelung von Alternativstrecken keine Verdrängungseffekte zu erwarten. (Siehe auch Leitfaden „Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“ vom Umweltbundesamt (2016)). [17]

In der Ortsdurchfahrt von Eibensbach könnte möglicherweise die Tälstraße als Abkürzungsstrecke genutzt werden.

Fahrzeitverlängerung / Auswirkungen auf den ÖPNV

Eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme wird laut Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg von 2023 in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese **nicht mehr als 30 Sekunden** beträgt.

Zur Beurteilung der Auswirkungen z.B. auf den ÖPNV, insbesondere den Linienbusverkehr, kann bei einer Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h überschlägig von einer Fahrzeitverlängerung von 20 Sekunden pro 1.000 Meter ausgegangen werden. 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. [2]

Die betroffenen Straßen in Eibensbach - Güglinger Straße und Michaelsbergstraße – haben eine Länge von ca. 820 m. Daraus resultiert eine Fahrzeitverlängerung in Bezug auf den ÖPNV von 16 Sekunden.

Der geplante Tempo 30 - Abschnitt entlang der Eibensbacher Straße in Güglingen hat eine Länge von ca. 420 m. Daraus resultiert eine Fahrzeitverlängerung in Bezug auf den ÖPNV von ca. 9 Sekunden.

Der außerorts gelegene Abschnitt der Heilbronner Straße entlang der einseitigen Bebauung, der auf 50 km/h reduziert werden soll, hat eine Länge von 250 m. Daraus resultiert eine mögliche Fahrzeitverlängerung von ca. 7 Sekunden.

Die zu erwartenden Fahrzeitverlängerungen sind nicht ausschlaggebend für die Abwägung.

Lückenschluss / Leichtigkeit der Realisierung / Kosten der Maßnahme

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

Da es in Eibensbach v.a. entlang der Michaelsbergstraße hohe Überschreitungen gibt, aber auch Teile der Güglinger Straße betroffen sind, ist eine durchgehende Regelung sinnvoll.

Die Maßnahmen sind mit geringem Aufwand innerhalb weniger Tage realisierbar. Die Maßnahme selbst (Aufstellung der Schilder) verursacht nur geringe Kosten.

Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr

Allgemein lässt sich sagen, dass durch Geschwindigkeitsreduzierungen keine negativen Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr zu erwarten sind.

Das Umweltbundesamt schreibt dazu in seinem Leitfaden – „Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“: „Die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöht sich durch die Einführung von Tempo 30 km/h. Statistisch betrachtet gehen vor allem die schweren Unfälle deutlich zurück.“ [17]

Anpassung Lichtsignalanlagen

Anpassung von Lichtsignalanlagen sind hier nicht notwendig.

7 Ausweisung 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.

Die Stadt Güglingen hatte bereits in der 3. Stufe ruhige Gebiete im Rahmen des Lärmaktionsplans verabschiedet. Sie sieht keine Möglichkeit, weitere ruhige Gebiete auf ihrer Gemarkung auszuweisen.

8 Öffentlichkeitsbeteiligung

Auch bei der Überprüfung und Fortschreibung der Lärmaktionsplanung muss die Öffentlichkeit zu Vorschlägen gehört werden. Ihr ist bei der Ausarbeitung und der Überarbeitung von Lärmaktionsplänen rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit zur Mitwirkung zu geben. Außerdem ist sie über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten (§ 47d Abs. 3 BImSchG).

9 Literaturverzeichnis

- [1] Das Europäische Parlament, und der Rat der Europäischen Union. Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, 2002.
- [2] Ministerium für Verkehr, Baden-Württemberg. Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg. Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom, 08.02.2023.
- [3] 34. BImSchV, Verordnung der Bundesregierung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Strategische Lärmkartierung). Drucksache 95/05 ; Köln, 2005.
- [4] „Bundesanzeiger. „Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB);“,“ 05. Oktober 2021.
- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-19..
- [6] Der Bundesminister für Verkehr, Abteilung Straßenbau. Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen RLS-90, 1990.
- [7] Bundesanzeiger herausgegeben vom Bundesministerium, der Justiz und für Verbraucherschutz. Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB). Banz AT 05.10.2021 B4 Anlage 3, 2021.
- [8] Bundesministerium der Justiz (Hrsg.), Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB), 2007.
- [9] 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung-16. BImSchV) zuletzt geändert durch Artikel 1 V. v. 04.11.2020.
- [10] Möhler & Partner, Dokumentation der Projektdatensätze Hauptverkehrsstraßen Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022, 2023.
- [11] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Lärmaktionsplan Baden-Württemberg 2024 Entwurf für die Mitwirkung der Öffentlichkeit, 2024.
- [12] Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), V. v. 06.03.2013 BGBl. I S. 367 (Nr. 12); zuletzt geändert durch Artikel 1 V. v. 06.10.2017 BGBl. I S. 3549, 2013.
- [13] Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Urteil zum „Anspruch einer Gemeinde auf straßenverkehrsrechtliche Umsetzung eines Lärmaktionsplanes; hier: Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb einer Ortsdurchfahrt“ vom 17.07.2018 10 S 2449/17, 2018.

- [14] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg . Lärmaktionspläne in Baden-Württemberg. (baden-wuerttemberg.de Website), 2023.
- [15] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007.
- [16] Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Baden-Württemberg. Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des Landesgemeindefinanzierungsgesetzes für den kommunalen Straßenbau (VwV-LGVFG KStB). Az.: 2-3932/253.
- [17] Umweltbundesamt, Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, 2016.
- [18] Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung. 3. Aktualisierung. UMK-Umlaufbeschluss 40/2022. Stand 19.09.2022.