



**Ministerium für Verkehr  
Baden-Württemberg**

# Zeitstrahl zum Lärmschutz

## Initiative Motorradlärm

Am 13. Februar 2020 wurde im Rahmen einer Landespressekonferenz die Initiative Motorradlärm und der Forderungskatalog durch Verkehrsminister Winfried Hermann MdL, den Lärmschutzbeauftragten Thomas Marwein MdL und Sonja Schuchter, Bürgermeisterin von Sasbachwalden, als Sprecherin der kommunalen Mitglieder der Initiative vorgestellt.

Die Handlungsmöglichkeiten des Landes und der Kommunen sind durch ungenügende europäische Genehmigungs- beziehungsweise Zulassungsregelungen und unzureichende bundesgesetzliche Regelungen begrenzt. Die Initiative Motorradlärm fordert daher in einem zehn Punkte umfassenden Forderungskatalog:

- Motorräder müssen leiser werden
- Motorräder müssen leiser gefahren werden
- Rücksichtsloses Fahren muss deutliche Folgen haben

Der Bundesrat hat sich in seiner Sitzung am 15. Mai 2020 mit großer Mehrheit für die wirksame Minderung und Kontrolle von Motorradlärm ausgesprochen. Die Beschlüsse des Bundesrates greifen alle zehn Forderungen der „Initiative Motorradlärm“ auf.

Stand 23. November 2020 sind 151 Mitglieder der Initiative beigetreten, davon 138 Städte und Gemeinden, zwölf Landkreise und der Regionalverband Südlicher Oberrhein. Die Mitglieder repräsentieren über ein Viertel der elf Millionen Bürgerinnen und Bürger von Baden-Württemberg. Damit ist sie die erfolgreichste uns bekannte Initiative zum Thema Motorradlärm.

## Förderprojekt Motorradlärm-Displays

Kommunen und Landratsämter werden durch eine finanzielle Förderung des Landes bei der Anschaffung dieser Anlagen als präventive Maßnahme gegen Motorradlärm unterstützt.

Kommunen und Landratsämter werden durch eine finanzielle Förderung des Landes bei der Anschaffung dieser Anlagen als präventive Maßnahme gegen Motorradlärm unterstützt.

## **Fachtagung Motorradlärm**

Das Verkehrsministerium veranstaltet in Zusammenarbeit mit dem Arbeitsring Lärm (ALD) der Deutschen Gesellschaft für Akustik (DEGA) eine Fachtagung zum Motorradlärm. Verschiedene Akteure aus Politik, Verwaltung, Polizei, Verbände und Initiativen stellen technische, rechtliche, planerische und kommunikative Lösungsansätze zur Diskussion.

## **Start der Initiative Motorradlärm**

Am 29. Juli 2019 fiel der Startschuss für die gemeinsame Initiative Motorradlärm von Land und Kommunen. Initiiert durch den Lärmschutzbeauftragten Thomas Marwein und die Bürgermeisterin von Sasbachwalden Sonja Schuchter haben sich 29 Kommunen zusammengeschlossen, um dem weit verbreiteten Problem in der Öffentlichkeit mehr Gewicht zu verleihen. Es wurde vereinbart, unter Federführung des Verkehrsministeriums einen gemeinsamen Forderungskatalog zur Reduzierung von Motorradlärm zu erarbeiten und damit an politische Entscheidungsträger beim Bund und der Europäischen Union heranzutreten.

## **Forderung nach Absenkung der Lärmwerte**

Der Lärmschutzbeauftragte initiiert ein Treffen von Lärmwirkungsexperten, welche in einer gemeinsamen Erklärung („Memorandum of Understanding“) die Absenkung der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung um fünf Dezibel auf 65 Dezibel am Tag und 55 Dezibel in der Nacht fordern.

## **Roadshow Lärmaktionsplanung**

Mit der [Roadshow Lärmaktionsplanung](#) unterstützt das Verkehrsministerium Städte und Gemeinden durch eine Reihe von Informations- und Schulungsveranstaltungen bei der Erarbeitung und Überprüfung von Lärmaktionsplänen.

## **Neufassung „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“**

Mit dem Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom März 2012 hatte das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) den zuständigen Städten und Gemeinden Hinweise zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen gegeben. Die Neufassung vom Oktober 2018 greift zwischenzeitliche Entwicklungen sowie die aktuelle Rechtsprechung des VGH Baden-Württemberg

Aufstellung von Lärmaktionsplänen gegeben. Die Neufassung vom Oktober 2018 greift zwischenzeitliche Entwicklungen sowie die aktuelle Rechtsprechung des VGH Baden-Württemberg zur Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen gegenüber den für die Umsetzung von Maßnahmen zuständigen Behörden auf (10 S 2449/17) und betont die erweiterten Handlungsspielräume der Städte und Gemeinden im Rahmen der Lärmaktionsplanung.

## **LärmKongress „Mehr Schwung für den Lärmschutz“**

In Stuttgart findet mit mehr als 350 Teilnehmern ein Lärmkongress statt. Die zweitägige, vom Verkehrsministerium veranstaltete Fachtagung liefert Einblicke in aktuelle Entwicklungen in der Lärmbekämpfung und gibt unter dem Motto „Mehr Schwung für den Lärmschutz“ Impulse für neue praxisrelevante Ideen. Es ist nach 2000 und 2006 der dritte Kongress zum Lärmschutz, den das Land durchführt.

## **Schienenlärmschutzgesetz**

Am 29. Juli 2017 tritt das „Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen“ (SchlärmschG) in Kraft. Das Gesetz verbietet ab dem Fahrplanwechsel 2020/21 grundsätzlich das Fahren lauter Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz. Bis Ende 2020 werden sämtliche Bestandsgüterwagen der DB Cargo auf „Flüster-bremsen“ (LL-Sohle) umgerüstet. Im Vergleich zu den herkömmlichen Graugussbremsen wird das Rollgeräusch von Güterzügen damit in der Vorbeifahrt um bis zu 10 dB(A) reduziert, was einer Halbierung des wahrgenommenen Lärms entspricht.

## **Abschluss des Modellprojekts „Motorradlärm-Displays“**

Mit durch Initiative des Verkehrsministeriums entwickelten Displayanzeigen verfolgt das Land eine Sensibilisierungsstrategie gegen Motorradlärm. Das System besteht aus einem Dialog-Display für die Textanzeige und einem davor aufgestellten Leitpostenzählgerät zur Lärmmessung. Wird ein Motorrad erkannt, das mit überhöhter Lautstärke auf das Dialog-Display zufährt, erscheint die Aufforderung „Leiser!“. Die Anzeigen kamen an verschiedenen beliebten Motorradstrecken zum Einsatz, an denen Beschwerden von Anwohnern gegen Motorradlärm vorlagen. Die Lärmwerte konnten durch den Einsatz im Mittel bis 2,2 dB(A) abgesenkt werden, vor allem der Anteil besonders lauter Vorbeifahrten ging signifikant zurück. Die Pilotphase endete mit der Motorradsaison 2016. Kommunen und Verkehrsbehörden können die zur Serienreife entwickelten Motorradlärm-Displayanzeigen beim Hersteller in eigener Zuständigkeit beschaffen und einsetzen.

## **Lärmschutzbeauftragter Thomas Marwein**

Der Landtagsabgeordnete Thomas Marwein wird zum Beauftragten der Landesregierung für den Lärmschutz berufen. Die Geschäftsstelle Lärmschutz beim Ministerium für Verkehr unterstützt den Beauftragten bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben, koordiniert die vielfältigen Aktivitäten des Landes im Bereich Lärmschutz, setzt Impulse und dient als Anlaufstelle für Bürgerinnen und Bürger.

## **Absenkung Lärmsanierungswerte an Landesstraßen**

Mit dem zweiten Nachtrag zum Staatshaushaltsplan 2015/2016 hat der Landtag von Baden-Württemberg die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Landesstraßen bei Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten, in Kleinsiedlungsgebieten sowie in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten um jeweils 2 dB(A) abgesenkt. In Wohngebieten sind Lärmsanierungsmaßnahmen damit bereits ab Pegeln von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts möglich.

## **Absenkung der Lärmsanierungswerte an bundeseigenen Schienenwegen**

Mit dem Bundeshaushaltsgesetz für das Jahr 2016 werden die Auslösewerte für die Lärmsanierung an bundeseigenen Schienenwegen um 3 dB(A) abgesenkt. In reinen und allgemeinen Wohngebieten, Krankenhäusern und Schulen kommen Lärmsanierungsmaßnahmen damit ab 67/57 dB(A) tags/nachts in Betracht, in Dorf-, Kern- und Mischgebieten ab 69/59 dB(A), in Gewerbegebieten ab 72/62 dB(A).

## **Wegfall des Schienenbonus bei Eisenbahnen**

Seit dem 1. Januar 2015 entfällt mit der Abschaffung des sog. Schienenbonus der Abschlag von 5 dB(A) bei der Beurteilung von Schienenverkehrslärm. Dies gilt durch Änderung der rechtlichen Vorgaben bei Neubau und der wesentlichen Änderung von Schienenstrecken, für die das Planfeststellungsverfahren ab dem 1. Januar 2015 durch die Bekanntmachung der Planauslegung öffentlich gemacht wird. Ebenso findet der Schienenbonus auch bei der Lärmsanierung bundeseigener Schienenwege keine Anwendung mehr. Das erhöht die Anforderungen für Lärmschutzmaßnahmen an Schienenstrecken deutlich.

## **Lärm mindernde Asphaltdeckschichten innerorts**

Mit der „Handlungsempfehlung für den Einsatz lärm mindernder Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich“ wird der Einsatz lärm mindernder Fahrbahnbeläge auf lärm belastete Ortsdurchfahrten in Baden-Württemberg ausgeweitet. Bei sämtlichen anstehenden Erhaltungsmaßnahmen ist grundsätzlich zu prüfen, ob die

Mit der „Handlungsempfehlung für den Einsatz lärmindernder Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich“ wird der Einsatz lärmindernder Fahrbahnbeläge auf lärmbelastete Ortsdurchfahrten in Baden-Württemberg ausgeweitet. Bei sämtlichen anstehenden Erhaltungsmaßnahmen ist grundsätzlich zu prüfen, ob die Voraussetzungen zur Lärmsanierung gegeben sind. Bei Überschreitungen der Auslösewerte werden lärmindernde Asphaltdeckschichten als bevorzugte Maßnahme eingesetzt.

## **Geschäftsstelle Lärmschutz**

Zur Stärkung der Belange des Lärmschutzes, wurde eine neue Geschäftsstelle im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur eingerichtet, die der Lärmschutzbeauftragten der Landesregierung Baden-Württemberg, Frau Staatssekretärin Gisela Splett MdL, zugeordnet ist.

## **Lärmaktionsplan Flughafen Stuttgart**

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat einen Lärmaktionsplan für den Flughafen Stuttgart erstellt, welcher im Mai 2014 öffentlich bekannt gemacht wurde. In dem Plan wurden Maßnahmen zur Minderung des vom Flughafen ausgehenden Lärms festgelegt.

Die Öffentlichkeit wurde an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans beteiligt. Viele Bürgerinnen und Bürger haben von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Neben anderen Maßnahmen wie z. B. die Bildung einer Arbeitsgruppe, bei der lärmoptimierte An- und Abflugverfahren geprüft werden und Maßnahmen zur Reduzierung des Bodenlärms, hat sich die Flughafen Stuttgart GmbH bereit erklärt, einem Schwerpunkt der Forderungen Rechnung zu tragen und einen Antrag auf Änderung der luftrechtlichen Genehmigung zu stellen.

## **Lärmsanierungsprogramm an Bundesfern- und Landesstraßen**

Basierend auf der Lärmkartierung 2012 der Hauptverkehrsstraßen hat die Straßenbauverwaltung ein Konzept entwickelt, um die höchst belasteten Lärmschwerpunkte zu identifizieren und Lärmsanierungsmaßnahmen gezielt umzusetzen mit dem Ziel, die Lärmsituation insbesondere in Ortsdurchfahrten zu verbessern.

Zudem gilt es, Maßnahmen an bereits rechnerisch nachgewiesenen Lärmschwerpunkten im Rahmen des Lärmsanierungsprogrammes 2014-16 gezielt voranzutreiben. Das Investitionsvolumen hierfür beträgt insgesamt rund 23 Millionen Euro. Aufgrund der häufig aufwändigen Planungs- und Baurechtsverfahren wird es im Rahmen des Dreijahresprogrammes zwar nicht möglich sein, alle Maßnahmen baulich zu realisieren, jedoch sollen mindestens die planerischen Voraussetzungen dafür geschaffen werden.

# **Fachtagung „Leise(r) ist das Ziel! - Lärmaktionsplanung 2014“**

Aufbauend auf den Ergebnissen der Lärmkartierung 2012 für die Hauptverkehrsstraßen und Ballungsräume arbeiten viele Städte und Gemeinden derzeit an Lärmaktionsplänen. Dieser Prozess ist komplex und erfordert eine gute Zusammenarbeit all derer, die Lärmaktionspläne aufzustellen und die darin enthaltenen Maßnahmen umzusetzen haben. Die Tagung gab hierfür Impulse und diente dem Informations- und Erfahrungsaustausch.

Ein neues Lärmsanierungskonzept des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg sieht verbindliche gesetzliche Regelungen der Lärmsanierung bei Mehrfachbelastungen durch Straßen und Schienenwege vor. Das neue Lärmsanierungskonzept soll Impulse für Regelungen auf Bundesebene für einen effektiven Lärmschutz geben. Praktische Erfahrungen mit dem neuen Konzept werden in dem Modellprojekt Eislingen-Salach-Süßen gesammelt. Dabei wird das Lärmsanierungskonzept in die Lärmaktionsplanung der drei Gemeinden eingebettet.

## **Lärmabhängige Start- und Landeentgelte Flughafen Stuttgart**

Die Entgeltordnung des Flughafens Stuttgarts wurde unter Lärmschutzgesichtspunkten weiter gespreizt. Flugzeuge der lautesten Kategorie müssen nach der neuen Einteilung sechsfünffzigmal mehr pro Start und Landung zahlen als Flugzeuge, die der leisesten Kategorie unterfallen.

## **„Eckpunkte zur Verbesserung des Verkehrslärmschutzes“ der Umweltministerkonferenz**

Die Umweltministerkonferenz (UMK) hat auf Ihrer 77. Sitzung festgestellt, dass entsprechend dem Ergebnis der Lärmkartierung 2007 ein hoher Handlungsbedarf zum Schutz vor Umgebungslärm in Deutschland bestehe. Die Erfahrungen mit der Erstellung von Lärmaktionsplänen hätten gezeigt, dass die bestehenden rechtlichen und finanziellen Rahmenregelungen die Lärmprobleme nicht ausreichend lösen könnten. Die UMK hat daher die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft (LAI) für Immissionsschutz beauftragt, unter Einbeziehung der Verkehrsseite Eckpunkte für eine Verbesserung des Lärmschutzes in Deutschland zu erarbeiten. Auf ihrer 81. Sitzung hat die UMK das Eckpunktepapier verabschiedet und sich für eine zeitnahe Umsetzung der Forderungen zum Straßen- und Schienenverkehr ausgesprochen.

## **Musterbericht für Lärmaktionspläne**

Zur Erleichterung und besseren Strukturierung der Berichterstattung von Informationen über Lärmaktionspläne an die EU-Kommission, hat das MVI einen Musterbericht erarbeitet und den Städten und Gemeinden zur Verfügung gestellt, die für die Lärmaktionsplanung zuständig sind.

## **Konzept für eine ruhigere Umwelt**

Das geltende Recht kennt bei der Lärmsanierung keine Verpflichtung zur Sanierung von Lärmproblemen von bestehenden Straßen und Schienenwegen. Außerdem wird die Lärmsituation des zu betrachtenden Abschnitts einer Straße und eines Schienenwegs nach derzeitiger Rechtslage isoliert betrachtet, ohne Vorbelastung durch andere Lärmquellen mit einzubeziehen.

Um diese Defizite zu überwinden, hat das MVI in Zusammenarbeit mit externen Gutachtern ein neues Lärmsanierungskonzept für eine ruhigere Umwelt erarbeitet. Dieses sieht vor, dass - nach Schaffung der hierfür notwendigen Voraussetzungen durch Änderungen im Bundesrecht - eine verbindliche Lärmsanierung eingeführt wird und Mehrfachbelastungen durch Straße und Schiene zusammen untersucht werden. Hierfür wurden Vorschläge erarbeitet, wie ein Lärmsanierungsverfahren ablaufen und wie es rechtlich ausgestaltet werden kann. Bei einem Expertendiskurs im April 2013 wurden das Konzept und sein neuer Ansatz von den rund 40 Fachleuten aus den Bereichen Recht, Akustik und Verwaltung insgesamt positiv aufgenommen.

## **Entscheidung über den Wegfall des Schienenbonus**

Der Schienenbonus besagt, dass rechnerisch 5 dB(A) von den Lärmbelastungen der Schiene abgezogen werden. Mit den gesetzlich erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen an neu zu bauenden oder bei wesentlichen Änderungen von Schienenwegen ist es damit um 5 dB(A) lauter als bei entsprechenden Straßenbauvorhaben. Auch bei Lärmsanierungsmaßnahmen an Bestandstrecken nach dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes wird der Schienenbonus berücksichtigt. Ab 1. Januar 2015 soll der Schienenbonus für Eisenbahnen, ab 1. Januar 2019 für Straßenbahnen wegfallen.

## **Lärmkartierung 2. Stufe und Lärmaktionsplanung**

Nach der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung der ersten Stufe im Jahr 2007/2008 war 2012 erneut eine flächendeckende Lärmkartierung nun mit vollem Kartierungsumfang durchzuführen.

Die Lärmkarten stellen die Lärmbelastung dar. Sie beschreiben wie viele Anwohner, Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Flächen in einem Gebiet welchen Lärmpegeln ausgesetzt sind. Lärmkarten dienen der Information der Öffentlichkeit über die bestehende Lärmsituation. Und sie sind Grundlage für die Lärmaktionsplanung.

Der Lärmaktionsplan beinhaltet Analysen, Planungen und Lärminderungsmaßnahmen. Außerdem beinhaltet er planerische Festlegungen, die im Rahmen der Flächennutzungs- und

Die Lärmkarten stellen die Lärmbelastung dar. Sie beschreiben wie viele Anwohner, Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Flächen in einem Gebiet welchen Lärmpegeln ausgesetzt sind. Lärmkarten dienen der Information der Öffentlichkeit über die bestehende Lärmsituation. Und sie sind Grundlage für die Lärmaktionsplanung.

Der Lärmaktionsplan beinhaltet Analysen, Planungen und Lärminderungsmaßnahmen. Außerdem beinhaltet er planerische Festlegungen, die im Rahmen der Flächennutzungs- und Bauleitplanung wie auch der Verkehrsentwicklungsplanung zu berücksichtigen sind. Lärmkarten und Lärmaktionspläne sind mindestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten.

## **Mitfinanzierungszusage zu lärmarmen Trassierung der Rheintalbahn**

Die bisherigen Planungen der Deutschen Bahn AG zum viergleisigen Neu- und Ausbau der Rheintalbahn stoßen in der Region am Oberrhein vor allem wegen der Lärmproblematik und der Trassierung auf erhebliche Widerstände. Gegen die von der Bahn vorgelegten Pläne sind bei der Anhörungsbehörde mehr als 172.000 Einwendungen eingegangen. Das Land Baden-Württemberg und die Region am Oberrhein setzen sich deshalb für eine bessere Planung ein, die mehr Rücksicht auf die Menschen vor Ort und auf die Umwelt nimmt.

In der 7. Sitzung des Projektbeirats im März 2012 konnte ein entscheidender Durchbruch erzielt werden. Bund und Land haben sich darauf geeinigt, sich zu gleichen Teilen bei einem Gesamtbetrag von bis zu 250 Millionen Euro an den Mehrkosten der verschiedenen Optimierungen der Güterumfahrung Freiburg und der Bürgertrasse im Markgräflerland zu beteiligen. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg wird sich im Projektbeirat Rheintalbahn auch weiterhin konsequent für eine substanzielle Verbesserung der Planungen im Sinne der Interessen der betroffenen Menschen und der Umwelt einsetzen.

Das Land hat sich dafür eingesetzt, dass der Schienenbonus, der eigentlich erst zum 1. Januar 2015 wegfällt, schon bei der jetzigen Planung der Rheintalbahn beachtet wird.

## **Lärmabhängiges Trassenpreissystem bei Bundeseisenbahnen**

Mit dem Fahrplanwechsel 2012/2013 hat die DB Netz AG das lärmabhängige Trassenpreissystem für Güterzüge eingeführt. Auf die regulären Trassenentgelte der DB Netz AG wird seit Juni 2013 ein Aufschlag erhoben, wenn in einem Güterzug nicht überwiegend „leise“ Güterwagen eingestellt sind. Zusätzlich erhalten Güterwagenhalter, die einen vorhandenen Güterwagen auf leise Technik umrüsten, vom Bund einen laufeleistungsabhängigen Bonus beim Einsatz eines umgerüsteten Güterwagens auf dem Streckennetz bundeseigener Eisenbahnen.



Mit dem lärmabhängigen Trassenpreissystem wird ein finanzieller Anreiz zur Umrüstung von Bestandsgüterwagen auf leise Bremstechnik gesetzt. Das lärmabhängige Trassenpreissystem hat eine Laufzeit von acht Jahren.

Zusätzlich erhalten Güterwagenhalter, die einen vorhandenen Güterwagen auf leise Technik umrüsten, vom Bund einen laufeistungsabhängigen Bonus beim Einsatz eines umgerüsteten Güterwagens auf dem Streckennetz bundeseigener Eisenbahnen. Ziel ist, dass bis 2020 fast alle in Deutschland verkehrenden Güterwagen umgerüstet sind; nur dann kann die mit dieser Maßnahme geplante Absenkung des Schienenverkehrslärms von bis zu 10 dB(A) erreicht werden. Dies entspricht in der menschlichen Wahrnehmung der Halbierung des Lärms. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg setzt sich dafür ein, dass geprüft wird, ob die Bezuschussung für die Umrüstung lauter Güterwagen auf lärmarme Bremsen ausreichend hoch ist, sobald erste Praxiserfahrungen vorliegen. Sollte diese nicht der Fall sein, werden weitere ordnungsrechtliche Maßnahmen gefordert.

## **Umgebungslärmtagung 2012**

Die europäische Umgebungslärmrichtlinie verlangt den Lärm von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen in Abständen von fünf Jahren zu erfassen und in Karten darzustellen. Im Jahre 2012 geschah dies zum zweiten Mal.

Die Umgebungslärmfachtagung diente dem Informationsaustausch über die Lärmkartierung 2012 und die Lärmaktionsplanungen in Baden-Württemberg. Ziel war es, ausgehend von den Ergebnissen der zweiten Stufe der Umgebungslärmkartierung Impulse und Anregungen für die anstehenden Lärmaktionsplanungen zu geben.

## **Bundsratsinitiative zur Minderung von Motorradlärm**

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg hat sich wiederholt für die Minderung der von Motorrädern ausgehenden Lärmbelastung eingesetzt. Der Bundesratsbeschluss „Entschießung des Bundesrates zur wirksamen Minderung und Kontrolle gesundheitlicher Lärmbelastung durch Motorradlärm“ vom Herbst 2012 geht auf die Initiative des Landes zurück. Das Anliegen wurde außerdem mit Schreiben der Lärmschutzbeauftragten Gisela Splett an den zuständigen EU-Kommissar Tajana und an den ehemaligen Bundesverkehrsminister Ramsauer sowie in persönlichen Gesprächen mit Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen der EU-Kommission und EU-Abgeordneten in Brüssel unterstrichen.

## **Kooperationserlass zur Lärmaktionsplanung**

Lärmaktionsplanungen sind durch Städte und Gemeinden zu erstellen. Maßnahmen in Lärmaktionsplänen sind von den zuständigen Fachbehörden umzusetzen. Das Ministerium für

Bundesverkehrsminister Ramsauer sowie in persönlichen Gesprächen mit Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen der EU-Kommission und EU-Abgeordneten in Brüssel unterstrichen.

## **Kooperationserlass zur Lärmaktionsplanung**

Lärmaktionspläne sind durch Städte und Gemeinden zu erstellen. Maßnahmen in Lärmaktionsplänen sind von den zuständigen Fachbehörden umzusetzen. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) hat mit dem "Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung" vom März 2012 Hinweise gegeben, wie Lärmaktionspläne zu erstellen sind und worauf insbesondere bei straßenbaulichen und straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zu achten ist. Hervorgehoben wird, dass für eine erfolgreiche Lärmaktionsplanung die enge Zusammenarbeit und frühzeitige Abstimmung aller Beteiligten erforderlich ist.

## **Start der Verkehrslärm-Messungen an Straßen**

Zur Dokumentation der aktuellen Situation und der langfristigen Entwicklung von Verkehrsgeräuschen an Straßen betreibt die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg an ausgewählten Standorten Dauermessstationen. Derzeit ist jeweils eine Messstation in Karlsruhe und in Reutlingen aktiv. Das Projekt hat zum Ziel, die Entwicklung an gewählten Messorten zu verfolgen und bewerten. Ergebnisse sollen helfen wirksame Lärminderungsmaßnahmen zu erkennen.

## **Fachtagung Umgebungslärm 2011**

Die Umweltakademie Baden-Württemberg veranstaltete gemeinsam mit dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg sowie der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg die Fachtagung "Umgebungslärm bekämpfen: Kartierung, Planungen und Maßnahmen". Die Tagung diente dem Informationsaustausch über die Umgebungslärmkartierung und die Lärmaktionspläne in Baden-Württemberg. Ziel war auch, die Vorgehensweise und Zusammenarbeit bei der zweiten Stufe der Umgebungslärmkartierung vorzustellen.

Die Fachtagung fand in Karlsruhe statt und wurde von rund 120 überwiegend kommunalen Teilnehmern besucht.

## **Lärmschutzbeauftragte Gisela Splett MdL**

Die Landesregierung ernennt mit Gisela Splett MdL, Staatssekretärin im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, erstmals eine Lärmschutzbeauftragte.

# Projekt „Strategie für einen lärmarmen Verdichtungsraum“

Das Projekt „Strategie für einen lärmarmen Verdichtungsraum“ war Teil der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes. Ziel des Projektes war es, den modellhaften Charakter der Zusammenarbeit von Städten und Gemeinden im Raum Bodensee-Oberschwaben herauszuarbeiten und weiterzuentwickeln. Als Ergebnis der Projektarbeit wurde im März 2011 der „Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit“ von der Projektgruppe verabschiedet.

Der Leitfaden greift zahlreiche Fragestellungen auf, die sich bei der Erstellung von Lärmaktionsplänen in ähnlicher Weise immer wieder stellen. Hervorgehoben wird die besondere Bedeutung einer interkommunalen Zusammenarbeit.

Der Leitfaden zeigt auf, wie eine interkommunale Zusammenarbeit gestaltet werden kann. Ausführlich werden die rechtlichen und fachlichen Aspekte der Lärmaktionsplanung dargestellt, die dazugehörigen Arbeitsschritte erläutert und anhand des Fallbeispiels eines Straßenabschnitts mit Geschwindigkeitsbegrenzung veranschaulicht.

## Lärmkartierung 1. Stufe und Lärmaktionsplanung

Um die Lärmsituation beurteilen zu können, waren 2007 erstmals Lärmkarten zu erstellen. Sie beschreiben wie viele Anwohner, Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Flächen in einem Gebiet welchen Lärmpegeln ausgesetzt sind. Lärmkarten dienen der Information der Öffentlichkeit über die bestehende Lärmsituation und sind Grundlage für die Lärmaktionsplanung. Lärmkarten sind mindestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten.

Der Lärmaktionsplan beinhaltet Analysen, Planungen und Lärminderungsmaßnahmen. Außerdem beinhaltet er planerische Festlegungen, die im Rahmen der Flächennutzungs- und Bauleitplanung wie auch der Verkehrsentwicklungsplanung zu berücksichtigen sind. Lärmkarten und Lärmaktionspläne sind mindestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten.

## Umgebungslärmkongress 2007

Das Umweltministerium Baden-Württemberg organisierte in Stuttgart den ersten Kongress zum Thema Umgebungslärm mit über 200 Teilnehmern. Dabei standen rechtliche Fragen bei der Umsetzung von Maßnahmen im Vordergrund, so die Frage der Bindungswirkung eines Lärmaktionsplans. Neben technischen Maßnahmen an den Lärmquellen Straße und Schiene wurden Maßnahmen der Städte – und Verkehrs- und Bauleitplanung zur Unterstützung der anlaufenden Lärmaktionsplanung in den Kommunen vorgestellt.

wurden Maßnahmen der Städte – und Verkehrs- und Bauleitplanung zur Unterstützung der anlaufenden Lärmaktionsplanung in den Kommunen vorgestellt.

## **Lärmkongress 2006**

Das Umweltministerium Baden-Württemberg organisierte in Leinfelden-Echterdingen den zweiten Kongress zum Thema Lärm. 200 Personen aus Verwaltungen, Verbänden und aus der Wissenschaft diskutierten über die Lärmproblematik in Baden-Württemberg. Das Hauptthema war die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie.

## **Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie**

Mit der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG hat die Europäische Union einen wichtigen Schritt hin zu einer umfassenden Regelung der Geräuschimmissionen in der Umwelt getan. Sie wurde im Juni 2005 mit den §§ 47a bis 47f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und im März 2006 mit der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) in deutsches Recht umgesetzt.

Die Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG befasst sich mit den Geräuschen des Straßen-, Schienen- und Flugverkehrs, in Ballungsräumen auch der darin liegenden Industriegelände.

Erstmals waren für 2007 landesweit Lärmkarten zu erstellen. Für 2012 erfolgte die zweite Stufe der Lärmkartierung mit dem vollen Kartierungsumfang. Die Lärmkarten werden alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung überprüft und bei Bedarf überarbeitet.

Auf den Lärmkarten aufbauend sind Lärmaktionspläne mit Maßnahmen zur Lärminderung zu erarbeiten. Die Erstellung der Lärmkarten und die Erarbeitung der Lärmaktionspläne werden von den Städten und Gemeinden als eigenständige Aufgabe, d.h. ohne Fachaufsicht durch das Land, wahrgenommen.

Informationen aus der Lärmkartierung und aus den Lärmaktionsplänen sind der EU-Kommission mitzuteilen.

## **EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG**

Ziel der Umgebungslärmrichtlinie ist es lärmbelastete Bereiche anhand von Lärmkarten zu erfassen und die Betroffenheit zu berechnen. Auf der Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten sind Lärmaktionspläne mit Maßnahmen zur Lärminderung zu erarbeiten, um den Umgebungslärm zu verhindern bzw. vermindern.

## **Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV**

# **Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV**

Die Verordnung gilt für Geräte und Maschinen, die zur Verwendung im Freien vorgesehen sind (z.B. Bagger, Laubbläser, etc.).

## **Lärmkongress 2000**

Die Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg und das Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg organisierten in Mannheim einen viel beachteten Kongress zum Thema Lärm. Mit über 400 Teilnehmern aus ganz Deutschland und dem benachbarten Ausland handelte es sich um eine der größten Veranstaltungen die bundesweit je zu diesem wichtigen Thema veranstaltet wurde.

## **Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes**

Seit 1999 setzt die Deutsche Bahn das freiwillige Investitionsprogramm „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“ um. Bis zum Jahr 2020 sollen 2.000 Kilometer Streckennetz, bis 2030 dann der definierte Gesamtumfang von 3.700 Kilometern saniert sein. Im Zuge des Sanierungsprogramms werden Schallschutzwände errichtet bzw. Schallschutzfenster in Wohngebäuden eingebaut.

## **Novellierung der TA Lärm**

Die TA Lärm von 1968 wurde 1998 grundlegend überarbeitet. Sie dient dem Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche. Als allgemeine Verwaltungsvorschrift hat die TA Lärm Bedeutung für Genehmigungsverfahren von Gewerbe- und Industrieanlagen sowie zur nachträglichen Anordnung bei bereits bestehenden genehmigungsbedürftigen Anlagen.

## **Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV**

Die Verordnung legt Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen fest.

# Sportanlagenlärmschutzverordnung – 18. BImSchV

Diese Verordnung gilt für die Errichtung, die Beschaffenheit und den Betrieb von Sportanlagen.

# Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV

Für den Bau oder die wesentliche Änderung von Straßen und Schienenwegen werden unter anderem Immissionsgrenzwerte zum Schutz vor Verkehrslärm definiert. Bei den Grenzwerten wird unterschieden, welche Gebiete (z.B. Wohngebiete) betroffen sind.

# Lärmsanierung an bestehenden Bundesfern- und Landesstraßen

Seit 1978 können aufgrund haushaltsrechtlicher Regelungen Lärmsanierungsmaßnahmen an Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen durchgeführt werden, sofern die Baulast beim Bund oder Land liegt. Neben Lärmschutzwänden und -wällen werden seit 2010 auch lärm mindernde Beläge als aktive Lärmschutzmaßnahmen angewendet. Saniert werden können Straßenabschnitte, bei denen der Lärm die Sanierungswerte überschreitet. Im Jahr 2010 wurden diese um 3 dB(A) abgesenkt und betragen für Wohngebiete 67 dB(A) tags bzw. 57 dB(A) nachts.

# Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm

Die TA Lärm ist eine allgemeine Verwaltungsvorschrift, die dem Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche dient. Bedeutung hat die TA Lärm für Genehmigungsverfahren von Gewerbe- und Industrieanlagen sowie zur nachträglichen Anordnung bei bereits bestehenden genehmigungsbedürftigen Anlagen.

**Link dieser Seite:**

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mensch-umwelt/laermschutz/definition-und-wirkung/historie?print=1&cHash=720bfa4a1a4ef696eac59c43b8ca9aed>