

Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Wertheim gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

auf Basis des Lärmaktionsplans 2019 und
der Umgebungslärmkartierung 2022

Auftraggeber: Stadtverwaltung Wertheim
Referat für Stadtplanung, Umwelt- und Klimaschutz
Mühlenstraße 26
97877 Wertheim

Projektleitung: Stadtverwaltung Wertheim
Referat für Stadtplanung, Umwelt- und Klimaschutz
Herr Simon Valkov
in Kooperation mit:
Referat für Öffentliche Ordnung
Herr Volker Mohr

Berichtsnummer: Y0196.009.01.001 Entwurf

Dieser Bericht umfasst 21 Seiten Text und 11 Seiten Anhang.



Akkreditierung nach
DIN EN ISO/IEC 17025
für die Prüfarten Geräusche,
Erschütterungen und
Bauakustik

Höchberg, 11.04.2025

Bekanntgegebene
Messstelle nach
§ 29b BImSchG
für Geräusche und
Erschütterungen

Dipl.-Ing. J. Genth
Bearbeitung

Dipl.-Geophys. S. Ibbeken
Prüfung und Freigabe
fachliche Verantwortung

VMPA-anerkannte
Schallschutzprüfstelle
nach DIN 4109,
VMPA-SPG-210-04-BY

Änderungsindex

Version	Datum	Geänderte Seiten/Kapitel	Hinzugefügte Seiten/Kapitel	Erläuterungen
001	11.04.2025	-	-	Erstellung

Inhaltsverzeichnis

1	Unterlagen/Quellen.....	3
2	Zusammenfassung	5
3	Grundlagen der Lärmaktionsplanung.....	6
3.1	Aufgabenstellung und rechtlicher Hintergrund	6
3.2	Berechnungsvorschriften und Lärmschwellen.....	7
3.2.1	EU-Umgebungsärmrichtlinie	7
3.2.2	Nationale Berechnungs- und Beurteilungsvorschriften	7
3.3	Untersuchungsraum und Hauptlärmquellen	9
3.3.1	Untersuchungsraum	9
3.3.2	Hauptlärmquellen	10
3.4	Zuständigkeit	11
4	Analyse der Lärm- und Konfliktsituation	12
4.1	Vorgehensweise	12
4.2	Belastungsstatistik LUBW	12
4.3	Berechnungen nach RLS-19.....	13
5	Maßnahmenplanung.....	14
5.1	Allgemeine Maßnahmenplanung.....	14
5.1.1	Vorbemerkung.....	14
5.1.2	Aktive Schallschutzmaßnahmen	14
5.1.3	Passive Schallschutzmaßnahmen	17
5.2	Identifikation von Belastungsschwerpunkten (Hotspots).....	17
5.3	Maßnahmenplanung von Geschwindigkeitsreduzierungen.....	17
5.4	Schutz ruhiger Gebiete.....	20
5.5	Vorhandene und geplante kommunale Planungen und langfristige Strategie	20
6	Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	20
7	Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan.....	21
	Anhang A Kartendarstellungen.....	A-1
	Lärmkarte 2022, Ergänzung Lärmaktionsplan, Berechnung nach RLS-19 / Tag.....	A-1
	Lärmkarte 2022, Ergänzung Lärmaktionsplan, Berechnung nach RLS-19 / Nacht.....	A-2
	Übersicht Maßnahmenplanung mit Hotspots, belasteten Gebäuden und berücksichtigten Straßendeckschichten (Gebäudepegel nach RLS-19)	A-3
	Gebäudepegel nach RLS-19 in den Hotspots	A-4
	Anhang B Stellungnahmen.....	B-1
	Träger öffentlicher Belange.....	B-1
	Öffentlichkeitsbeteiligung.....	B-1

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 3.1: Untersuchungsraum Stadt Wertheim mit nach RLS-19 kartierten Straßen (ohne BAB A 3)	10
Abbildung 4.1: Belastungsstatistik 2022 LUBW /15/ (Darstellung aus der Berichterstattung an die EU)..	12
Abbildung 5.1: Ebenen der Lärminderungsplanung (Quelle: PGT Umwelt und Verkehr GmbH, "Handbuch Lärmaktionspläne", 2015).....	15

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3.1: Orientierungswerte Lärmschutz-Richtlinien-StV.....	9
Tabelle 3.2: Hauptlärmquellen und zusätzliche Straßen.....	10
Tabelle 4.1: Belastete Personen oberhalb von Lärmschwellen, Berechnung nach RLS-19.....	13
Tabelle 5.1: Wirksamkeit von Maßnahmen zur Lärminderung und Luftreinhaltung /12/	16
Tabelle 5.2: Einwohnende über Lärmschwellen in Hotspots 1 bis 6.....	18
Tabelle 5.3: Einwohnende über Lärmschwellen in Hotspots 6 bis 10 und Gesamtwirkung.....	19

1 Unterlagen/Quellen

Nr.	Dokument/Quelle
/1/	RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
/2/	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. Februar 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 58) geändert worden ist
/3/	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV), Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist
/4/	Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) (34. BImSchV) vom 6. März 2006 (BGBl. I S. 516), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 28. Mai 2021 (BGBl. I S. 1251) geändert worden ist
/5/	Bundesanzeiger, BAnz AT 05.10.2021 B4, Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB)
/6/	Bundesanzeiger, BAnz AT 05.10.2021 B4, Datenbank für die Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB-D)
/7/	Bundesanzeiger, BAnz AT 05.10.2021 B4, Berechnungsmethoden zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB)
/8/	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019 – RLS-19
/9/	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 – RLS-90

Nr.	Dokument/Quelle
-----	-----------------

- | | |
|------|---|
| /10/ | Lärmschutz-Richtlinien-StV, Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm vom 23.11.2007 |
| /11/ | Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 24 der Verordnung vom 11. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I S. 411) geändert worden ist |
| /12/ | Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI), LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Dritte Aktualisierung, 19.09.2022 |
| /13/ | Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg, Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung, 08.02.2023 |
| /14/ | Verordnung der Landesregierung, des Umweltministeriums und des Verkehrsministeriums über Zuständigkeiten für Angelegenheiten des Immissionsschutzes (Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung - ImSchZuVO) Vom 11. Mai 2010 |
| /15/ | Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW),
Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung 2022, https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/laerm-und-erschuetterungen/laermkarten
Berechnungsmodell der Lärmkartierung nach BUB und nach RLS-19 im Format Shape |
| /16/ | Stadt Wertheim, Verkehrszahlen Bestenheider Landstraße, Bestenheider Höhenweg, Berliner Ring, Stand 2024 |
| /17/ | Wölfel Engineering GmbH + Co. Kg, Lärmaktionsplan der Stadt Wertheim gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz, 08.11.2019 |
| /18/ | Wölfel Engineering GmbH + Co. Kg, „IMMI“ Release 20241121, Programm zur Schallimmissionsprognose qualitätsgesichert nach DIN 45687:2006 bzw. ISO 17534-1:2015, überprüft durch A-QNS |

2 Zusammenfassung

Die große Kreisstadt Wertheim liegt etwa 140 km nördlich der Landeshauptstadt Stuttgart im Norden Baden-Württembergs und hat rund 23.000 Einwohner. Wertheim ist die nordöstlichste Stadt in Baden-Württemberg und liegt unmittelbar an der Mündung der Tauber in den Main. Der Main stellt gleichzeitig die nördliche Stadt- sowie die Landesgrenze zum Freistaat Bayern dar. Die Stadt hat eine Gesamtfläche von rund 139 km² und umfasst neben der Kernstadt mit fünf Stadtteilen 15 Ortschaften.

Gemäß § 47 d BImSchG /2/ ist die Stadt Wertheim dazu verpflichtet, auf Grundlage der Lärmkartierung 2022 und unter Information und Beteiligung der Öffentlichkeit die Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2019 durchzuführen und an die EU-Kommission zu übersenden. Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, Belastungsschwerpunkte innerhalb der Stadt zu überprüfen und die Lärmbelastung weiter zu reduzieren.

Zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung in der Stadt Wertheim ist das Referat für Stadtplanung, Umwelt- und Klimaschutz in Kooperation mit dem Referat für Öffentliche Ordnung.

In der Lärmkartierung 2022 für die Hauptverkehrsstraßen wurden durch das Landesamt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) im Stadtgebiet Wertheim die Landesstraßen L 2310 und L 508 sowie die Bundesautobahn BAB A 3 kartiert. Die an der Autobahn liegenden Siedlungsgebiete Bettingen und Dertingen werden hier in Abstimmung mit der Stadt Wertheim nicht weiter berücksichtigt, da im Rahmen des 6-spurigen Ausbaus eine umfassende Lärmschutzplanung umgesetzt wurde.

Im Sinne einer konsequenten Lärmaktionsplanung hat sich die Stadt Wertheim entschieden, eine Nachkartierung nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) mit korrigierten Verkehrsdaten und zusätzlichen Straßen durchführen zu lassen. Diese aktualisierten Daten führen zu realistischeren Lärmpegeln und Lärmbetroffenheiten als in der ursprünglichen Lärmkartierung 2022 ausgewiesen.

Mit den Ergebnissen der Nachkartierung wurde eine Hotspot-Analyse durchgeführt, um Gebiete mit einer hohen Anzahl an lärmbelasteten Anwohnenden aus der Aktionsplanung 2019 zu überprüfen bzw. neu zu identifizieren, in denen Beurteilungspegel über 55 dB(A) in der Nacht auftreten.

Dabei konnten insgesamt 10 Hotspots in den Bereichen Bestenheid Mitte, Bestenheid Süd, Bismarckstraße, Uihleinstraße, Innenstadt Ost, Eichel Mitte, Eichel Ost, Urphar, Berliner Ring und Bestenheider Höhenweg identifiziert werden, von denen in 7 Bereichen vordringlicher Handlungsbedarf besteht (in Bestenheid Mitte, Bestenheider Höhenweg und Berliner Ring sind die Belastungen vergleichsweise gering).

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurden verschiedene für die Stadt Wertheim geeignete Maßnahmen zur Lärminderung diskutiert. In den Aktionsplan aufgenommen wurden umfassende Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h, 40 km/h und 30 km/h, teilweise nur in der Nacht.

In den Hotspots werden 213 Menschen von Pegeln über 65 dB(A) am Tag belastet. Pegel der Gesundheitsgefährdung von über 70 dB(A) belasten 11 Personen am Tag. In der Nacht werden knapp 100 Menschen von Pegel der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) belastet. Unter Annahme der Umsetzung aller untersuchten Geschwindigkeitsreduzierungen werden am Tag alle und in der Nacht knapp 90 % aller Gesundheitsgefährdungen durch Lärm vermieden.

Besonders lärmoptimierte Straßenbeläge wurden nicht vorgesehen, da das untersuchte Straßennetz kürzlich saniert wurde bzw. in bestehenden Planungen zeitnah saniert wird.

In die Lärmaktionsplanung können bei Erfordernis Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete aufgenommen werden. Da derzeit keine Entwicklungen zu erwarten sind, die zu einer Verlärmung von bestehenden, ruhigen Erholungsgebieten führen, werden keine ruhigen Gebiete im Lärmaktionsplan definiert.

Langfristige Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bestehen im ständigen Ausbau des Stadtbusnetzes und des Radwegnetzes.

Die Mitwirkung der Öffentlichkeit wird durch öffentliche Auslegung des Lärmaktionsplans und Entgegennahme von Hinweisen und Vorschlägen von Mitte April bis Mitte Mai 2025 gewährleistet.

3 Grundlagen der Lärmaktionsplanung

3.1 Aufgabenstellung und rechtlicher Hintergrund

Die Stadt Wertheim hat im Jahr 2019 einen Lärmaktionsplan aufgestellt, der auf den Ergebnissen der Lärmkartierung des Jahres 2012 basiert. Gemäß § 47 d BImSchG /2/ sind Lärmaktionspläne alle 5 Jahre bzw. bei bedeutsamen Änderungen der Lärmsituation auch zuvor zu überprüfen und gegebenenfalls fortzuschreiben. Spätestens mit der Lärmkartierung des Jahres 2022 ist diese Überprüfung und Fortschreibung erforderlich.

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG haben Lärmaktionspläne und auch deren Überprüfungen u. a. den Mindestanforderungen des Anhangs V der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG /1/ zu entsprechen.

Die Aktionspläne müssen danach mindestens folgende Angaben und Unterlagen enthalten:

- eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind,
- die zuständige Behörde,
- den rechtlichen Hintergrund,
- alle geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5,
- eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,
- das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,
- die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung,
- die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,
- die langfristige Strategie,
- finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse,
- die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans.

In den Aktionsplänen sollten Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen (die sich belästigt fühlen, unter Schlafstörungen leiden oder anderweitig beeinträchtigt sind) enthalten sein.

Nach § 47 d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu Vorschlägen von Lärmaktionsplänen gehört. Die Öffentlichkeit erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit sich an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne zu beteiligen. Die Ergebnisse der Mitarbeit sind zu berücksichtigen, die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten.

3.2 Berechnungsvorschriften und Lärmschwellen

3.2.1 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG wurde in den Jahren 2005 und 2006 im deutschen Recht in den Paragraphen 47 a-f des BImSchG sowie in der 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) verankert.

Nach der Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV /4/ sind in der Lärmkartierung folgende Lärmindizes zu berechnen:

- L_{Day} 12 Stunden, beginnend um 6.00 Uhr,
- L_{Evening} 4 Stunden, beginnend um 18.00 Uhr,
- L_{Night} 8 Stunden, beginnend um 22.00 Uhr.

Daraus ist der 24-Stunden Lärminde L_{DEN} wie folgt zu bilden:

$$L_{\text{DEN}} = 10 * \lg \frac{1}{24} \left(12 * 10^{\frac{L_{\text{Day}}}{10}} * 4 * 10^{\frac{L_{\text{Evening}}+5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{\text{Night}}+10}{10}} \right)$$

In die weitere Bewertung gehen üblicherweise nur die Lärmindizes L_{DEN} (nicht zu verwechseln mit „Tag“) und L_{Night} ein.

Die Berechnungen erfolgen nach den Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB) /5/ i. V. m. der Datenbank für die Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB-D) /6/. Die Belastetenzahlen werden nach den Berechnungsmethoden zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) /7/ ermittelt.

Die vorgenannten Berechnungsmethoden wurden erstmalig in der Lärmkartierung des Jahres 2022 angewendet. Die Lärmkartierungen der vorhergehenden Stufen erfolgten nach anderen, teils deutlich abweichenden Methoden. Die Berechnungsergebnisse der aktuellen Kartierung sind daher mit älteren Ergebnissen nicht direkt vergleichbar.

Der Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg /13/ führt zu Lärmschwellen in Abschnitt 2.5.1 aus:

„Lärmbelastungen ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht liegen in einem gesundheitskritischen Bereich. Daher sind Bereiche mit Lärmbelastungen ab 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} bei einer qualifizierten Lärmaktionsplanung auf jeden Fall zu berücksichtigen. Mit der Lärmaktionsplanung ist durch die Festlegung geeigneter Maßnahmen darauf hinzuwirken, diese Werte nach Möglichkeit zu unterschreiten. [...]

Vordringlicher Handlungsbedarf zur Lärminderung und zur Verringerung der Anzahl der Betroffenen besteht in Bereichen mit sehr hohen und im Blick auf den Gesundheitsschutz grundrechtlich relevanten Lärmbelastungen ab 70 dB(A) L_{DEN} und 60 dB(A) L_{Night} .“ /13/

3.2.2 Nationale Berechnungs- und Beurteilungsvorschriften

Zum Berechnungsverfahren von Beurteilungspegeln für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen) und zur Gewichtung der Lärmsituation führt der Kooperationserlass ebenfalls in Abschnitt 2.5.1 aus:

„Berechnungsverfahren

Zur Ermittlung der Beurteilungspegel sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die Richtlinien für Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 [8/] anzuwenden. Mit der Novellierung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) [3/] vom 4. November 2020 wurde zur Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen die RLS-19 eingeführt und ist seit 1. März 2021 anzuwenden. Die RLS-19 sind das aktuellste, auch vom Bundesverordnungsgeber anerkannte Regelwerk für die Ermittlung von straßenbezogenem Verkehrslärm. Die Rechtslage folgte dem wissenschaftlichen Erkenntnisfortschritt. Die RLS-90 [9/] sind fachlich überholt, haben daher ihre Verbindlichkeit verloren und sind in der Verwaltungspraxis durch die RLS-19 zu ersetzen. Dies gilt bereits vor einer Anpassung der Lärmschutz-Richtlinien-StV [10/]. Bei Anwendung der RLS-19 sind insbesondere auch

die dort ausgewiesenen Straßendeckschichtkorrekturwerte zu berücksichtigen (Tab. 4a der RLS-19 unter Berücksichtigung ggf. später erfolgnder Aktualisierungen). [...]

Gewichtung der Lärmsituation bei der Ermessensausübung

Die Rechtsprechung orientiert sich bei der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO [11/] eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33).

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

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.

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

Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f). Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden.“ /13/

Abschließend wird Abschnitt 2.5.1 des Kooperationserlasses darauf hingewiesen:

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

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

Die Ausführungen zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen nach § 45 StVO [...] sind mit Referat 46 des Verkehrsministeriums als oberster Straßenverkehrsbehörde abgestimmt und gelten unabhängig davon, ob straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen eigenständig oder als Maßnahme eines Lärmaktionsplans ergriffen werden sollen. Sie sind von den Verkehrsbehörden zu beachten.“ /13/

§ 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG stellt keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen dar. Diese können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden. Bei der Umsetzung von Maßnahmen eines Lärmaktionsplans prüft die Fachbehörde, ob die gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandsseite vorliegen und das Ermessen durch die planaustellende Behörde rechtsfehlerfrei ausgeübt wurde. Ist dies gegeben, ist die Fachbehörde zur Umsetzung verpflichtet.

Bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Lärmaktionsplänen sind die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV genannten Kriterien in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten.

Gemäß der Richtlinie kommen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen insbesondere dann in Betracht, wenn am Immissionsort die folgenden Beurteilungspegel, berechnet nach RLS-90¹, überschritten werden:

Tabelle 3.1: Orientierungswerte Lärmschutz-Richtlinien-StV

Nutzung	tags/ dB(A)	nachts/ dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime, Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete	70	60
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	72	62
Gewerbegebiete	75	65

3.3 Untersuchungsraum und Hauptlärmquellen

3.3.1 Untersuchungsraum

Die große Kreisstadt Wertheim liegt etwa 140 km nördlich der Landeshauptstadt Stuttgart im Norden Baden-Württembergs und hat rund 23.000 Einwohner. Wertheim ist die nordöstlichste Stadt in Baden-Württemberg und liegt unmittelbar an der Mündung der Tauber in den Main. Der Main stellt gleichzeitig die nördliche Stadt- sowie die Landesgrenze zum Freistaat Bayern dar. Die Stadt hat eine Gesamtfläche von rund 139 km² und umfasst neben der Kernstadt und fünf Stadtteilen 15 Ortschaften. Die Lage des Stadtgebiet Wertheims ist in Abbildung 3.1 dargestellt.

Das Stadtgebiet Wertheims wird durch die Landesstraße L 2310 in ost-westlicher Richtung durchzogen, Wertheim selber wird darüber hinaus von den Landesstraßen L 508 und L 506 aus südlicher Richtung bedient. Im Nord-Osten wird das Stadtgebiet durch die Autobahn A 3 zwischen Würzburg und Frankfurt durchzogen und über die Anschlussstelle 66 „Wertheim/Lengfurt“ angebunden. Unweit der Anschlussstelle zur A 3 zweigt östlich von Bettingen die L 617 von der L 2310 ab, bevor sie über die Landesgrenze in den Freistaat Bayern tritt und zur Staatsstraße St 2299 wird. Neben der guten Anbindung durch die Straße wird die Stadt Wertheim darüber hinaus durch die Bahnstrecke 4920 mit zahlreichen Regionalzügen bedient.

Von den fünf Stadtteilen und 15 Ortschaften im Stadtgebiet Wertheim sind von relevanten Pegeln der Lärmkartierung (L_{DEN} über 65 dB(A), L_{Night} über 55 dB(A)) lediglich die Innenstadt Wertheim sowie die Stadtteile Bestenheid, Eichel/Hofgarten und die Ortschaft Urphar betroffen. Die Ortschaften Bettingen und Dertingen an der A 3 sind durch bestehende Lärmschutzwände bereits vor den genannten Pegelüberschreitungen geschützt und somit nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.

¹ Berechnungen nach RLS-90 sind gemäß Kooperationserlass nicht mehr erforderlich. Die Orientierungswerte sind auf Berechnungen nach RLS-19 anzuwenden.

3.3.2 Hauptlärmquellen

Hauptlärmquellen sind kartierte Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehr von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr. Der Gemeinde steht es frei, zusätzliche Straßen in die Lärmaktionsplanung aufzunehmen. Diese Ergänzung wurde für zwei Straßen vorgenommen (siehe Abbildung 3.1):

Tabelle 3.2: Hauptlärmquellen und zusätzliche Straßen

Stadtteil/Ortschaft	Straße
Innenstadt	L 2310 (Packhofstraße, Eichelgasse) L 508 (Bismarckstr., Neue Vockenroter Steige) Berliner Ring (Ergänzung)
Bestenheid	L 2310 (Bestenheider Landstraße) Bestenheider Höhenweg (Ergänzung)
Eichel/Hofgarten	L 2310 (Würzburger Straße)
Urphar	L 2310 (Maintalstraße)

Die Prüfung des akustischen Kartierungsmodells der Lärmkartierung² hat ergeben, dass die L 2310 im Bereich der gesamten Bestenheider Landstraße (zwischen Mainbrücke der L 508 und Ortsausgang West von Bestenheid) dort nicht berücksichtigt wurde. Dieser Straßenabschnitt wurde in das RLS-19-Berechnungsmodell der Lärmaktionsplanung als Korrektur aufgenommen.

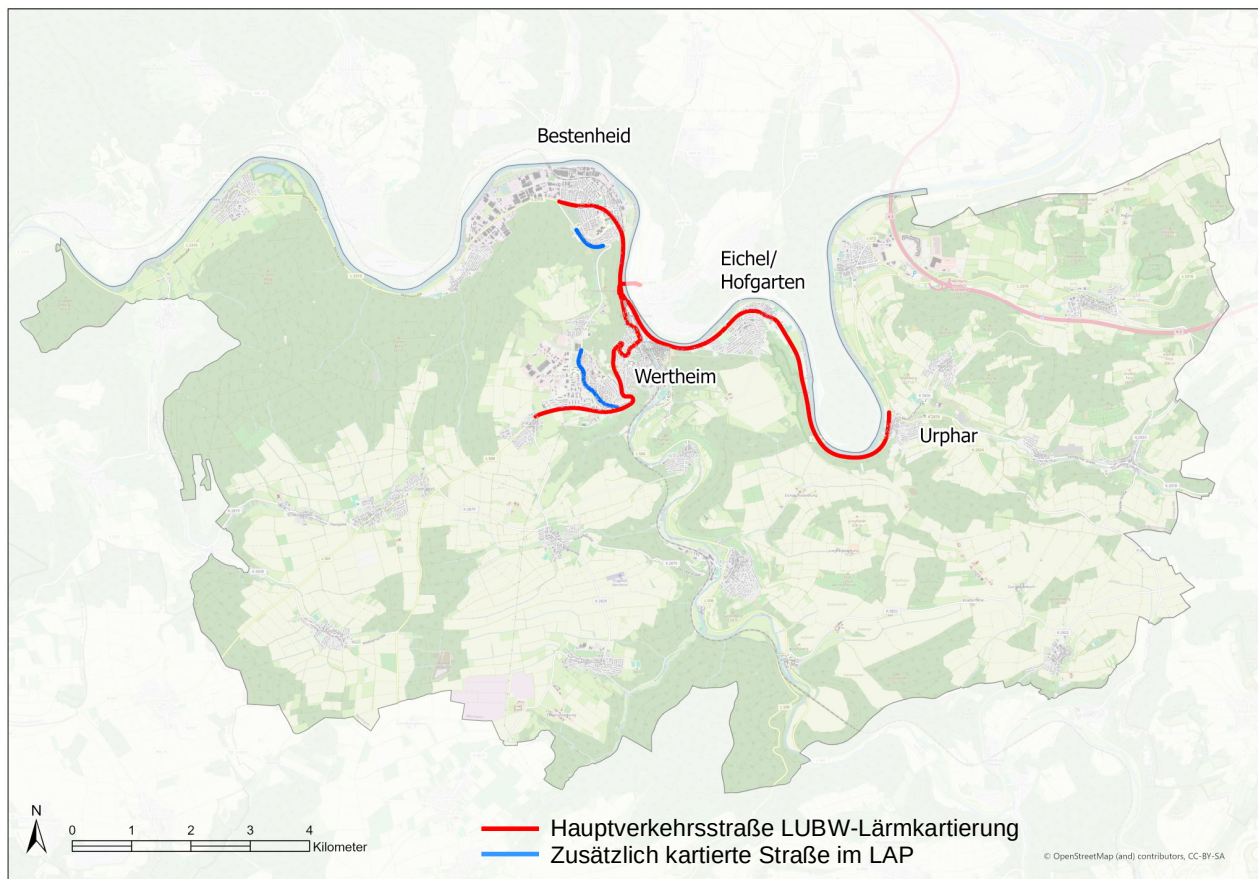


Abbildung 3.1: Untersuchungsraum Stadt Wertheim mit nach RLS-19 kartierten Straßen (ohne BAB A 3)

² Das Berechnungsmodell mit Verkehrsparametern nach BUB und nach RLS-19 wurde den Gemeinden vom LUBW /15/ übergeben

3.4 Zuständigkeit

Die Zuständigkeiten für die Lärmaktionsplanung ist in § 47e Abs. 1 und 4 BImSchG i. V. m. § 6 ImSchZuVO /14/ geregelt. Zuständig für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen sind demnach die Städte und Gemeinden für

- Ballungsräume,
- Hauptverkehrsstraßen,
- nicht-bundeseigene Haupteisenbahnstrecken und
- Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen, die nicht in Bundeshoheit liegen,

das Regierungspräsidium Stuttgart für den

- Flughafen Stuttgart,

das Eisenbahn-Bundesamt (EBA)

- für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit.

Die Lärmaktionsplanung stellt für Städte und Gemeinden eine weisungsfreie Pflichtaufgabe dar, d. h. diese Aufgaben werden von den Städten und Gemeinden eigenständig im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung wahrgenommen /13/.

Zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung von Hauptverkehrsstraßen ist damit die

Stadtverwaltung Wertheim

Referat für Stadtplanung, Umwelt- und Klimaschutz

in Kooperation mit dem Referat für Öffentliche Ordnung

Mühlenstraße 26

97877 Wertheim

Die Lärmaktionsplanung wird nach Fertigstellung auf der Homepage der Stadt Wertheim (www.wertheim.de) veröffentlicht und kann im Rathaus (Mühlenstraße 26) zu den Geschäftszeiten eingesehen werden.

4 Analyse der Lärm- und Konfliktsituation

4.1 Vorgehensweise

Die Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten erfolgt über die Darstellung der Belastungsstatistik 2022 der Lärmkartierung durch das LUBW. In diesen Daten sind die Korrektur der Bestenheider Landstraße und die weiteren ergänzten Straßen (siehe Kapitel 3.3.2) nicht enthalten.

Die um die entsprechenden Straßen korrigierte und ergänzte Lärmbelastung wird über Neu-Berechnungen nach RLS-19 dargestellt.

Ein Vergleich mit der Belastungsstatistik des Jahres 2012 aus der Lärmaktionsplanung 2019 wird nicht vorgenommen, da die unterschiedlichen Berechnungs- und Analysemethoden einen solchen Vergleich nicht zulassen.

4.2 Belastungsstatistik LUBW

Die Lärmkartierung des LUBW weist folgende Belastungen aus:

2. Bewertung der Ist-Situation				
2.1 Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind (gemäß Lärmkartierung) [5]				
2.1.1 Hauptverkehrsstraßen				
Angaben über die geschätzte Zahl der betroffenen Menschen in den Isophonenbändern				
LDEN [dB(A)]	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74
Anzahl Betroffene	1.251	968	295	94
LNIGHT [dB(A)]	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69
Anzahl Betroffene	1280	508	100	20
Angaben über lärmbelastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im kartierten Gebiet				
LDEN [dB(A)]	>55	>65	>75	
Fläche [km²]	17,3	6,9	1,5	
Wohnungen [Anzahl]	1244	187	2	
Schulgebäude [Anzahl]	8	4	0	
Krankenhausgebäude [Anzahl]	0	0	0	
Angaben zur geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen				
	Fälle ischämischer Herzkrankheiten	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörung	
Anzahl Betroffene	1	423	112	
2.2 Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten [6]				
Anzahl der Personen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet...				
... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) LDEN durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind			2.612	
... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) LNight durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind			1.908	

Abbildung 4.1: Belastungsstatistik 2022 LUBW /15/ (Darstellung aus der Berichterstattung an die EU)

Mit 393 Personen, die einer Lärmbelastung ab L_{DEN} 65 dB(A) ausgesetzt sind und 628 Personen ab einem L_{Night} von 55 dB(A) (in Abbildung 4.1 rot umrandet) besteht die Notwendigkeit einer qualifizierten Lärmaktionsplanung (siehe Kapitel 3.2.1).

4.3 Berechnungen nach RLS-19

Die für die Lärmaktionsplanung wesentliche Analyse der Lärm- und Konfliktsituation und die darauf aufbauende Wirkungsanalyse von lärmindernden Maßnahmen erfolgt über Berechnungen nach RLS-19 mit der Software IMMI /18/. Für diese Berechnungen wurde das akustische Berechnungsmodell³ der Lärmkartierung übernommen und mit folgenden Änderungen, Korrekturen und Ergänzungen versehen:

- Aufnahme der Bestenheider Landstraße (Quelle Verkehrszahlen: Stadt Wertheim /16/). Eine geplante Belagsanierung mit Asphaltbeton wurde vorausgreifend berücksichtigt.
- Ergänzung Berliner Ring und Bestenheider Höhenweg (Quelle Verkehrszahlen: Stadt Wertheim /16/). Ohne Berücksichtigung einer Belagsanierung angenommen („Gußasphalt“)
- Korrektur Landesstraße L 2310, Taubermündung bis östlicher Ortsausgang Eichel: Der gesamte Abschnitt ist tatsächlich mit einem Straßenbelag des Typs Asphaltbeton bzw. Splittmastixasphalt versehen. Abweichend davon wurde in der Lärmkartierung (mit Ausnahme eines kurzen Abschnittes im westlichen Eichel) ein um 2 dB „lauterer“ Gußasphalt kartiert.
- Korrektur Neue Vockenroter Steige: In der Lärmkartierung wurde eine zu hohe zul. Geschwindigkeit (60 km/h) angesetzt.
- Korrektur Mainbrücke Wertheim einschl. Zufahrt Eichelsteig: in der Lärmkartierung fehlerhaft mit dem Verkehr der L 2310 und einer zul. Geschwindigkeit von 100 km/h berücksichtigt. Diese Straßenabschnitte waren tatsächlich nicht zu kartieren und blieben bei der Neuberechnung unberücksichtigt.
- Bismarckstraße: Berücksichtigung einer geplanten Belagsanierung mit Asphaltbeton („Gußasphalt“ in der Lärmkartierung).

Die resultierende Lärmkarte der Beurteilungspegel L_{Tag} und L_{Nacht} ist auf den Seiten A-1 und A-2 dokumentiert.

Für die Belastungsstatistik wird an jedem Gebäude der jeweils höchste berechnete Beurteilungspegel herangezogen und der Gesamtzahl der Einwohnenden zugeordnet:

Tabelle 4.1: Belastete Personen oberhalb von Lärmschwellen, Berechnung nach RLS-19

Tag			Nacht		
≥ 65 dB(A)	≥ 67 dB(A)	≥ 70 dB(A)	≥ 55 dB(A)	≥ 57 dB(A)	≥ 60 dB(A)
241	123	11	525	260	101

Auch mit 241 Personen, die einer Lärmbelastung ab L_{Tag} 65 dB(A) ausgesetzt sind und 525 Personen ab einem L_{Nacht} von 55 dB(A) besteht die Notwendigkeit einer qualifizierten Lärmaktionsplanung (siehe Kapitel 3.2.1).

Die genannten Belastungszahlen nach RLS-19 sind aus folgenden Gründen nicht mit den Belastungszahlen der Lärmkartierung vergleichbar:

- Beurteilungszeit von L_{Tag} entspricht nicht L_{DEN} (Tag, Abend, Nacht)
- Modelldaten in RLS-19-Berechnung gegenüber Lärmkartierung verändert/korrigiert
- Personenzuordnung zu Pegeln am Gebäude unterschiedlich

³ Das Berechnungsmodell wurde einschließlich der Verkehrsparametern nach RLS-19 vom LUBW übergeben

Für die ausgewiesenen Betroffenheiten über 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht „verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten“ (siehe Kapitel 3.2.2). Bei Überschreitung der Werte 67 dB(A) bzw. 57 dB(A) (Tag/Nacht) 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. Solche Lärmsituationen müssen dann abwäungsgerecht gelöst werden. /13/

5 Maßnahmenplanung

5.1 Allgemeine Maßnahmenplanung

5.1.1 Vorbemerkung

Mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans hat sich die Stadt Wertheim dazu entschlossen, die Lärmbelastung und damit die Anzahl lärm betroffener Personen weiter zu senken. Zur Lärminderung kommt grundsätzlich eine Vielzahl von Lärm minderungsmaßnahmen in Betracht, von denen sich je nach örtlicher Situation jedoch meist nur wenige Maßnahmen sinnvoll umsetzen lassen.

In der Lärmaktionsplanung geht es maßgeblich darum, Lärm am Ort der Entstehung (Emissionsort) zu vermeiden bzw. zu vermindern (siehe Abbildung 5.1, Ebene 1). Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, Lärmemissionen räumlich in weniger belastete Gebiete zu verlagern oder aktiven/passiven Lärmschutz zu betreiben (Ebene 2). Erst wenn die Lärm minderungspotentiale vorgenannter Handlungsmöglichkeiten erschöpft sind, kommen Minderungsmaßnahmen am Einwirkort (Immissionsort) in Betracht (Ebene 3). Mit dieser Rangordnung folgt die Lärmaktionsplanung einem wichtigen Grundprinzip des Umweltschutzes, negative Umweltauswirkungen vorrangig an der Quelle zu vermeiden. Eine Maßnahmenplanung unmittelbar am Immissionsort kann punktuell zwar hohes Potential aufweisen, in der Fläche bieten solche Maßnahmen jedoch keine umfassende Lärminderung.

Somit sind aktive Maßnahmen an der Entstehungsquelle passiven Maßnahmen am Einwirkort vorzuziehen.

5.1.2 Aktive Schallschutzmaßnahmen

Die pauschale Wirksamkeit von aktiven Maßnahmen zur Lärminderung wird in Tabelle 5.1 veranschaulicht. „Sehr positive Auswirkungen“ (++) haben demnach unter den Maßnahmen, auf die die Stadt Wertheim einen Einfluss hat, die Reduzierung der Geschwindigkeit, lärm mindernde Fahrbahnbeläge, instandgesetzte Fahrbahnbeläge und Schallschutzwände.

Die Reduzierung der Geschwindigkeit als Minderungsmaßnahme wird ausführlich in Kapitel 5.3 behandelt. Dieser Maßnahmentyp bildet den Schwerpunkt der vorliegenden Lärmaktionsplanung.

Lärm mindernde Fahrbahnbeläge bzw. Instandsetzungen von Fahrbahnbelägen wurden in der Stadt Wertheim bereits umfassend umgesetzt. Im Abschnitt der L 2310 von der Kreuzung mit der L 508 bis zum östlicher Ortsausgang Eichel/Hofgarten und auf der L 508 Uihleinstraße bis Ortsausgang Wertheim kamen dabei Asphaltbeton AC 11 oder Splittmastixasphalt zum Einsatz⁴. Für den Abschnitt der L 2310 von der Kreuzung mit der L 508 bis zum westlichen Ortsausgang Bestenheid und die L 508 Bismarckstraße sind vergleichbare Sanierungen in den kommenden 5 Jahren fest eingeplant (siehe Seite A-3). In den Berechnungen zur Lärmaktionsplanung wird auf den genannten Straßen ein Asphaltbelag der Qualität AC 11 (bzw. Splittmastix) vorausgesetzt. Ausgenommen davon sind der Bestenheider Höhenweg und der Berliner Ring, deren Belagsanierung in den kommenden 5 Jahren nicht vorgesehen ist.

Bei zukünftigen Belagsanierung sollte geprüft werden, ob besonders lärm mindernde Verfahren zum Einsatz kommen können.

⁴ Gemäß RLS-19 bewirken Asphaltbeton AC 11 bzw. Splittmastixasphalt eine Pegelminderung von knapp 3 dB gegenüber nicht geriffeltem Gußasphalt (letzterer wird in der RLS-19 als Referenz herangezogen)

Schallschutzwände erreichen eine relevant lärmindernde Wirkung erst bei deutlicher Unterbrechung der Sichtachse zwischen Lärmquelle und Empfangsort. Im innerstädtischen Straßenbereich kommen Schallschutzwände daher meist nicht in Betracht und werden auch nicht gewünscht. Schallschutzwände werden in der vorliegenden Lärmaktionsplanung in Abstimmung mit der Stadt Wertheim daher nicht weiter untersucht.

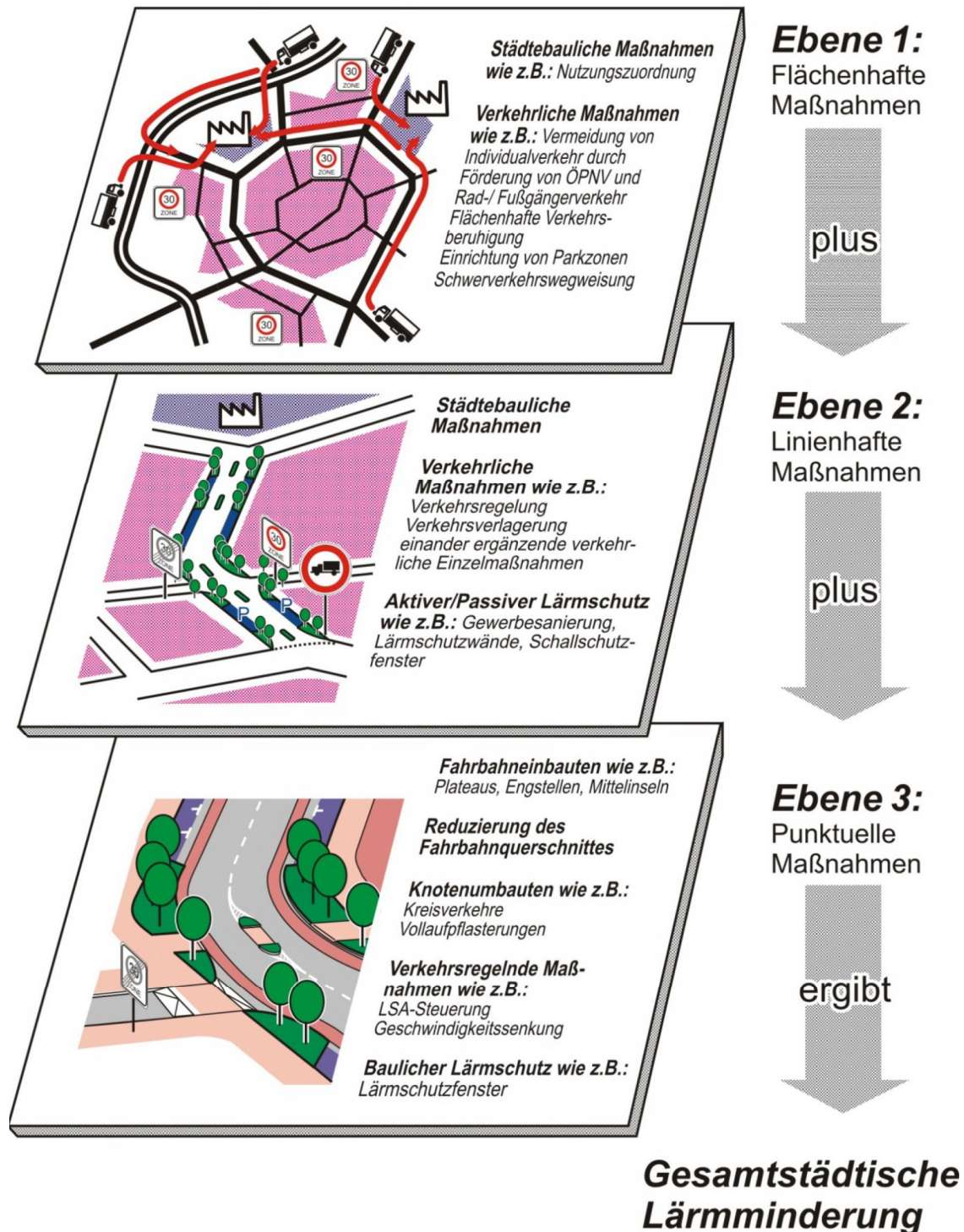


Abbildung 5.1: Ebenen der Lärminderungsplanung (Quelle: PGT Umwelt und Verkehr GmbH, "Handbuch Lärmaktionspläne", 2015).

Tabelle 5.1: Wirksamkeit von Maßnahmen zur Lärminderung und Luftreinhaltung /12/

Maßnahme	Lärm	Luft	räumliche Wirkung/ Sekundäreffekte	Zeitraumen
Reduzierung der fahrzeugseitigen Schadstoffemissionen	0	++	gesamtstädtische Wirkung	entsprechend der technischen Entwicklung
Reduzierung der fahrzeugseitigen Geräuschemissionen	++	0		
Reduzierung der Kfz-Verkehrsmenge durch weitgehende Modal-Split-Änderungen	0+	0+	gesamtstädtische Wirkung; positive Effekte Verkehrsreduzierung	langfristig
Gesamtstädtische Reduzierung der Lkw-Anteile	0+	+		
Verkehrslenkung und -umverteilung	+	+	Straßenraum; Verdrängungseffekte	kurz- bis mittelfristig
Kleinräumige Reduzierung der Lkw-Anteile	+	+		
Erhöhung der Anteile schadstoffarmer Fahrzeuge im Straßenraum	0	+	Straßenraum; ggf. Verdrängungseffekte	Kurzfr.; bei technischer Weiterentwicklung nachl. Effekte
Erhöhung der Anteile lärmarmen Fahrzeuge im Straßenraum	++	0+		
Reduzierung der Geschwindigkeit	++	0+	Straßenraum; Erhöhung Verkehrssicherheit;	kurzfristig
Verbesserung des Verkehrsflusses	+	+	Straßenraum	kurz- bis mittelfristig
Immissionsmindernde Straßenraumorganisation	0+	0+	Straßenraum; ggf. Verbesserung Verkehrsabwicklung	
Lärmindernder Fahrbahnbelag	++	0	Straßenraum	kurz- bis mittelfristig
Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche	++	+		
Verlegen der Fahrstreifen in Straßenmitte	+	0	Straßenraum	kurz- bis mittelfristig
Schallschutzwand	++	0+	Straßenraum	kurz- bis mittelfristig
Bewertung: ++ sehr positive Auswirkungen + positive Auswirkungen 0 weitgehend wirkungsneutral (0+ mit positiver Tendenz, 0- mit negativer Tendenz)				

 Sehr positive Auswirkung und im Rahmen der Lärmaktionsplanung umsetzbar

5.1.3 Passive Schallschutzmaßnahmen

Sind keine aktiven emissionsseitigen Maßnahmen umsetzbar oder führen diese nicht zu einer ausreichenden Minderung, so können Schallschutzfenster, schallgedämmte Lüftungseinrichtungen und/oder andere passive Schallschutzmaßnahmen für Wohn-, Aufenthalts- und Schlafräume Anwohnende (zusätzlich) vor Lärm schützen. Schallschutzfenster und schallgedämmte Lüftungseinrichtungen haben im Außenbereich, für Balkone, Terrassen und Loggien zwar keine Wirkung, im Innenraum gewährleisten sie jedoch die Einhaltung gesunder Wohnverhältnisse. Dies gilt insbesondere für die Nacht, in der gemäß Lärmwirkungsforschung in Schlafräumen Pegel von 30 dB(A) nicht überschritten werden sollten.

Schallschutzfenster werden je nach erforderlichem Schalldämmmaß in unterschiedliche Schallschutzklassen unterteilt. Die erforderlichen Schalldämmmaße der Schallschutzklassen I und II werden bereits beim Einbau von Fenstern herkömmlicher Bauweise gewährleistet. Erst wenn aufgrund hoher Außenlärmpegel Schalldämmmaße der Schallschutzklasse III oder höher erforderlich sind, kommen spezielle Schallschutzfenster mit erhöhten Schalldämmmaßen zum Einsatz.

Im Rahmen der Lärmsanierung an bestehenden Straßen und Schienenwegen können passive Schallschutzmaßnahmen mit maximal $\frac{3}{4}$ der anfallenden Gesamtkosten bezuschusst werden. Die Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung erfolgt durch das Regierungspräsidium Stuttgart. Es besteht allerdings kein Rechtsanspruch auf Bezuschussung und die Bewilligung ist nur im Rahmen vorhandener Haushaltsmittel möglich.

Der Kartendarstellung auf Seite A-3 sind mit dem Eintrag „Fenster“ Abschnitte zu entnehmen, in denen eine zusätzliche Lärminderung durch passiven Schallschutz empfohlen wird.

5.2 Identifikation von Belastungsschwerpunkten (Hotspots)

Die in Tabelle 4.1 ermittelten Belastungen oberhalb von Lärmschwellen sind über die Einfärbung von Gebäuden, in denen lärmbelastete Personen wohnen, auf Seite A-3 kartografisch dargestellt. Es bilden sich 10 Belastungsbereiche (Hotspots) heraus, die teilweise bereits in der Lärmaktionsplanung 2019 untersucht wurden und in der vorliegenden Planung identisch dazu nummeriert sind. Hinzugekommen sind Urphar und mit geringer Belastung der Berliner Ring und der Bestenheider Höhenweg. Bestenheid Mitte ist ebenfalls nur gering belastet und wird informativ weiter mit aufgeführt.

Detaillkarten der Hotspots mit betroffenen Gebäuden im Nullfall ohne Minderungsmaßnahmen sind auf den Seiten A-4 bis A-10 dargestellt.

5.3 Maßnahmenplanung von Geschwindigkeitsreduzierungen

Mit der Absenkung der Lärmschwellen unter die Werte der Lärmschutz-Richtlinien-StV, der vereinfachten Berechnung nicht in allen Geschossebenen und den weiteren verwaltungstechnischen Vereinfachungen (siehe Kapitel 3.2.2 und /13/) hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg in seinem Kooperationserlass die Umsetzung von Geschwindigkeitsreduzierungen erheblich erleichtert.

Im Rahmen der vorbereitenden Lärmaktionsplanung wurde daher zunächst von den beteiligten Fachbehörden unter Einbezug von Zwischenergebnissen geprüft, in welchen Hotspots Geschwindigkeitsreduzierungen infrage kommen und um welchen Betrag die Absenkung erfolgen soll. Die Übersicht der Maßnahmenplanung auf Seite A-3 zeigt die aktuell zul. Höchstgeschwindigkeiten und die geplanten reduzierten Geschwindigkeiten.

Die aus den Reduzierungen resultierenden Lärmentlastungen werden aus den in Kapitel 4.3 beschriebenen Berechnungen abgeleitet. Dazu erfolgt eine weitere Berechnung mit entsprechend reduzierten Geschwindigkeiten und die „Einwohnenden über Lärmschwellen“ werden für beide Szenarien und jeden Hotspot ausgegeben und in Tabelle 5.2 und Tabelle 5.3 über die Differenz der Einwohnenden miteinander verglichen (Hotspots ohne Maßnahme werden mit aufgeführt):

Tabelle 5.2: Einwohnende über Lärmschwellen in Hotspots 1 bis 6

1 Bestenheid Mitte, Einwohnende über Lärmschwellen						
	Tag			Nacht		
dB(A):	≥ 65	≥ 67	≥ 70	≥ 55	≥ 57	≥ 60
Bestand 50 km/h	0	0	0	19	0	0

2 Bestenheid Süd, Einwohnende über Lärmschwellen						
	Tag			Nacht		
dB(A):	≥ 65	≥ 67	≥ 70	≥ 55	≥ 57	≥ 60
Bestand 70 km/h	43	43	11	43	43	43
Maßnahme 50 km/h	43	0	0	43	43	0
Differenz Einwohnende	0	-43	-11	0	0	-43

3 Bismarckstraße, Einwohnende über Lärmschwellen						
	Tag			Nacht		
dB(A):	≥ 65	≥ 67	≥ 70	≥ 55	≥ 57	≥ 60
Bestand 50 km/h	30	2	0	75	30	0
Maßnahme 30 km/h	16	0	0	31	17	0
Differenz Einwohnende	-14	-2	0	-44	-13	0

4 Uihleinstraße, Einwohnende über Lärmschwellen						
	Tag			Nacht		
dB(A):	≥ 65	≥ 67	≥ 70	≥ 55	≥ 57	≥ 60
Bestand 50 km/h	41	15	0	113	41	0
Maßnahme 40 km/h	29	0	0	76	15	0
Differenz Einwohnende	-12	-15	0	-37	-26	0

5 Innenstadt Ost, Einwohnende über Lärmschwellen						
	Tag			Nacht		
dB(A):	≥ 65	≥ 67	≥ 70	≥ 55	≥ 57	≥ 60
Bestand 50 km/h	62	41	0	83	68	35
Maßnahme 40 km/h	Nur Nacht			73	62	9
Differenz Einwohnende				-10	-6	-26

6 Eichel Mitte, Einwohnende über Lärmschwellen						
	Tag			Nacht		
dB(A):	≥ 65	≥ 67	≥ 70	≥ 55	≥ 57	≥ 60
Bestand 70 km/h	3	3	0	62	11	3
Maßnahme 50 km/h	Nur Nacht			3	0	0
Differenz Einwohnende				-59	-11	-3

Tabelle 5.3: Einwohnende über Lärmschwellen in Hotspots 6 bis 10 und Gesamtwirkung

7 Eichel Ost, Einwohnende über Lärmschwellen						
	Tag			Nacht		
dB(A):	≥ 65	≥ 67	≥ 70	≥ 55	≥ 57	≥ 60
Bestand 50 km/h	19	13	0	33	28	13
Maßnahme 40 km/h	Nur Nacht			28	19	0
Differenz Einwohnende				-5	-9	-13

8 Urphar, Einwohnende über Lärmschwellen						
	Tag			Nacht		
dB(A):	≥ 65	≥ 67	≥ 70	≥ 55	≥ 57	≥ 60
Bestand 50 km/h	15	5	0	29	17	5
Maßnahme 40 km/h	Nur Nacht			24	11	2
Differenz Einwohnende				-5	-6	-3

9 Berliner Ring, Einwohnende über Lärmschwellen						
	Tag			Nacht		
dB(A):	≥ 65	≥ 67	≥ 70	≥ 55	≥ 57	≥ 60
Bestand 40 km/h	0	0	0	15	0	0

10 Bestenheider Höhenweg, Einwohnende über Lärmschwellen						
	Tag			Nacht		
dB(A):	≥ 65	≥ 67	≥ 70	≥ 55	≥ 57	≥ 60
Bestand 50 km/h	0	0	0	12	0	0
Maßnahme 40 km/h	Nur Nacht			0	0	0
Differenz Einwohnende				-12	0	0

Summe alle Hotspots, Einwohnende über Lärmschwellen						
	Tag			Nacht		
dB(A):	≥ 65	≥ 67	≥ 70	≥ 55	≥ 57	≥ 60
Bestand	213	122	11	484	238	99
Maßnahmen	187	62	0	312	167	11
Differenz Einwohnende	-26	-60	-11	-172	-71	-88
Relativ	-12 %	-49 %	-100 %	-36 %	-30 %	-89 %

Die Differenzbetrachtungen zeigen, dass mit den untersuchten Geschwindigkeitsreduzierungen eine erhebliche Zahl von Personen von der Überschreitung von Pegelschwellen entlastet werden kann. Verbleibende Überschreitungen sollten weitestmöglich durch passive Maßnahmen (siehe Kapitel 5.1.3) gelöst werden.

5.4 Schutz ruhiger Gebiete

Die Umgebungslärmrichtlinie sieht neben der Sanierung belasteter Gebiete die mögliche Ausweisung und den vorbeugenden Schutz „ruhiger Gebiete“ vor Lärm als einen Teil der Lärmaktionsplanung vor. Vordringliches Ziel ist es an dieser Stelle nicht, die Lärmbelastung in ruhigen Gebieten durch Maßnahmen zu vermindern, sondern diese vielmehr vor einer Zunahme von Lärm zu schützen. Die Maßnahmenvorschläge eines Lärmaktionsplans dürfen ausgewiesene ruhige Gebiete demnach nicht weiter verlärmern. Der Schutz ruhiger Gebiete wird durch planungsrechtliche Festsetzungen der zuständigen Behörde hergestellt, die sodann von allen zuständigen Planungsträgern bei Planvorhaben berücksichtigt werden müssen. Attraktivität und Lebensqualität werden durch den Schutz ruhiger Gebiete gewahrt bzw. erhöht, da Erholungsmöglichkeiten in unmittelbarer und naher Umgebung zur Wohnbebauung geschützt werden. Darüber hinaus treten mit der Festsetzung ruhiger Gebiete oft Synergieeffekte wie die Sicherung ökologisch oder klimatologisch wertvoller Bereiche auf.

Ruhige Gebiete können auf der einen Seite somit die Handlungsmöglichkeiten einer Stadt insbesondere bei vorhandenem Siedlungsdruck einschränken, tragen auf der anderen Seite hingegen deutlich zur Attraktivität einer Stadt bei. Eine reifliche und nachhaltige Abwägung bezüglich der Festsetzung ruhiger Gebiete ist daher unabdingbar.

Die Stadt Wertheim sieht derzeit kein Erfordernis, ruhige Gebiete im oder um das Stadtgebiet Wertheim festzusetzen, da derzeit keine Entwicklungen zu erwarten sind, die zu einer Verlärmung von bestehenden, ruhigen Erholungsgebieten führen könnten.

5.5 Vorhandene und geplante kommunale Planungen und langfristige Strategie

Die im vorliegenden Lärmaktionsplan untersuchten Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduktion zielen maßgeblich auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ab, auch wenn der gewerbliche Fahrzeugverkehr dadurch ebenso lärmgemindert wird.

Der Durchgangsverkehr ist in der Stadt Wertheim mangels Streckenalternativen kaum beeinflussbar. Der innerörtliche Verkehr und der Verkehr zwischen den Ortschaften kann jedoch durch Alternativangebote reduziert werden. Dafür wurde bereits vor der Lärmaktionsplanung 2019 ein Stadtbusnetz aufgebaut, das von der Bevölkerung gut angenommen und stetig ausgebaut wird. Der weitere Ausbau dieses Busnetzes in Bezug auf Strecken und Taktung sollte strategisch weiterverfolgt werden.

Entlang der Landesstraße L 2310 nach Freudenberg und nach Bettingen und entlang der L 506 nach Tauberbischofsheim ist die Stadt Wertheim an das RadNETZ Baden-Württemberg angeschlossen. Auch dieser Verkehrsweg wird gut angenommen und in die langfristige Strategie sollte aufgenommen werden, den Fahrradverkehr durch innerstädtische Radwege bestmöglich zu unterstützen.

6 Mitwirkung der Öffentlichkeit

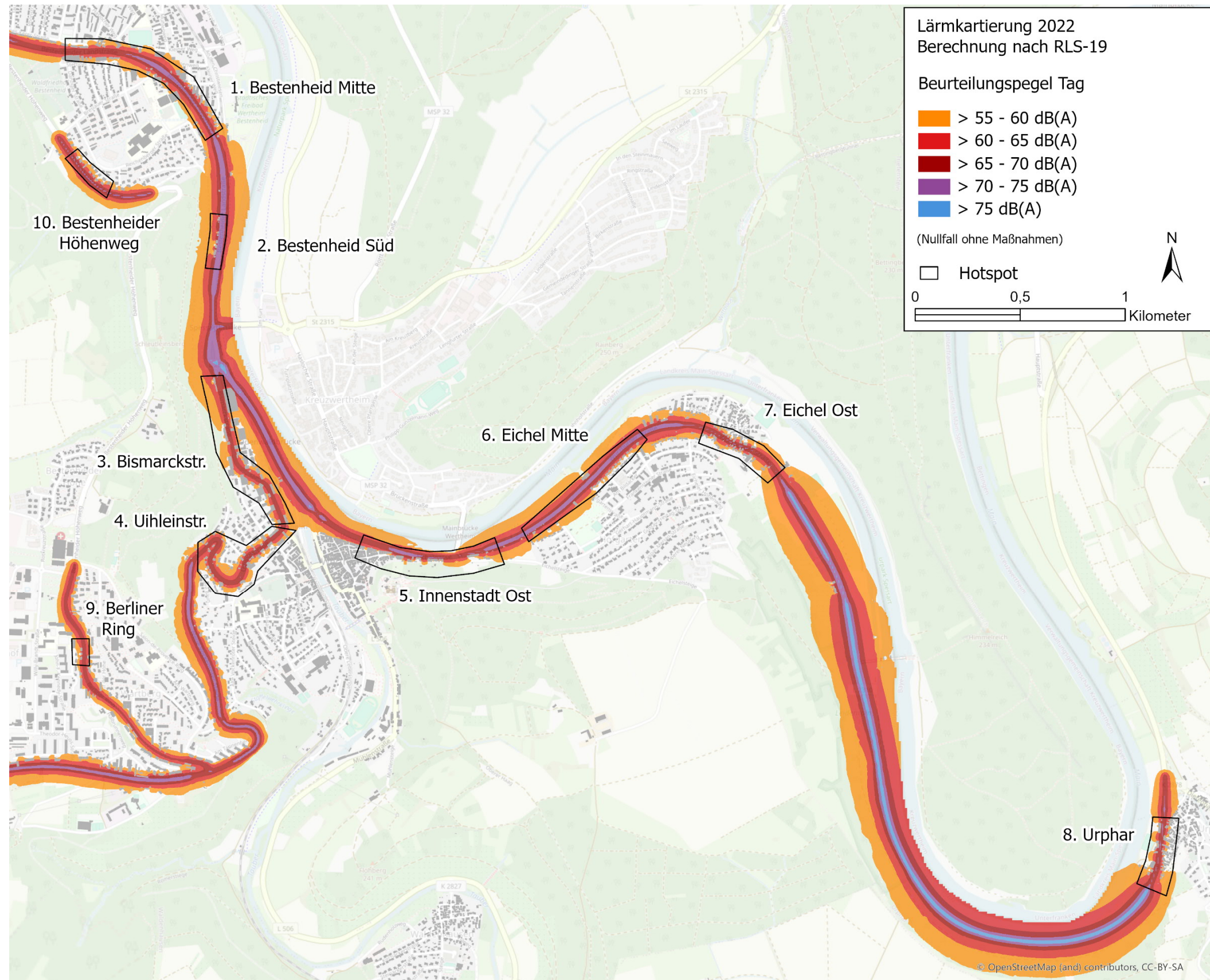
Nach § 47 d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu Vorschlägen von Lärmaktionsplänen gehört. Es ist beabsichtigt, den Lärmaktionsplan in der Zeit vom 15. April bis 15. Mai im Rathaus der Stadt Wertheim öffentlich auszulegen. Die Öffentlichkeit erhält darüber die Möglichkeit, sich effektiv an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionsplanung zu beteiligen. Die Ergebnisse der Mitarbeit werden als Protokoll dem Lärmaktionsplan beigelegt und die Öffentlichkeit wird über die getroffenen Entscheidungen unterrichtet.

7 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

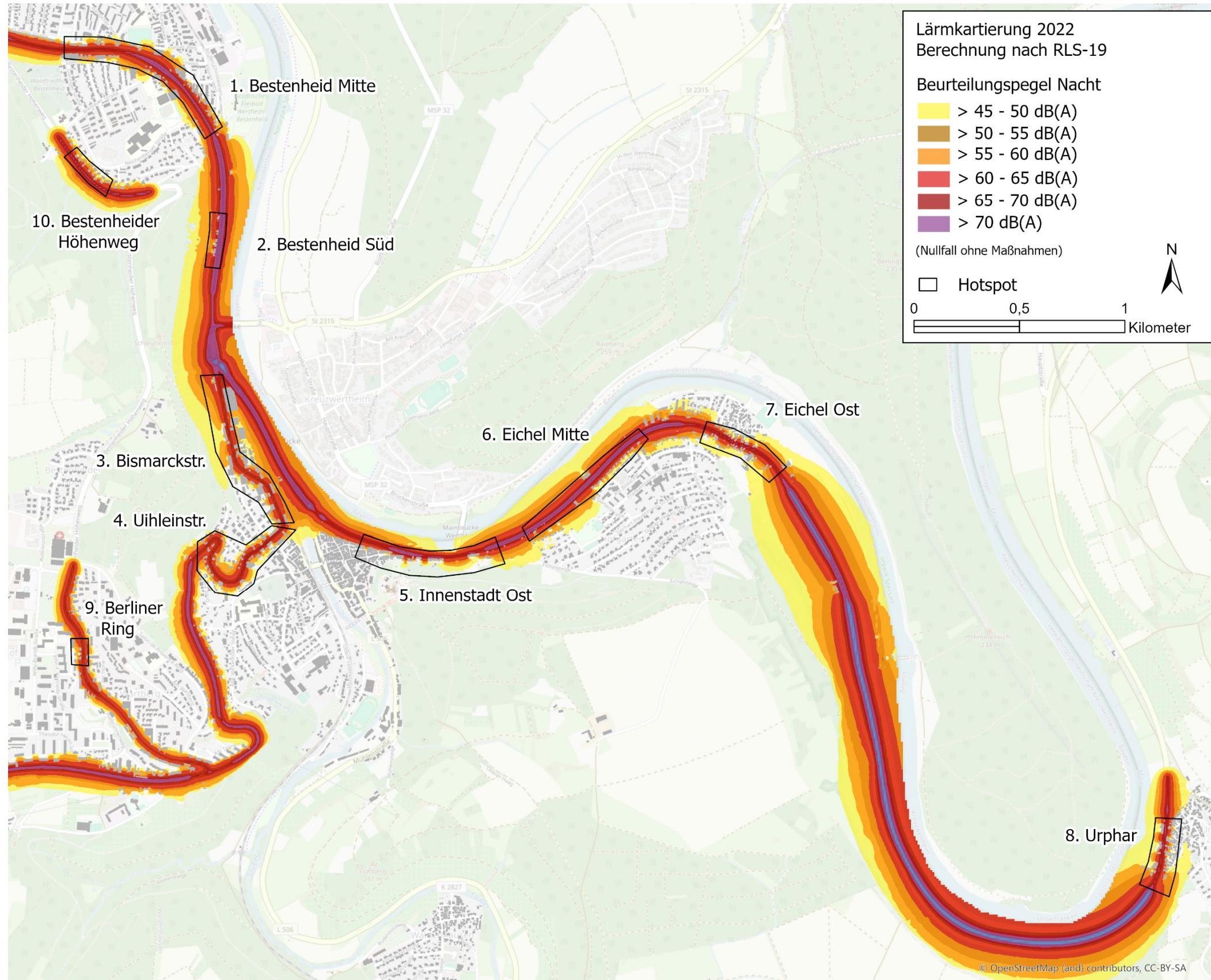
Die vorliegende Lärmaktionsplanung sieht ausschließlich Geschwindigkeitsreduzierungen als Maßnahmen vor. Der Kostenaufwand für die erforderliche Beschilderung und ggf. Anpassung der Taktung von Lichtsignalanlagen kann hier nicht qualifiziert abgeschätzt werden. Hohe Kosten sind nicht zu erwarten.

Anhang A Kartendarstellungen

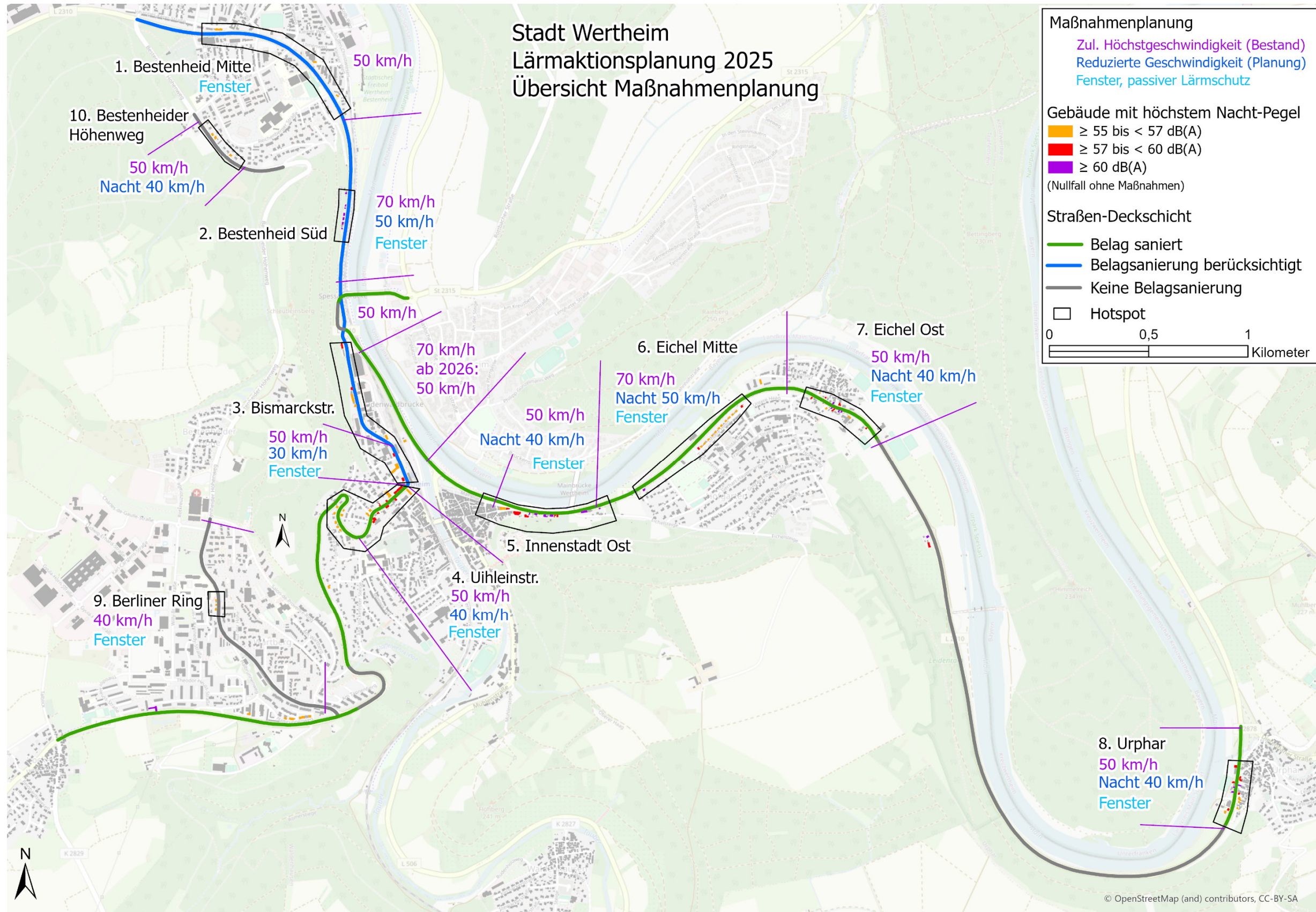
Lärmkarte 2022, Ergänzung Lärmaktionsplan, Berechnung nach RLS-19 / Tag



Lärmkarte 2022, Ergänzung Lärmaktionsplan, Berechnung nach RLS-19 / Nacht

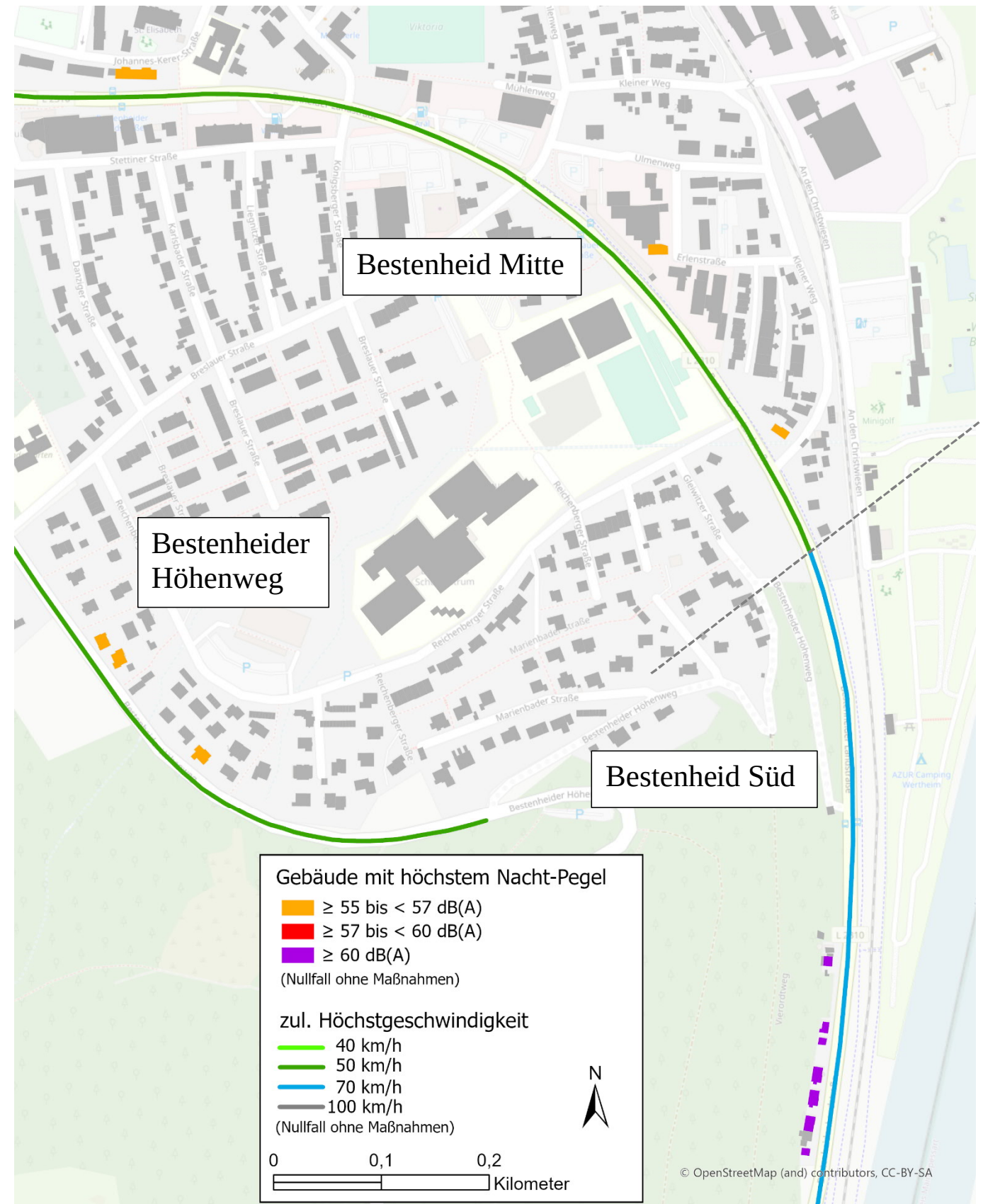
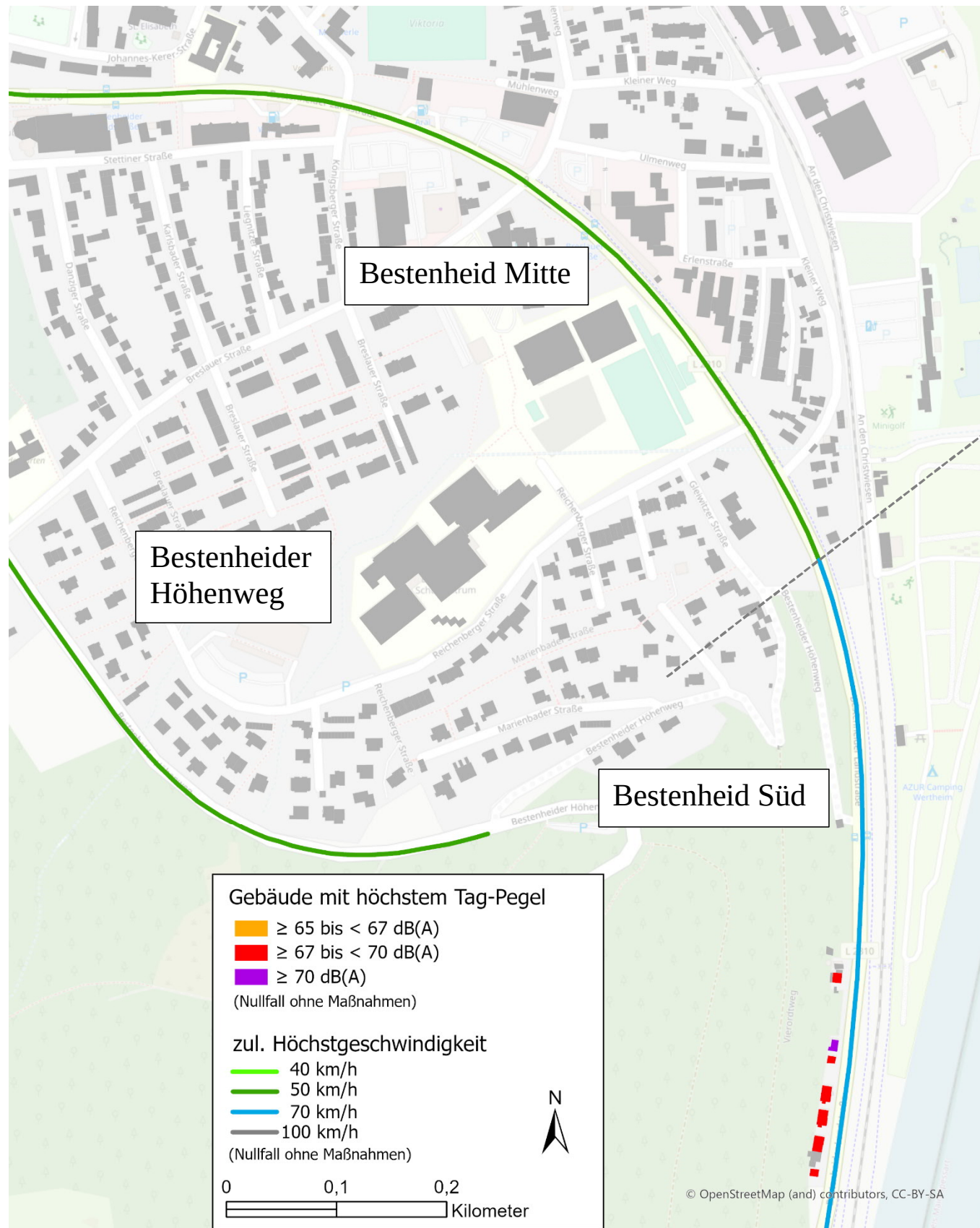


Übersicht Maßnahmenplanung mit Hotspots, belasteten Gebäuden und berücksichtigten Straßendeckschichten (Gebäudepegel nach RLS-19)

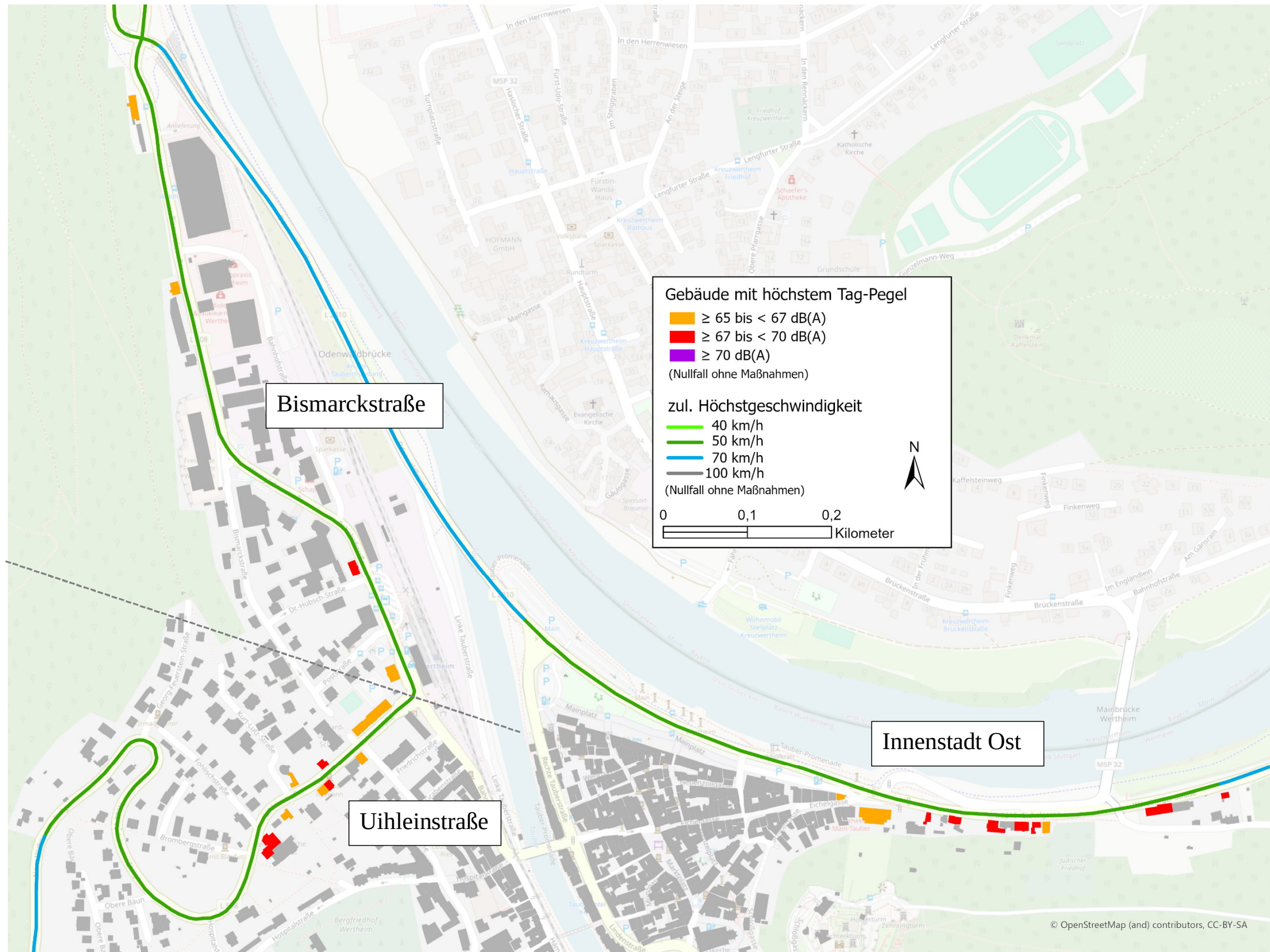


Gebäudepegel nach RLS-19 in den Hotspots

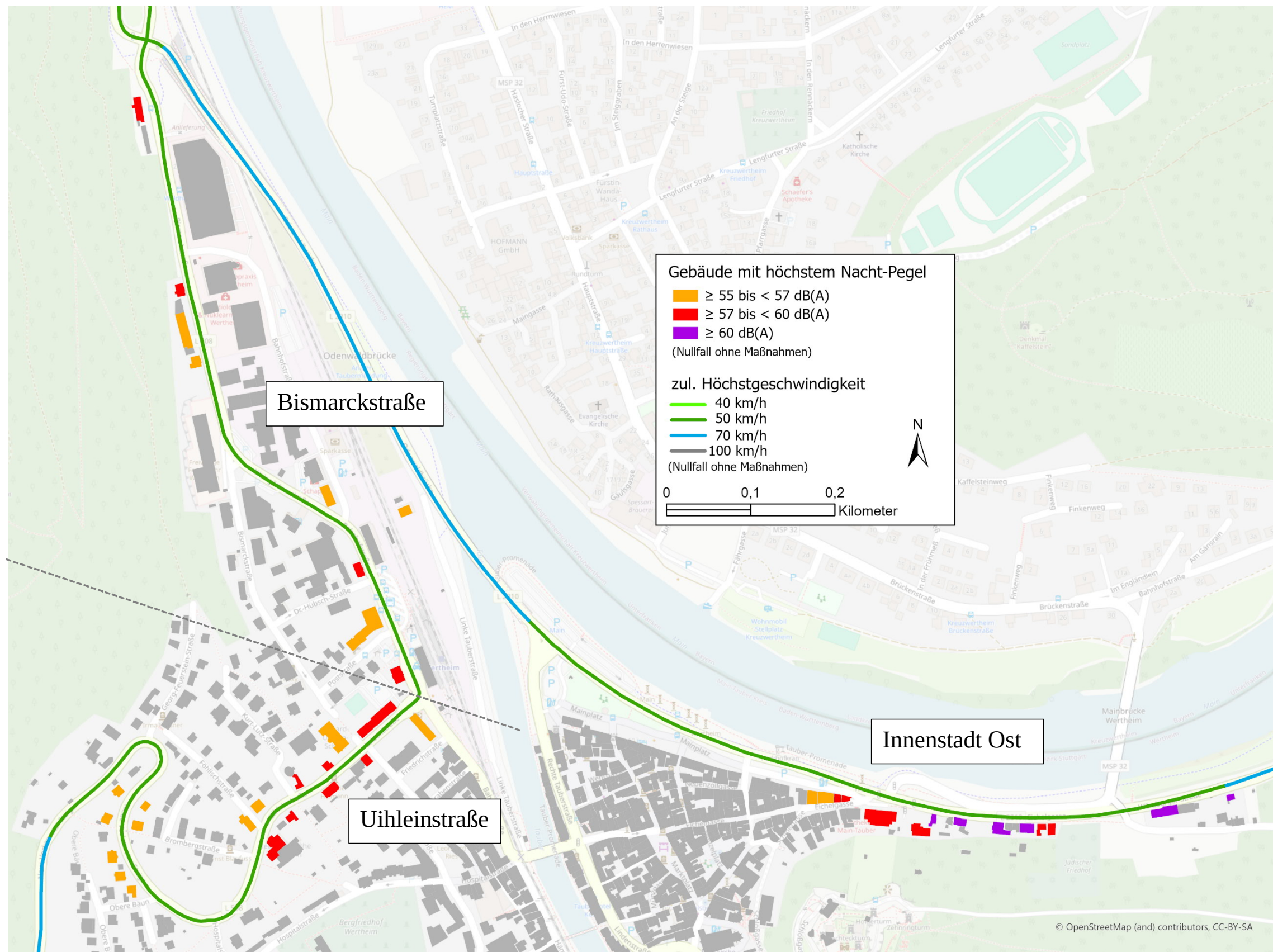
Bestenheid Mitte, Bestenheider Höhenweg und Bestenheid Süd / Tag und Nacht



Gebäudepegel nach RLS-19 in den Hotspots Bismarckstraße, Uihleinstraße und Innenstadt Ost / Tag



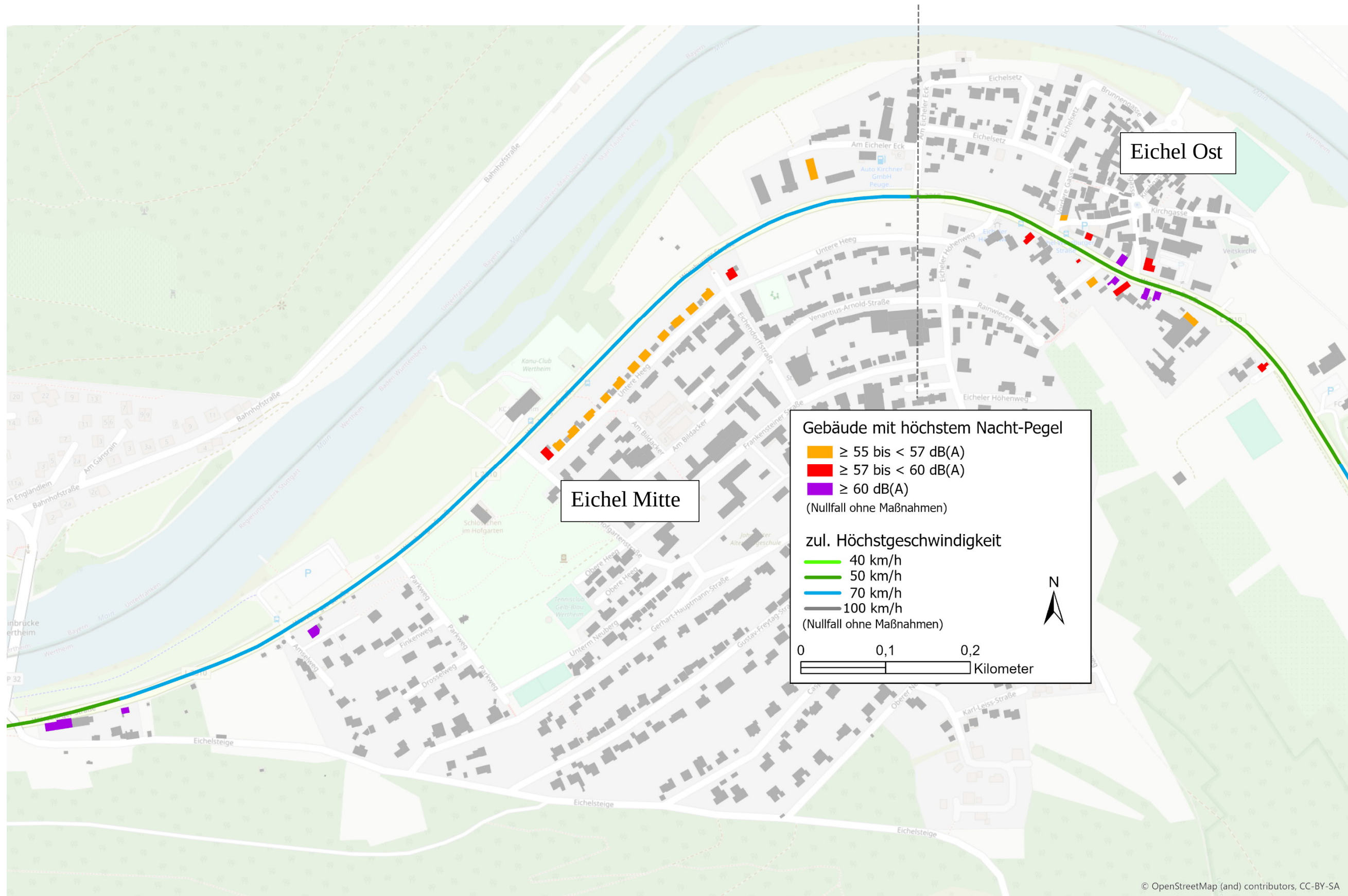
Gebäudepegel nach RLS-19 in den Hotspots Bismarckstraße, Uihleinstraße und Innenstadt Ost / Nacht



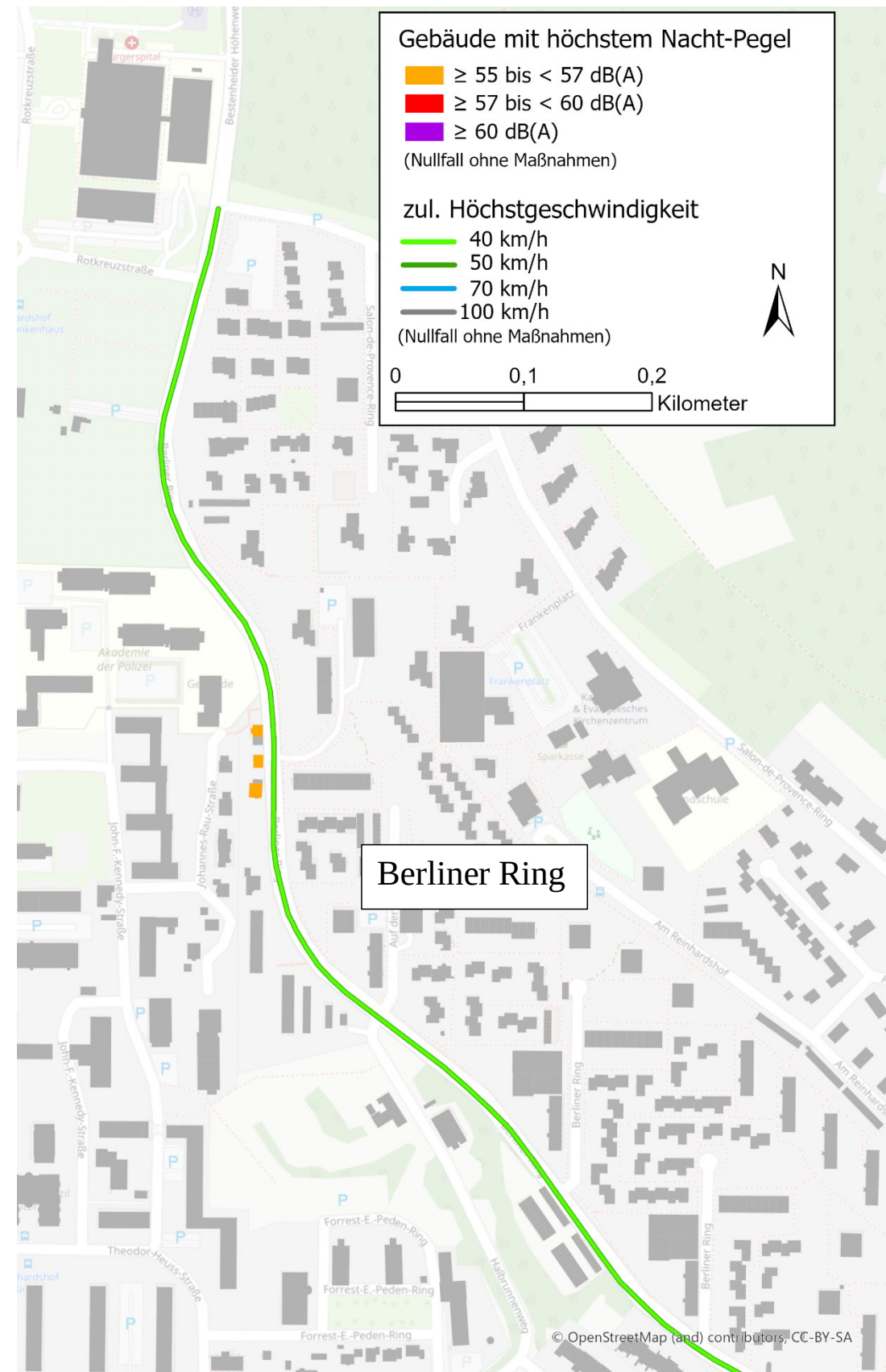
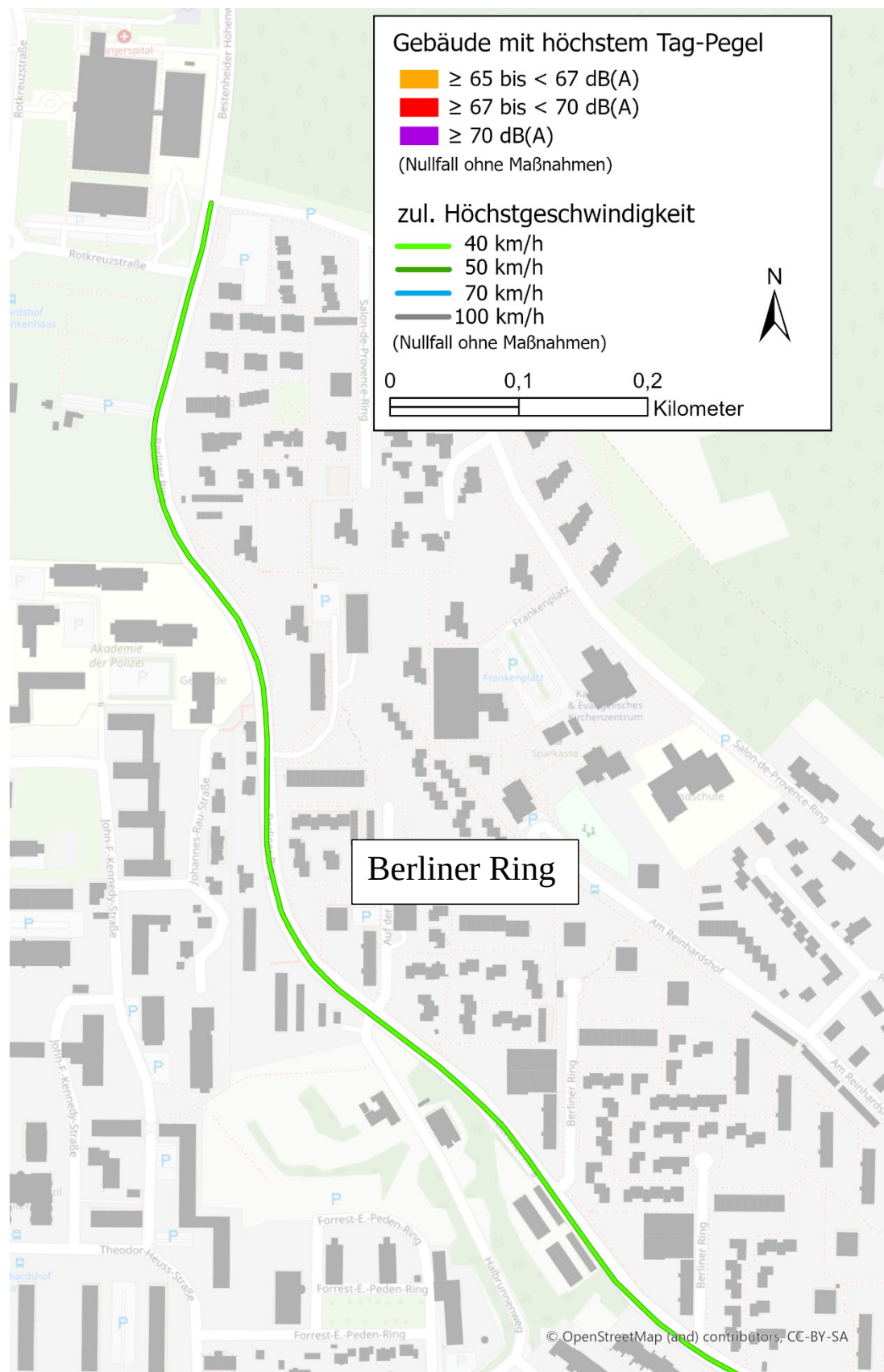
Gebäudepegel nach RLS-19 in den Hotspots Eichel Mitte und Eichel Ost / Tag



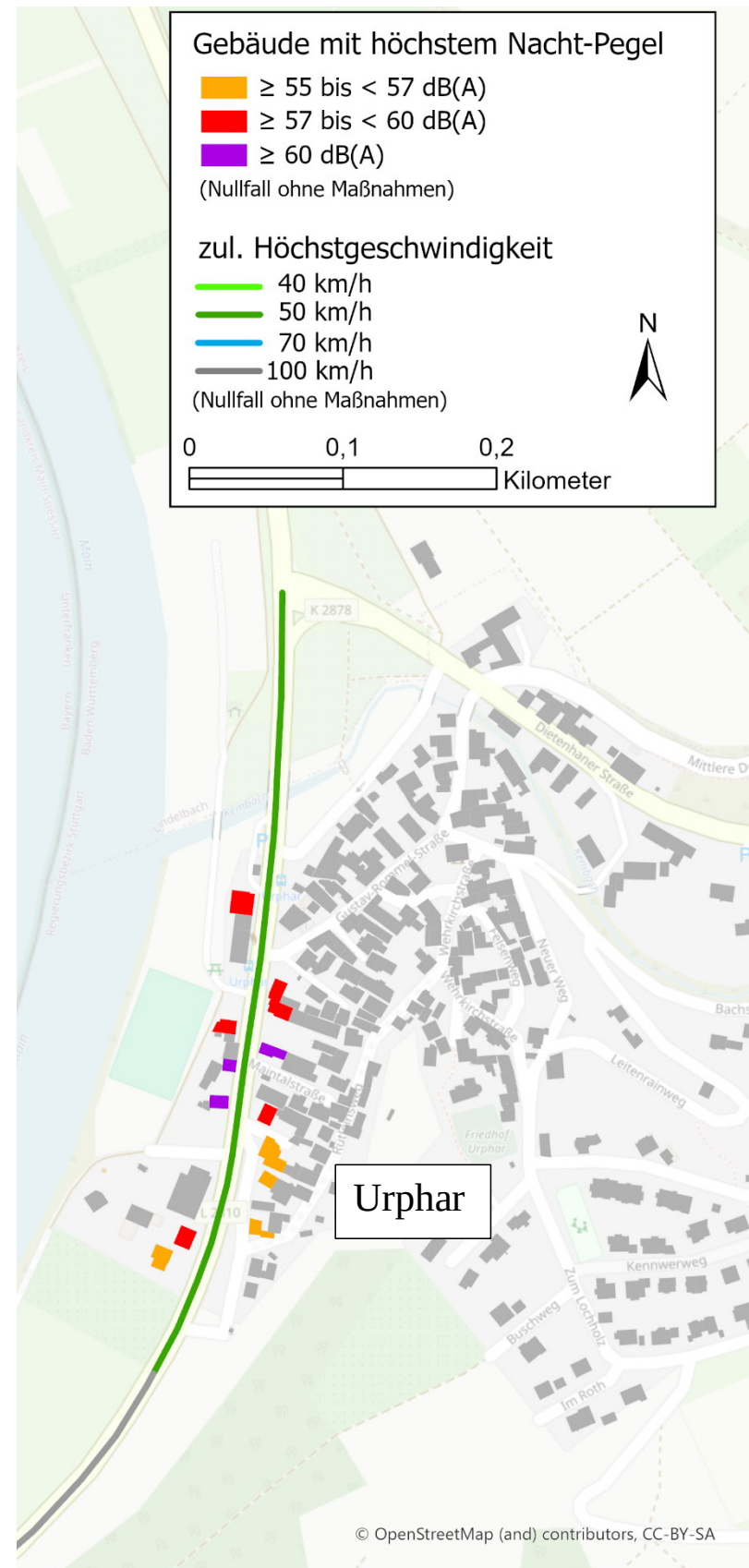
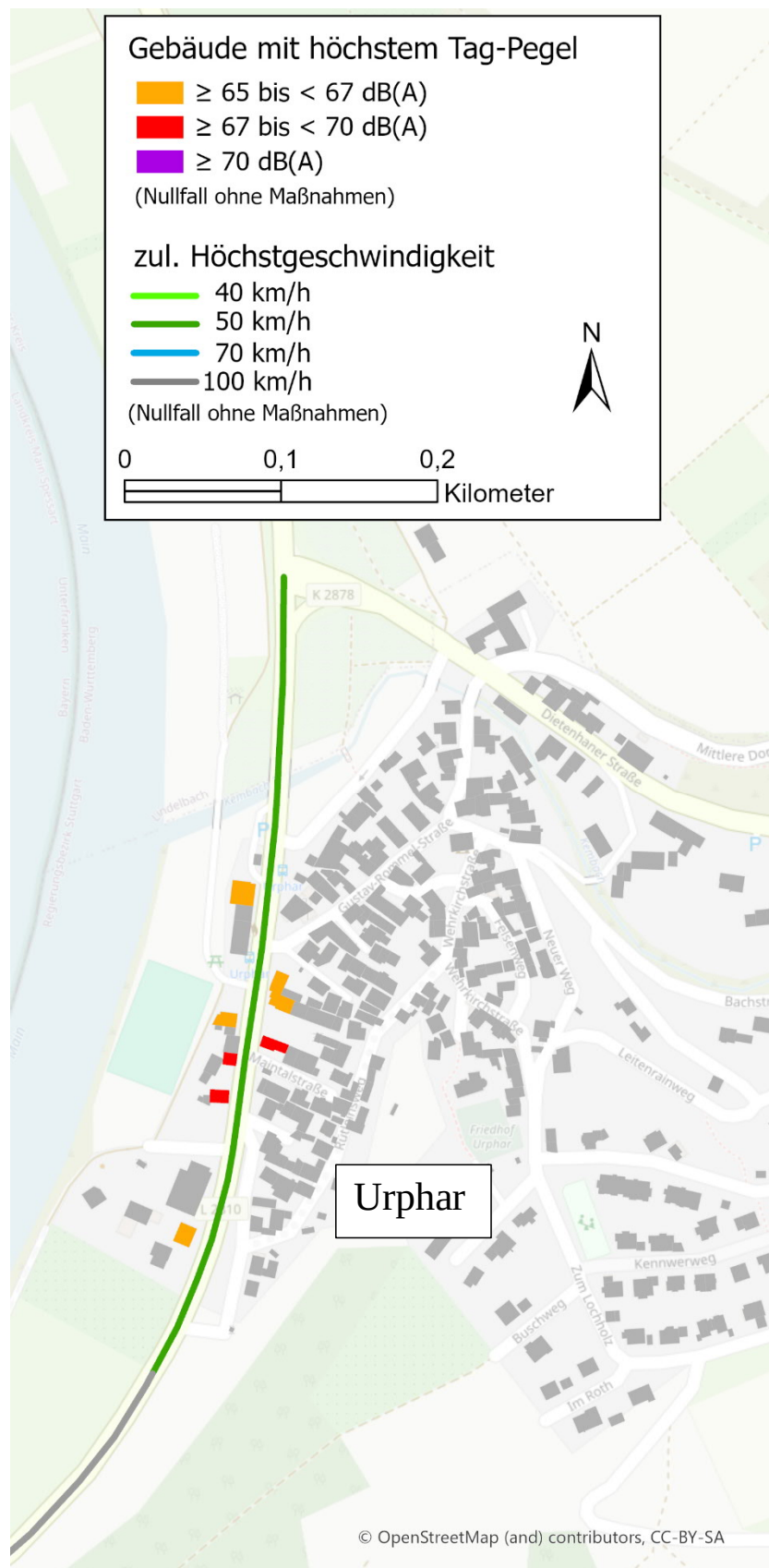
Gebäudepegel nach RLS-19 in den Hotspots Eichel Mitte und Eichel Ost / Nacht



Gebäudepegel nach RLS-19 im Hotspot Berliner Ring / Tag und Nacht



Gebäudepegel nach RLS-19 im Hotspot Urphar / Tag und Nacht



Anhang B Stellungnahmen

Träger öffentlicher Belange

Wird nach Beteiligung ergänzt

Öffentlichkeitsbeteiligung

Wird nach Beteiligung ergänzt