

# Informationen aus dem Lärmaktionsplan

gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

## der Stadt Lahr/Schwarzwald vom 02.07.2018

Bitte Zutreffendes ankreuzen:

- Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen** und/oder  
 **Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken**

Es handelt sich um

- die erstmalige Aufstellung eines Lärmaktionsplans**  
 **die Überprüfung / Überarbeitung des Lärmaktionsplans aus dem Jahre .....**

Für die Berichterstattung an die EU ist dieser maximal 10-seitige Bericht in elektronischer Form an die LUBW ([laerm@lubw.bwl.de](mailto:laerm@lubw.bwl.de)) zu übermitteln. Vollständig ausgefüllt umfasst der Bericht alle für die Berichterstattung erforderlichen Angaben. Das Berichtssystem sieht je Gemeinde nur eine Datei vor; mögliche Zusatzinformationen sind in ein gemeinsames Dokument einzubinden. Die Erläuterungen zum Ausfüllen des Musterberichts können dabei gelöscht werden.

### A. Allgemeine Angaben

#### A.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind <sup>1)</sup>

Die Stadt Lahr/Schwarzwald hat derzeit rund 45.500 Einwohner und gehört zum Ortenaukreis. Zu Lahr gehören neben der Kernstadt die Stadtteile Hugsweier, Kippenheimweiler, Kuhbach, Langenwinkel, Mietersheim, Reichenbach und Sulz.

In Lahr wird auf der Bundesautobahn 5, den Bundesstraßen 3 und 415 der Schwellenwert der Lärmkartierung von 3.000.000 Kfz/Jahr überschritten. Vor allem im Umfeld der Bundesstraßen 3 und 415 ist von deutlichen Lärmbelastungen der Anwohner auszugehen.

Bereits in der ersten Stufe der Lärmkartierung und –aktionsplanung der Stadt Lahr wurden weite Teile dieser Straßenzüge berücksichtigt. Im Vergleich zur ersten Stufe ist nun zusätzlich die B 3 südlich der B 415 bei der Lärmaktionsplanung zu ergänzen.

Darüber hinaus sind auch von Lärmbetroffenheiten durch den Schienenverkehr der Rheintalbahn mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen/a (82 Züge/24h) vorhanden.

Die oben genannten Verkehrswege sind im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen.

#### A.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Lahr  
Stadtplanungsamt  
Schillerstraße 23

### A.3 Rechtlicher Hintergrund <sup>2)</sup>

§ 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

### A.4 Geltende Grenzwerte <sup>3)</sup>

Übersicht Grenzwerte der LUBW: [www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/50516/](http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/50516/)

Offiziell von Deutschland an die EU-Kommission gemeldete Grenzwerte:

[http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/DE\\_DE\\_DF3\\_v3.xls/manage\\_document](http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/DE_DE_DF3_v3.xls/manage_document)

## B. Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen

### B.1 Bewertung der Ist-Situation

#### B.1.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten <sup>4)</sup>

Geschätzte Zahl der von Lärm an **Hauptverkehrsstraßen** belasteten Personen

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Personen – Hauptverkehrsstraßen	L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Personen – Hauptverkehrsstraßen
über 55 bis 60	1464	über 50 bis 55	1008
über 60 bis 65	1013	über 55 bis 60	810
über 65 bis 70	619	über 60 bis 65	433
über 70 bis 75	346	über 65 bis 70	58
über 75	30	über 70	0

Geschätzte Zahl der von Lärm an **Hauptverkehrsstraßen** belasteten Flächen und Wohnungen

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen
über 55	9,9	1578
über 65	2,6	452
über 75	0,5	14

#### B.1.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind <sup>5)</sup>

376 Menschen sind ganztägig sehr hohen Belastungen von über 70 dB(A) ausgesetzt und 491 Menschen sind in der Nacht sehr hohen Belastungen von über 60 dB(A) ausgesetzt.

995 Menschen sind ganztägig hohen Belastungen von über 65 dB(A) ausgesetzt und 1301 Menschen sind in der Nacht hohen Belastungen von über 55 dB(A) ausgesetzt.

2008 Menschen sind ganztägig Belastungen von über 60 dB(A) ausgesetzt und 2309 Menschen sind in der Nacht Belastungen von über 50 dB(A) ausgesetzt.

#### B.1.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Ein stark ausgeprägter Lärmschwerpunkt des Straßenverkehrs befindet sich entlang der B 415 im Bereich der Wohnhäuser in der Römerstraße zwischen der Vogesenstraße und der Breslauer Straße.

Weitere Schwerpunkte mit hohen Lärmbetroffenheiten durch den Straßenverkehrslärm sind

entlang der B 3 vor allem zwischen dem Mauerweg und der Leopoldstraße und zwischen der Eisenbahnstraße und dem nördlichen Ortsausgang in Bereichen dichter Wohnbebauung festzustellen. Aufgrund des höheren Abstands der Straße zur Wohnbebauung, der teilweise vorhandenen gewerblichen Nutzung und der lediglich einseitig vorhandenen Bebauung im Bereich der B 3 südlich der B 415, ergeben sich dort keine Lärmschwerpunkte.

Entlang der B 415 können zahlreiche weitere Lärmschwerpunkte festgestellt werden. Diese sind nahezu durchgängig an der Wohnbebauung ab der Goethestraße in Richtung Osten vorhanden und setzen sich durch die Ortsteile Kuhbach und Reichenbach fort.

## **B.2 Bisher durchgeführte und laufende Maßnahmen**

### **B.2.1 Bisher durchgeführte Programme und Maßnahmen zur Lärminderung**

Bau einer 570 m langen und 3 m hohen Lärmschutzwand entlang der B 415 in Langenwinkel

Durch verschiedene umgesetzte Maßnahmen in Lahr zur Optimierung des Verkehrswebsites kann eine Verstärkung des Verkehrsflusses erreicht und damit können Lärminderungen erzielt werden. Zu den Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrswebsites gehören die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen:

-Innenstadtaufahrt

-Optimierung der Lichtsignalanlagen entlang der B 415 in der Ortsdurchfahrt in Lahr durch eine verkehrsabhängige Steuerung und den Einsatz von Wärmebildkameras

-Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes mit einer verbesserten Verkehrsführung des motorisierten Individualverkehrs

-Erweiterung der östlichen Rampe B 3 und B 415

-Ausbau der Rampen und der Brücke der Anschlussstelle Lahr,

-Ausbau der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt B 415 / Dr. Georg-Schaeffler-Straße sowie Bau zusätzlicher Fahr- und Abbiegespuren

-Ausbau des Knotenpunktes Dr. Georg-Schaeffler-Straße / Einsteinallee zu einem Turbo-kreisverkehr

Durch verschiedene umgesetzte Maßnahmen in Lahr zur Förderung lärmarmen Verkehrsmittel kann eine Verlagerung eines Teils der Fahrten mit Kfz auf lärmarme Verkehrsmittel erreicht werden. Dies hat einen positiven Einfluss auf die Lärmsituation. Zu diesen Maßnahmen gehören:

- Bereitstellung von Stellplätzen für Elektro-Fahrzeuge, darunter auch Elektro-Carsharing-Fahrzeuge

-Maßnahmen zur Radverkehrsförderung in den Bereichen Infrastruktur, Service, Kommunikation und Information. Dazu gehören Maßnahmen wie z. B. die Markierung von Schutzstreifen zur Sicherung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, die Aufstellung von Fahrradboxen und Fahrradüberdachungen am Bahnhof, eine Öffentlichkeitsaktion zum Thema Radverkehr und zur Verkehrssicherheit usw.)

- Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung wie z. B. die Verbreiterung der Gehwege im Zuge von Straßensanierungen, das Anlegen neuer Gehwege sowie zusätzlicher Erschließungswegen für Fußgänger in neuen Wohngebieten usw.

- ÖPNV-Förderung

Zur Steuerung des ruhenden Verkehrs wurde ein Parkraumkonzept für die Innenstadt von Lahr vom Gemeinderat beschlossen. Durch die Steuerung des ruhenden Verkehrs und der damit einhergehenden Reduzierung der Parksuchverkehre kann eine Lärminderung erzielt werden.

### **B.2.2 Gesamtkosten der bisherigen Programme bzw. Maßnahmen <sup>6)</sup>**

Können nicht benannt werden

### **B.2.3 Datum der Einführung (Beginn der Umsetzung der Maßnahmen) <sup>6)</sup>**

2010

### **B.2.4 Datum des geplanten Abschlusses <sup>6)</sup>**

31.12.2022

### **B.2.5 Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen <sup>6)7)</sup>**

1.000

## **B.3 Geplante Maßnahmen <sup>8)</sup>**

### **B.3.1 Geplante Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre <sup>9)</sup>**

-Geschwindigkeitsbeschränkung entlang der B 415 ab der Goethestraße bis zum östlichen Ortsausgang auf 30 km/h, 40 km/h oder 30 km/h nachts  
-Geschwindigkeitsbeschränkungen entlang den Ortsdurchfahrten der B 415 in den Ortsteilen Kuhbach und Reichenbach auf 30 km/h  
-Geschwindigkeitsbeschränkung entlang der Ortsdurchfahrt der B 3 auf 30 km/h, 40 km/h oder 30 km/h nachts vom Mauerweg im Süden bis zum nördlichen Ortsausgang  
-LKW-Nachtfahrverbot auf der B415 => Forderung der Stadt wurde durch das Regierungspräsidium abgelehnt

### **B.3.2 Geplante Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete für die nächsten fünf Jahre <sup>9)</sup>**

-

### **B.3.3 Gesamtkosten der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen (überschlägige Schätzung) <sup>10)</sup>**

400.000 Euro

### **B.3.4 Datum der Verabschiedung bzw. der Überprüfung des Aktionsplans <sup>10)11)</sup>**

-

### **B.3.5 Falls es sich um die Überprüfung eines Lärmaktionsplans handelt: Ergebnis der Überprüfung des Aktionsplans <sup>12)</sup>**

Von den in der ersten Stufe konkret angestrebten Maßnahmen, konnte der Bau einer Lärmschutzwand an der B 415 in Langenwinkel umgesetzt werden. Daneben konnten verschiedene Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrswegenetzes und zur Förderung lärmarmen Verkehrsmittel verwirklicht werden. In Kombination dieser Maßnahmen konnte bereits für zahlreiche Bürger eine Lärminderung erzielt werden.

Dennoch wurden einige der konkret vorgeschlagenen Maßnahmen aus der ersten Stufe nicht umgesetzt. Dabei handelt es sich vor allem um Geschwindigkeitsbeschränkungen an Lärmschwerpunkten. Deren Umsetzung soll weiter angestrebt werden.

### **B.3.6 Datum des geplanten Abschlusses der Maßnahmenumsetzung <sup>10)</sup>**

31.12.2022

### **B.3.7 Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen <sup>7)10)</sup>**

800

### **B.3.8 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen <sup>13)</sup>**

Umgehungsstraße für die Ortsteile Kuhbach und Reichenbach

Fahrbahnsanierung:

Im Zuge von Fahrbahnsanierungen der B 3 und der B 415 im Bereich Lahrs wird die Stadt darauf hinwirken, dass eine lärmindernde Fahrbahndeckschicht eingesetzt wird. Damit soll der flächenhaften Verlärmung des Stadtgebiets entgegen gewirkt werden. Eine Umsetzung kann nur durch den Straßenbaulastträger erfolgen.

Lärminderung in der Stadtplanung:

Durch eine angepasste Stadtplanung kann die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr verringert werden. So kann durch eine Funktionsmischung von Wohnen, Arbeiten, Einkauf und Freizeit in möglichst kleinen Bereichen durch kurze Wege eine Verlagerung von Kfz-Fahrten auf das Fußgänger- und Radwegenetz gefördert werden. Auch die Lärmemissionen im motorisierten Individualverkehr können durch kurze Wege gemindert werden, da das einzelne Fahrzeug nur auf einer kürzeren Strecke Lärm emittiert. Die Trennung von störenden Industrie- bzw. Gewerbebetrieben und Wohngebieten bleibt davon unberührt.

In der Bebauungsplanung ist zudem im Einzelfall zu prüfen, ob beispielsweise eine lärmabschirmende Bauweise oder Lärmschutzanlagen in lärmbelasteten Bereichen sinnvoll sind.

Auch im Rahmen von Bebauungsplanverfahren soll im Einzelfall die Lärmsituation untersucht und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden.

Lärmbelastungen sollen in der Stadtplanung berücksichtigt und als Entscheidungskriterium in die Entwicklung der Gemeinde eingehen.

Förderung lärmarmen Verkehrsmittel:

Ein attraktives Angebot im Fußgänger-, Rad- und Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) kann Wege, die ansonsten mit dem Kfz zurückgelegt werden, auf lärmarme Verkehrsmittel verlagern.

Bei Straßenbaumaßnahmen sind der Fußgänger- und Radverkehr sowie der ÖPNV zu berücksichtigen. Dadurch können entsprechend den Randbedingungen (Straßenfunktion, -lage und -querschnitt) gleichzeitig eine Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs und eine Aufwertung der Aufenthaltsqualität erreicht werden.

### **B.3.9 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans <sup>14)</sup>**

Die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans kann anhand der Lärmpegelminderung und der Minderung der Zahl der Betroffenen erfolgen. Dies geschieht in der Regel alle 5 Jahre oder bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation.

## C. Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken

### C.1 Bewertung der Ist-Situation

#### C.1.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten <sup>4)</sup>

Geschätzte Zahl der von Lärm an **Haupteisenbahnstrecken** belasteten Personen

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Personen – Haupteisenbahnstrecken	L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Personen – Haupteisenbahnstrecken
über 55 bis 60	5240	über 50 bis 55	4610
über 60 bis 65	1660	über 55 bis 60	1280
über 65 bis 70	570	über 60 bis 65	500
über 70 bis 75	260	über 65 bis 70	230
über 75	190	über 70	130

Geschätzte Zahl der von Lärm an **Haupteisenbahnstrecken** belasteten Flächen und Wohnungen

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen
über 55	10,54	3620
über 65	2,94	458
über 75	0,64	84

#### C.1.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind <sup>5)</sup>

450 Menschen sind ganztägig sehr hohen Belastungen von über 70 dB(A) ausgesetzt und 860 Menschen sind in der Nacht sehr hohen Belastungen von über 60 dB(A) ausgesetzt.

1020 Menschen sind ganztägig hohen Belastungen von über 65 dB(A) ausgesetzt und 2140 Menschen sind in der Nacht hohen Belastungen von über 55 dB(A) ausgesetzt.

2680 Menschen sind ganztägig Belastungen von über 60 dB(A) ausgesetzt und 6750 Menschen sind in der Nacht Belastungen von über 50 dB(A) ausgesetzt.

#### C.1.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Hohe Lärmbetroffenheiten durch den Schienenverkehr ergeben sich vor allem östlich der Bahnstrecke zwischen der Bahnstrecke, der B 415 und der B 3. Auch westlich der Bahnstrecke nördlich der Rheinstraße an den Wohnhäusern im Umfeld der Bahnstrecke und in Langwinkel sind hohe Lärmbetroffenheiten durch den Schienenverkehr gegeben.

### C.2 Bisher durchgeführte und laufende Maßnahmen

#### C.2.1 Bisher durchgeführte Programme und Maßnahmen zur Lärminderung

Bau von zwei 3 m hohen Lärmschutzwänden (640 m und 790 m lang) nördlich des Bahnhofs und einer 4 m hohen Lärmschutzwand (541 m lang) südlich des Bahnhofs durch die Deutsche Bahn AG

Vom Schienenlärm betroffene Anwohner entlang der Rheintalbahn wurden durch die Deutsche Bahn über die Teilnahme am Lärmsanierungsprogramm und die Fördermöglichkeiten informiert

-Lärmabhängiges Trassenpreissystem:

Mit dem Fahrplanwechsel 2012/2013 hatte die DB Netz AG das lärmabhängige Trassenpreissystem für Güterzüge eingeführt. Auf die regulären Trassenentgelte wird seit Juni 2013 ein Aufschlag erhoben, wenn in einem Güterzug nicht überwiegend „leise“ Güterwagen eingestellt sind. Zusätzlich erhalten Güterwagenhalter, die einen vorhandenen Güterwagen von lauter auf leise Technik umrüsten, vom Bund einen laufleistungsabhängigen Bonus beim Einsatz eines umgerüsteten Güterwagens auf dem Streckennetz bundeseigener Eisenbahnen. Näheres hierzu regelt die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fortgeschriebene Förderrichtlinie "Lärmabhängiges Trassenpreissystem" vom 17. Oktober 2013.

### **C.2.2 Gesamtkosten der bisherigen Programme bzw. Maßnahmen <sup>6)</sup>**

Können nicht benannt werden

### **C.2.3 Datum der Einführung (Beginn der Umsetzung der Maßnahmen) <sup>6)</sup>**

2017

### **C.2.4 Datum des geplanten Abschlusses <sup>6)</sup>**

31.12.2022

### **C.2.5 Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen <sup>6)7)</sup>**

5.000

## **C.3 Geplante Maßnahmen <sup>8)</sup>**

### **C.3.1 Geplante Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre <sup>9)</sup>**

Die Stadt Lahr ist bei den Städten, für die weitere Lärmsanierungsmaßnahmen durch die Deutschen Bahn vorgesehen sind, nicht enthalten. Für die Stadt Lahr sind somit vorerst keine weiteren Lärmsanierungsmaßnahmen durch die Deutsche Bahn zu erwarten.

### **C.3.2 Geplante Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete für die nächsten fünf Jahre <sup>9)</sup>**

Keine

### **C.3.3 Gesamtkosten der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen (überschlägige Schätzung) <sup>10)</sup>**

-

### **C.3.4 Datum der Verabschiedung bzw. der Überprüfung des Aktionsplans <sup>10)11)</sup>**

### **C.3.5 Falls es sich um die Überprüfung eines Lärmaktionsplans handelt: Ergebnis der Überprüfung des Aktionsplans <sup>12)</sup>**

Seit der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung wurden insgesamt drei Lärmschutzwände an der Bahnstrecke durch die Deutsche Bahn errichtet, wodurch eine Lärminderung für zahlreiche Anwohner erreicht werden konnte.

Zudem wurden vom Schienenlärm betroffene Anwohner entlang der Rheintalbahn durch die Deutsche Bahn über die Teilnahme am Lärmsanierungsprogramm und die Fördermöglichkeiten informiert, wodurch in Zukunft noch weitere Entlastungen für die Anwohner erzielt werden können.

### **C.3.6 Datum des geplanten Abschlusses der Maßnahmenumsetzung <sup>10)</sup>**

-

### **C.3.7 Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen <sup>7)10)</sup>**

-

### **C.3.8 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen <sup>13)</sup>**

-Pilotprojekt Innovativer Güterwagen:

EU-weite Ausschreibung zum Bau von „Innovativen Güterwagen“, die leise, energieeffizient sowie umweltschonend sind, deren Einsatz aber auch wirtschaftlich ist

-Innovationsprämie TSI Lärm+:

Die Innovationsprämie soll neue Fördermöglichkeiten für besonders leise Güterwagen schaffen

- Berücksichtigung in der Bauleitplanung bei der Ausweisung neuer Gebiete

- Autobahnparallele Trasse (3.+4. Gleis – Güterverkehr)

### **C.3.9 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans <sup>14)</sup>**

Die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans kann anhand der Lärmpegelminderung und der Minderung der Zahl der Betroffenen erfolgen. Dies geschieht in der Regel alle 5 Jahre oder bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation.

## **D. Ergänzende Angaben**

### **D.1 **Mitwirkung der Öffentlichkeit / Öffentliche Anhörungen** (tabellarische Zusammenfassung) <sup>15)</sup>**

-

### **D.2 Weitere finanzielle Informationen <sup>16)</sup>**

-

### **D.3 Link zum Aktionsplan im Internet**

<https://www.lahr.de/allgemeines-ueber-laerm.12402.htm>

**Ort, Datum, Unterschrift**

---

## Erläuterungen zum Ausfüllen des Musterberichts

(Diese Erläuterungen können vor Übermittlung des Musterberichts an die LUBW gelöscht werden.)

- 1) Einwohnerzahl der Gemeinde, ihre räumliche Gliederung und ihre Lage zu Hauptverkehrsstraßen bzw. Haupteisenbahnstrecken; allgemeine Beschreibung zu Lage, Größe und Verkehrsaufkommen der Hauptverkehrsstraßen oder Haupteisenbahnstrecken.  
Sonstige Straßen, Eisenbahnstrecken oder weitere Lärmquellen, die auf die Gemeinde einwirken, können ergänzend genannt werden.
- 2) Der rechtliche Hintergrund ist mit dem Verweis auf § 47d BImSchG abschließend genannt. Weitere Eintragungen der Gemeinde sind nicht erforderlich.
- 3) Die geltenden Grenzwerte sind mit dem Verweis auf die „Übersicht Grenzwerte“ der LUBW sowie auf die von Deutschland an die EU-Kommission gemeldeten Grenzwerte abschließend genannt. Weitere Eintragungen der Gemeinde sind nicht erforderlich.
- 4) Die Daten sind in den Lärmkarten und der Betroffenheitsstatistik der Lärmkartierung 2012 enthalten.  
Soweit die Lärmkarten im Rahmen der Lärmaktionsplanung durch die Gemeinde aktualisiert oder ergänzt wurden, sind diese Zahlen heranzuziehen.  
Die Ergebnisse der Lärmkartierung 2012 sind verfügbar oder verlinkt unter [www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/218083/](http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/218083/).
- 5) Bewertung unter Beachtung der im Abschnitt A des sogenannten „Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 23.03.2012 genannten Werte ([siehe Webseite des VM](#)). Danach sind auf jeden Fall Bereiche mit folgenden Lärmbelastungen einzubeziehen:  $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$  oder  $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ . Vordringlicher Handlungsbedarf besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen ( $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$  oder  $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ ).  
Die Bewertung soll ferner darauf eingehen, ob Personen in ehemals ruhigen Gebieten leben, die erst später verlärmert wurden, ob eine Förderung von Schallschutzfenstern gewährt wurde, ob diese ggf. abgelehnt wurde, oder ob andere lärmrelevante Informationen vorliegen.
- 6) Die Angaben zu den Punkten B.2.2 bis B.2.5 und C.2.2 bis C.2.5 werden von der LUBW für die Berichterstattung in elektronische Erfassungsformulare der EU-Kommission übertragen. In diese Felder bitte nur jeweils eine Zahl bzw. ein Datum eintragen.
- 7) Summe aller entlasteten Personen, ohne Aufschlüsselung nach Maßnahmen oder Pegelbändern.
- 8) Abschnitt B.3 und C.3 müssen insbesondere dann bearbeitet werden, wenn die Lärmkartierung betroffene Einwohner in folgenden Pegelklassen ausweist:  $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$  oder  $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ .  
Weitergehende Informationen zur Vorgehensweise bei der Lärmaktionsplanung sind dem unter <sup>5)</sup> erwähnten „Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung“ des VM zu entnehmen.
- 9) Hier sind die Maßnahmen des Lärmaktionsplans in Kurzfassung zu nennen.
- 10) Die Angaben zu den Punkten B.3.3, B.3.4, B.3.6 und B.3.7 sowie C.3.3, C.3.4, C.3.6 und C.3.7 werden von der LUBW für die Berichterstattung in elektronische Erfassungsformulare der EU-Kommission übertragen. In diese Felder bitte nur jeweils eine Zahl bzw. ein Datum eintragen.
- 11) Bitte das jüngste Datum der abschließenden Beschlussfassung der erstmaligen Aufstellung, Ergänzung, Überprüfung oder Überarbeitung des Lärmaktionsplans eintragen.
- 12) Bitte das Ergebnis der Überprüfung einschließlich Erläuterung eintragen. Dies gilt insbesondere in den Fällen, bei denen eine Überprüfung ergab, dass eine Überarbeitung des Lärmaktionsplans nicht erforderlich ist.
- 13) Maßnahmen, die über einen Realisierungszeitraum von fünf Jahren hinausreichen.
- 14) Bitte Kriterien anführen, anhand derer die Durchführung und die Ergebnisse des Lärmaktionsplans bei dessen Überprüfung bewertet werden können. Beispielsweise kann hierfür die Wirksamkeit der Maßnahmen herangezogen werden (z.B. Lärmpegelminderung, Minderung der Zahl der Betroffenen, und anderes).
- 15) Bitte in Kurzform (tabellarische Zusammenfassung mit Datumsangabe) die Mitwirkung der Öffentlichkeit sowie das Ergebnis der öffentlichen Anhörungen darstellen. Bitte keine separaten Dateien oder Dokumente beifügen; die EU-Berichtsstruktur sieht nur ein Dokument je Gemeinde vor.
- 16) Hier können Kosten-Nutzen-Analysen oder Kostenwirksamkeitsanalysen angeführt werden.