




# Lärmschutz an Straßen in Baden-Württemberg

 Schritt für Schritt zur „Vision Zero“



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR





## Lärmschutz an Straßen in Baden-Württemberg – Schritt für Schritt zur „Vision Zero“



Sehr geehrte Leserinnen und Leser,  
in Baden-Württemberg sind die Weichen für eine nachhaltige, zukunftsfähige und menschenfreundliche Mobilität gestellt. Die ambitionierten Aktivitäten, die wir beim Klima- und Lärmschutz fördern und vorantreiben gehen Hand in Hand und haben zum Ziel, die Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Städten, Dörfern und Naturräumen Baden-Württembergs zu erhalten und zu steigern.

Ein zentrales Anliegen ist für mich, dass unsere Verkehrspolitik zum Schutz der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger in Baden-Württemberg beiträgt. Unser besonderes Augenmerk gilt dabei dem Straßenverkehr, der – wie in ganz Deutschland – nach wie vor den Hauptverursacher der Lärmbelastung der Bevölkerung darstellt.

Entlang der Straßen in Baden-Württemberg sind annähernd eine viertel Million Menschen nächtlichen Lärmpegeln ausgesetzt, die die Lärmwirkungsforschung für gesundheitskritisch erachtet. Die möglichen Folgen reichen von erhöhtem Stress infolge der Lärmbelastung über Schlafstörungen bis hin zu Herz-Kreislaufkrankungen und kognitiven Beeinträchtigungen bei Kindern.

Dass solche Lärmbelastungen künftig vermieden werden und niemand mehr möglichen negativen gesundheitlichen Auswirkungen ausgesetzt ist, ist Ziel der Lärmschutzstrategie des Landes – unsere „Vision Zero“ gegen Verkehrslärm. Lärmschutz hat damit auch eine wichtige soziale Komponente, denn viele Menschen, die an lauten Straßen wohnen, haben nicht immer die Möglichkeit, eine „leisere“ Wohnung zu beziehen.

Baden-Württemberg ist Vorreiter beim Schutz vor Verkehrslärm und wie der vorliegende Bericht zeigt, wurde durch das Zusammenspiel aus den Lärmaktionsplänen der Städte und Gemeinden, den Lärmsanierungsprogrammen von Bund und Land und den Fördermöglichkeiten für kommunale Lärmschutzmaßnahmen bereits Vieles erreicht.

Damit wir das Ziel „Lärmschutz = Gesundheitsschutz“ tatsächlich erreichen können, braucht es Verbesserungen vor allem in rechtlicher, aber auch in technischer und finanzieller Hinsicht. Und es braucht das klare Bekenntnis der Politik auf nationaler und europäischer Ebene, dem Lärmschutz die Priorität und Bedeutung einzuräumen, die der Dringlichkeit der Aufgabe entspricht. Dafür setze ich mich ein. Baden-Württemberg wird beim Schutz vor Verkehrslärm weiter vorangehen.

Elke Zimmer MdL  
Staatssekretärin im Ministerium für Verkehr



# Inhalt

<b>1. EINLEITUNG</b>	<b>5</b>
<b>2. LÄRMSITUATION AN STRASSEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG (LÄRMKARTIERUNG)</b>	<b>6</b>
2.1 Rechtlicher Hintergrund	7
2.2 Kartierungsumfang	7
2.3 Zugang zu den Lärmkarten und Statistiken	7
2.4 Ergebnisse der Lärmkartierung der Straßen 2017	8
2.5 Vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen	9
<b>3. MASSNAHMEN GEGEN LÄRM</b>	<b>10</b>
3.1 Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen	11
3.2 Straßenbauliche Lärmschutzmaßnahmen	12
3.3 Lärmschutz und nachhaltige Mobilität	13
3.4 Lärmschutzmaßnahmen zeigen Erfolg	14
<b>4. LÄRMSCHUTZSTRATEGIE BADEN-WÜRTTEMBERG</b>	<b>16</b>
4.1 Bessere Rahmenbedingungen für den Schutz vor Lärm schaffen	17
4.1.1 Absenken der Schwelle lärmbedingter Gesundheitsgefährdung	17
4.1.2 Erleichterte Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Lärmschutzmaßnahmen	17
4.1.3 Rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz an Bestandswegen und Gesamtlärmbetrachtung	18
4.2 Lärmaktionsplanung der Städte und Gemeinden stärken	18
4.3 Behördliche Lärminderungsplanung auf Basis der Lärmkartierung	19
4.4 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	20
4.4.1 Lärminderungspotenzial von Tempo 30 und lärmarmen Fahrbahnbelägen	20
4.4.2 Integrierte Planungen für Mobilität, Lärm und Klima und Schaffung lebendiger, verkehrsberuhigter Ortsmitten	20
4.4.3 Förderung kommunaler Lärmschutzmaßnahmen	21
4.4.4 Lärmschutz in der Landesplanung	21
<b>5. AUSBLICK</b>	<b>22</b>

## HERAUSGEBER

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg  
Dorotheenstraße 8, 70173 Stuttgart  
www.vm.baden-wuerttemberg.de  
poststelle@vm.bwl.de

Stand: Juli 2022

Gestaltung: AD Rainer Haas, Stuttgart

Ökologische und nachhaltige Druckproduktion auf 100 % Recyclingpapier – FSC® zertifiziert und mit EU Eco-Label ausgezeichnet.

## BILDNACHWEIS

Titel: Felix Kästle, Seite 2/5/21/22: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Seite 6: Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg, Seite 10: Stock.Adobe.com/Animaflora PicsStock, Seite 12: Planungsbüro Richter-Richard, Seite 15: alamy.de/Allgöwer Walter.



# 1. Einleitung

---

In Baden-Württemberg ist der Wandel zu einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität in vollem Gange. Auch der Lärmschutz an Straßen wird von der Mobilitätswende mit weniger Autos und der Antriebswende hin zur Elektromobilität profitieren. Durch verbesserte rechtliche Rahmenbedingungen und einem steigenden öffentlichen Bewusstsein für die sozialen und gesundheitlichen Folgen von Lärm lassen sich die heutigen Hotspots fast vollständig beseitigen. Hierzu bedarf es jedoch auch weiterhin einer zielgerichteten Lärminderungsplanung. Das zeigt die hohe Zahl der durch Verkehrslärm stark belasteten Menschen an hunderten Hotspots im Land.

Baden-Württemberg misst dem Lärmschutz große Bedeutung bei. Das Land will Vorreiter für einen ambitionierten Schutz vor Verkehrslärm sein und tritt so für den Gesundheitsschutz seiner Einwohnerinnen und Einwohner ein. Dazu gilt es einerseits, die bestehenden Handlungsmöglichkeiten zur Lärminderung konsequent auszunutzen und zudem auf politischer Ebene dafür einzutreten, die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen für den Lärmschutz zu verbessern.

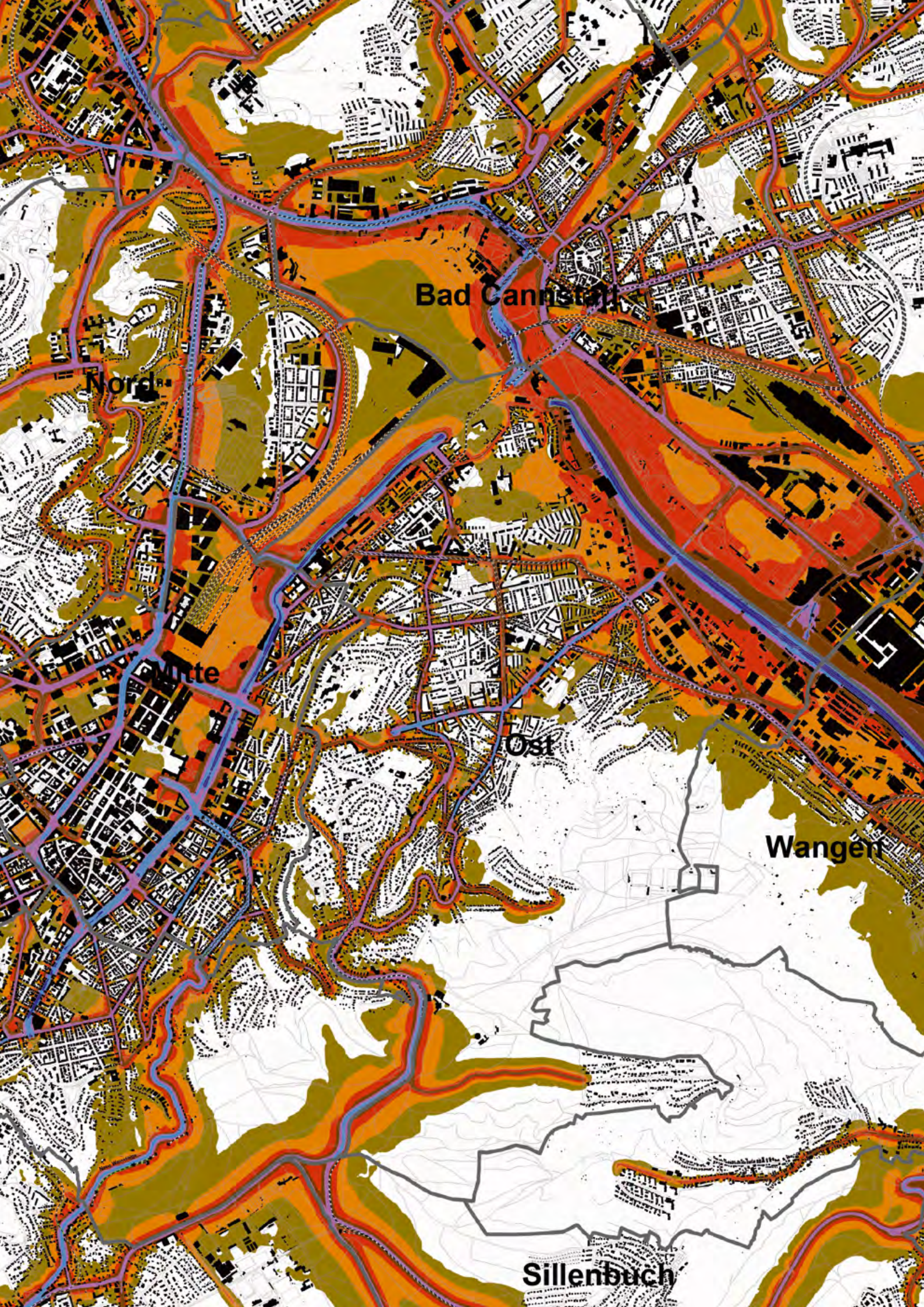
Hauptverursacher der Lärmbelastung in Baden-Württemberg ist der Straßenverkehr. Hier haben sich die Lärmaktionspläne der Städte und Gemeinden zu einer zentralen Säule der Lärminderungsplanung in Baden-Württemberg entwickelt. Zahlreiche konkrete Maßnahmen konnten so vor Ort unter Einbeziehung der Öffentlichkeit entwickelt und umgesetzt werden. Ergänzend bestehen auf Landesebene verschiedene Lärmschutzprogramme und Fördermöglichkeiten, so dass ein systematisches und flächendeckendes Vorgehen zur Verbesserung der Lärmsituation an Hauptverkehrsstraßen gegeben ist.

Mit dem Ziel, lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten zu schaffen und verstärkt ruhige Gebiete auszuweisen, werden über die Entschärfung von Lärmschwerpunkten hinaus wichtige Beiträge zur Steigerung der Lebensqualität in den Städten und Gemeinden und den Naturräumen in Baden-Württemberg verfolgt.

Der vorliegende Bericht analysiert die Lärmsituation an Straßen in Baden-Württemberg auf Grundlage der Lärmkartierung 2017 und zeigt auf, welche Verbesserungen durch das Zusammenwirken aus den lokalen Lärmaktionsplänen der Städte und Gemeinden, der baulichen Lärmsanierung und weitergehenden Ansätzen bereits erzielt werden konnten und welche strategischen Zielsetzungen bestehen, um die Lärmbetroffenheit in Baden-Württemberg weiter zu reduzieren.







**Bad Cannstatt**

**Nord**

**Mitte**

**Ost**

**Wangen**

**Sillenbuch**



## 2. Lärmsituation an Straßen in Baden-Württemberg (Lärmkartierung)

Einer Erhebung des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2020 zufolge fühlen sich in Deutschland 76 Prozent der Befragten in ihrem Wohnumfeld durch Straßenverkehr gestört oder belästigt, mehr als 20 Prozent fühlen sich stark oder äußerst stark beeinträchtigt. Auch in Baden-Württemberg ist der Straßenverkehrslärm der Hauptverursacher der Lärmbelastung. Die alle fünf Jahre stattfindende Umgebungslärmkartierung ist hierfür ein objektiver Indikator.

### 2.1 RECHTLICHER HINTERGRUND

Nach Einführung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung im Immissionsschutzrecht erfolgt seit 2007 in einem 5-Jahres-Turnus die Umgebungslärmkartierung, darunter die der Hauptverkehrsstraßen sowie der Ballungsräume. Rechtliche Grundlage sind § 47c BImSchG und die Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV). In Baden-Württemberg ist die LUBW – Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg für die Kartierung der Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume zuständig. Die Ballungsräume, das heißt die neun Städte im Land mit mehr als 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, sind selbst für die Lärmkartierung in ihrem Stadtgebiet zuständig (Freiburg, Heidelberg, Heilbronn, Karlsruhe, Mannheim, Pforzheim, Reutlingen, Stuttgart, Ulm).

### 2.2 KARTIERUNGSUMFANG

In die Lärmkartierung außerhalb der Ballungsräume werden Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr einbezogen, das entspricht einem täglichen Verkehrsaufkommen von ca. 8.200 Kraftfahrzeugen. Bei der Lärmkartierung 2017 umfasste

dies ein Streckennetz von mehr als 5.300 Kilometern Länge, verteilt auf insgesamt 717 Gemeindegebiete. Damit sind etwa zwei Drittel der Gemeinden Baden-Württembergs von der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen erfasst. In den Ballungsräumen sind neben den Hauptverkehrsstraßen auch sonstige Straßen zu kartieren, sofern diese erheblichen Umgebungslärm hervorrufen.

### 2.3 ZUGANG ZU DEN LÄRMKARTEN UND STATISTIKEN

Die Lärmkarten für die Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  sind im interaktiven Kartendienst „Umweltdaten und -Karten Online“ (UDO) der LUBW einsehbar und herunterzuladen.

In **UDO** können neben den Kartierungsergebnissen auch die streckenbezogenen Eingangsdaten der Lärmkartierung wie Verkehrsmenge, Verkehrszusammensetzung, zulässige Geschwindigkeit und Typ des Straßenbelags sowie bereits vorhandene Lärmschutzeinrichtungen eingesehen werden.



### LÄRMINDIZES $L_{DEN}$ UND $L_{NIGHT}$

Der Lärmindex  $L_{DEN}$  beschreibt die Lärmbelastung für den gesamten Tag (24 Stunden). Er berücksichtigt die Lärmbelastung am Tag (day 06.00 bis 18.00 Uhr), am Abend (evening 18.00 bis 22.00 Uhr) und in der Nacht (night 22.00 bis 06.00 Uhr), wobei Abend und Nacht durch einen Zuschlag stärker gewichtet werden, um die höhere Störwirkung in diesem Zeitabschnitt zu berücksichtigen.



Der Lärmindex  $L_{Night}$  spiegelt die Lärmbelastung nur für den Nachtzeitraum wider (22.00 bis 6.00 Uhr).



Quelle: LUBW



**BELASTUNGSSTATISTIK DER LUBW**  
[www.t1p.de/belastungsstatistik](http://www.t1p.de/belastungsstatistik)



**DATENBLÄTTER DER LUBW**  
[www.t1p.de/datenblaetter](http://www.t1p.de/datenblaetter)



**LÄRMKARTEN DER LUBW**  
[www.t1p.de/laermkarten](http://www.t1p.de/laermkarten)

Die **BELASTUNGSSTATISTIK** weist nach Gemeinden differenziert das Ausmaß der Lärmbetroffenheit in Form von lärmbelasteten Personen, Schul- und Krankenhausgebäuden, Wohnungen sowie Flächen aus. Außerdem stehen auf der Webseite der LUBW für jede kartierte Gemeinde spezifische **DATENBLÄTTER** zur Verfügung. Diese Datenblätter enthalten in kompakter Form die für jede Gemeinde ermittelte Lärmbelastung. Das Ausmaß der Lärmbetroffenheit der Gemeinden variiert stark in Abhängigkeit von räumlicher Situation, der Lage der Hauptverkehrsachsen und der Gemeindegröße.



Die **LÄRMKARTEN** der neun Ballungsräume sind ebenfalls auf der Webseite zugänglich.

**2.4 ERGEBNISSE DER LÄRMKARTIERUNG DER STRASSEN 2017**

**Tabellen 1 und 2** geben auf Basis der Lärmkartierung 2017 einen Überblick über die landesweite Zahl durch Straßenverkehrslärm betroffener Einwohnerinnen und Einwohner, Flächen und Wohnungen sowie Schul- und Krankenhäuser, zusammengefasst für Ballungsräume sowie die Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume:

In einem gesundheitskritischen Bereich liegen Lärmbelastungen oberhalb von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht. Nach der Lärmkartierung 2017 sind landesweit 214.000 Menschen von ganztägigen Lärmpegeln  $L_{DEN}$  über 65 dB(A) betroffen. Bei nächtlichen Lärmpegeln  $L_{Night}$  oberhalb von 55 dB(A) sind es 244.300 Menschen. Das ist etwa jeder fünfzigste in Baden-Württemberg lebende Mensch. Allein durch den Straßenverkehr in Ballungsräumen sowie den Hauptverkehrsstraßen mit jährlichen Verkehrsbelastungen über drei Millionen Fahrzeugen sind mehr als 2.600 Quadratkilometer mit Lärmpegeln über 55 dB(A)  $L_{DEN}$  verlärm. Das entspricht mehr als sieben Prozent der gesamten Landesfläche Baden-Württembergs. Weitere kleinere Straßen und andere Verkehrslärmquellen einbezogen, ist von einer nochmals deutlich größeren flächenhaften Lärmbelastung auszugehen.

Gegenüber der Lärmkartierung 2012 ist die Zahl der durch den Verkehrslärm der Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen außerhalb der Ballungsräume um ca. 20 Prozent zurückgegangen. Gründe für diesen Rückgang sind sowohl umgesetzte Maßnahmen zum Lärmschutz als auch eine weiter verbesserte Datengrundlage bei der Lärmkartierung.

Pegelbereich in dB(A)		 $L_{DEN}$ (24 Stunden)	 $L_{Night}$ (22 – 06 Uhr)
über	bis		
50	55	---	281.700
55	60	409.400	167.500
60	65	228.700	67.600
65	70	150.600	8.800
70	75	58.300	300
75		5.100	---
<b>Summe gesamt</b>		<b>852.100</b>	<b>525.900</b>
<b>Summe über <math>L_{DEN}</math> 65 dB(A)   <math>L_{Night}</math> 55 dB(A)</b>		<b>214.000</b>	<b>244.300</b>

**Tabelle 1:** Anzahl der landesweit durch Straßenverkehrslärm betroffenen Menschen (zusammengefasst für Ballungsräume sowie Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume, zu kartierende Pegelbereiche gem. 34. BImSchV). Quelle: Umgebungslärmkartierung 2017, LUBW.



$L_{DEN}$ dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
> 55 dB(A)	2.633	400.000	786	97
> 65 dB(A)	724	103.300	125	30
> 75 dB(A)	153	2.800	2	0

**Tabelle 2:** Geschätzte Zahl der durch Straßenlärm belasteten Flächen, der betroffenen Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Baden-Württemberg (inkl. Ballungsräume).

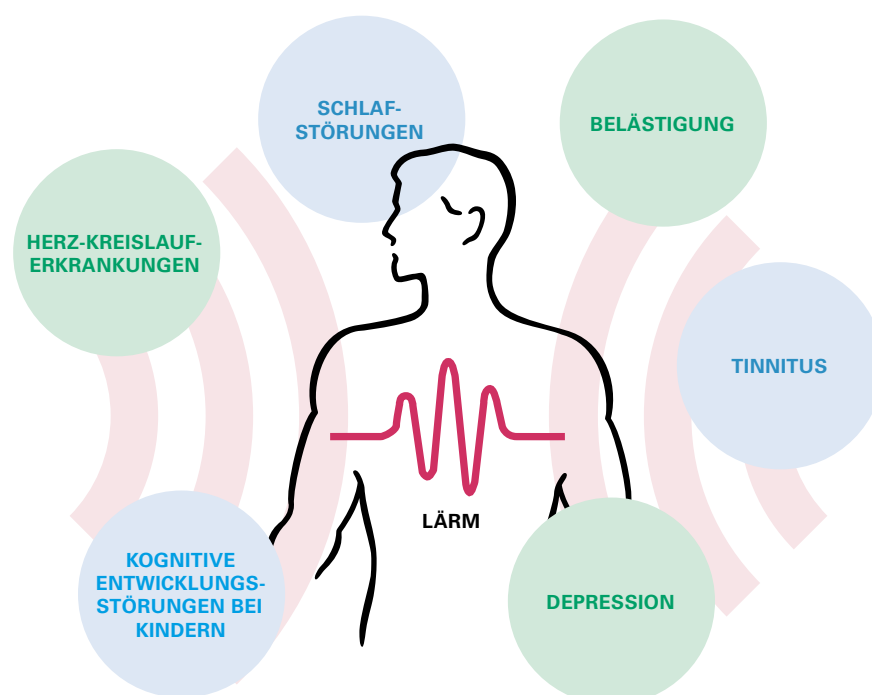
## 2.5 VORHANDENE LÄRMPROBLEME UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGE SITUATIONEN

Die Lärmkartierung liefert eine objektive Beurteilungsgrundlage der Lärmsituation an den kartierten Straßen. Zeitlich beschränkte Lärmereignisse wie beispielsweise Motorradlärm an Wochenenden im Sommerhalbjahr werden durch die Lärmkarten nicht erfasst.

Trotz der bisher erreichten Erfolge sind angesichts der weiterhin bestehenden Betroffenheiten weitere Anstrengungen erforderlich, um die Bevölkerung möglichst umfassend vor Lärm und seinen gesundheitsschädigenden Folgen zu schützen. Eine dauerhafte Lärmbelastung kann unterschiedliche gesundheitliche Auswirkungen haben, beispielsweise erhöhter Stress durch die empfundene Lärmbelastigung

und nächtliche Schlafstörungen, jedoch auch negative Auswirkungen auf das Herz-Kreislauf-System und kognitive Beeinträchtigungen bei Kindern (**Abbildung 1**).

Lärmbelastungen oberhalb von 65 dB(A)  $L_{DEN}$  und 55 dB(A)  $L_{Night}$  liegen in einem gesundheitskritischen Bereich. Mit der Lärmaktionsplanung soll darauf hingewirkt werden, diese Werte nach Möglichkeit zu unterschreiten. In etwa der Hälfte der Gemeinden Baden-Württembergs wurden Lärmbetroffenheiten durch den Straßenverkehr oberhalb dieser Werte ermittelt. Vordringlicher Handlungsbedarf besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen über 70 dB(A)  $L_{DEN}$  und 60 dB(A)  $L_{Night}$ . Belastete von Lärmpegeln in dieser Höhe wurden in etwa 400 Gemeinden Baden-Württembergs ermittelt.



**Abbildung 1:** Auswirkungen von Lärm auf die Gesundheit.





## 3. Maßnahmen gegen Lärm

---

**Baden-Württemberg misst dem Schutz vor Verkehrslärm eine hohe Bedeutung bei. Ziel ist, dass die bestehenden Handlungsmöglichkeiten für den Lärmschutz nach Möglichkeit im Interesse der Lärmbetroffenen ausgeschöpft werden.**

Die Lärmaktionspläne der Städte und Gemeinden haben eine Bindungswirkung gegenüber den für die Maßnahmenumsetzung zuständigen Straßenverkehrsbehörden, was eine erleichterte Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen ermöglicht.

Eine wichtige Rolle spielen auch straßenbauliche Lärmschutzmaßnahmen. Bei baulichen Erhaltungsmaßnahmen an Straßen wird grundsätzlich geprüft, ob lärmindernde Fahrbahnbeläge verbaut werden können.

Der Lärmschutz profitiert zudem von der Verkehrswende und den Aktivitäten des Landes hin zu einer nachhaltigen und leisen Mobilität.

### **3.1 STRASSENVERKEHRSRECHTLICHE LÄRMSCHUTZMASSNAHMEN**

Geschwindigkeitsbeschränkungen sind eine effektive und in der Regel einfach umsetzbare Möglichkeit zur Lärminderung an Straßen. Voraussetzung für die Anordnung ist, dass eine lärmbedingte „Gefahrenlage“ im Sinne der Straßenverkehrsordnung vorliegt. Allerdings sind die Hürden hierfür aus Sicht des Lärmschutzes hoch.

Aus der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg ergab sich 2018, dass Städte und Gemeinden bei der Festlegung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen in Lärmaktionsplänen nicht an die Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung und die dort ermessenslenkend festgelegten

Werte von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts gebunden sind. Das Land empfiehlt den Gemeinden, bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung mit Blick auf die Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung besonders zu berücksichtigen, dass Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen. In der Konsequenz führt dies dazu, dass über die kommunalen Lärmaktionspläne dem Gesundheitsschutz ein höheres Gewicht eingeräumt werden kann und so straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen im Interesse der von Lärm betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner leichter ergriffen werden können.

Ergänzend erfolgt auf Basis der Lärmkartierung eine systematische Überprüfung der am höchsten belasteten Lärmschwerpunkte an Bundes- und Landesstraßen auf die Möglichkeit, straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen anzuordnen.

Ein Ergebnis der Überprüfung lauter Straßenabschnitte kann auch sein, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen möglicherweise nicht aus Gründen des Lärmschutzes, aber aus anderen Gründen wie zum Beispiel der Verkehrssicherheit angeordnet werden.

Geschwindigkeitsbeschränkungen sind die mit Abstand am häufigsten zum Einsatz kommende Lärmschutzmaßnahme; ca. zwei Drittel der kommunalen Lärmaktionspläne gibt an, dass vor Ort bereits verkehrsrechtliche Maßnahmen ergriffen wurden. In Baden-Württemberg konnten so eine Vielzahl verkehrsrechtlicher Maßnahmen, zumeist Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h, konkret umgesetzt und so Verbesserungen der Lärmsituation an Hauptverkehrsstraßen erzielt werden.

### 3.2 STRASSENBAULICHE LÄRMSCHUTZ- MASSNAHMEN

Als straßenbauliche Lärmschutzmaßnahmen zählen beispielsweise der Einsatz lärmmin- dernder Fahrbahnbeläge, Abschirmungen durch Lärmschutzwände sowie der Um- oder Rückbau von Straßen. Bauliche Lärmschutz- maßnahmen erfolgen vorrangig im Rahmen der sogenannten Lärmvorsorge beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen (16. BImSchV) sowie im Zuge der Lärmsanierungs- programme von Bund und Land an bestehen- den Straßen. Über das Landesgemeindev- kehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) fördert das Land Lärmschutzmaßnahmen an kommunalen Straßen, darunter den Um- und Rückbau von Straßen sowie die Schaffung lebendiger und verkehrsberuhigter Ortsmitten. Bis 2030 sollen im Land insgesamt 500 lebendige und ver- kehrsberuhigte Ortsmitten geschaffen werden.

Seit 2013 kann eine Lärmsanierung grund- sätzlich auch innerorts durch den Einbau

einer lärmindernden Fahrbahndeckschicht erfolgen. Bei baulichen Erhaltungsmaßnahmen an Straßen wird grundsätzlich geprüft, ob lärm- mindernde Fahrbahnbeläge verbaut werden können. Außerdem hat Baden-Württemberg das Lärmsanierungsprogramm für bestehende Straßen mit der Lärmkartierung verknüpft. Für die bei der Kartierung ermittelten Lärm- schwerpunkte prüft die Straßenbauverwaltung systematisch, inwiefern bauliche Lärmschutz- maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsitua- tion ergriffen werden können.

**Tabelle 3** gibt eine Übersicht über die Art und Anzahl der in den vergangenen zehn Jahren erfolgten baulichen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge sowie der Lärmsa- nierung an bestehenden Bundes- und Landes- straßen. Die Anzahl der eingebauten Lärm- schutzfenster und Schalldämmlüfter ist hier im Vergleich zu den umgesetzten aktiven Lärm- schutzmaßnahmen, wie Lärmschutzwänden oder Belagsmaßnahmen relativ hoch. Dabei ist





aber zu berücksichtigen, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen direkt an der Lärmquelle ansetzen und damit eine Vielzahl von Betroffenen schützen, wohingegen Lärmschutzfenster und Schalldämmlüfter nur dem Schallschutz einzelner schützenswerter Räume dienen.

**3.3 LÄRMSCHUTZ UND NACHHALTIGE MOBILITÄT**

Neben dem Klimaschutz ist der Schutz vor Verkehrslärm eines der maßgeblichen Ziele der Verkehrspolitik des Landes. Die Anstrengungen und ambitionierten Aktivitäten, die das Land in den Bereichen Klimaschutz, Lärmschutz, nachhaltiger Mobilität und Ortsentwicklung unternimmt, gehen daher Hand in Hand. So hat sich beispielweise der Bestand elektrisch betriebener Pkw seit 2018 mehr als verzehnfacht. Im Jahresvergleich von 2021 und 2020 nahm die Zahl der PKW-Neuzulassungen, vor allem in Baden-Württemberg, weiterhin ab. Während im Vergleich zum Vorjahr weniger Benzin- und Dieselfahrzeuge neu zugelassen wurden, nahm die Anzahl der reinen Elektrofahrzeuge (+ 80 Prozent) und der Plug-in Hybride (+ 55 Prozent) an den Neu-

zulassungen weiter zu. Für die kommenden Jahre wird weiter ein exponentielles Wachstum angestrebt mit dem erklärten Ziel, dass bis 2030 jeder dritte PKW in Baden-Württemberg klimaneutral unterwegs ist.

Im Bereich der Nutzfahrzeuge waren 2020 allein durch die Landesförderung bereits etwa 1.000 elektrische Lieferfahrzeuge im Dienst. Der Bestand an Bussen mit Hybrid- oder Elektroantrieb entwickelt sich ebenfalls stark steigend und belief sich zum 1. Januar 2022 auf mehr als 600 Busse. Bei Bussen und anderen schweren Nutzfahrzeugen wie Müllsammel-fahrzeugen bestehen innerörtlich die größten Lärminderungspotenziale durch die Elektromobilität. Elektrisch betriebene Fahrzeuge sind hier im gesamten Geschwindigkeitsspektrum des Stadtverkehrs deutlich leiser und insbesondere im Umfeld von Haltestellen kann die Lärmbelastung spürbar gesenkt werden. Elektrisch betriebene Motorräder können künftig einen wesentlichen Beitrag zur Entschärfung der insbesondere an landschaftlich reizvollen Strecken vorherrschenden Motorradlärmproblematik beitragen.



	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Σ
Belagsmaßnahmen	1	1	5	11	9	17	17	11	10	6	<b>88</b>
Nachträgliche Dämmung	8	10	12	19	7	22	18	7	9	3	<b>115</b>
Entschädigungen	4	4	2	7	6	5	2	1	3	0	<b>34</b>
Lärmschutzfenster	28	47	51	57	55	74	68	58	42	27	<b>507</b>
Lärmschutzwände	2	10	4	8	10	4	18	14	11	3	<b>84</b>
Schalldämmlüfter	8	20	13	9	5	14	13	12	6	9	<b>109</b>
Troglagen, Voll- und Teilabdeckungen	0	2	0	3	0	0	0	0	0	0	<b>5</b>
Lärmschutzwälle, Gabionen	0	7	3	6	7	0	5	15	1	0	<b>44</b>
Sonstiges	9	3	1	0	3	1	1	2	0	1	<b>21</b>

**Tabelle 3:** Umgesetzte bauliche Lärmschutzmaßnahmen seit 2011 (Lärmvorsorge, Lärmsanierung).  
Quelle: Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg.



**LÄRMSCHUTZSZENARIEN**  
[www.t1p.de/laermschutz-szenarien](http://www.t1p.de/laermschutz-szenarien)

Zu den Mobilitätszielen des Verkehrsministeriums gehört, den KFZ-Verkehr in den Städten bis 2030 um die Hälfte zu verringern. Maßnahmen, die auf gesteigerte Wohn- und Aufenthaltsqualität an innerörtlichen Straßen und Plätzen, eine hochwertige und nachhaltige Stadtplanung und Ortsentwicklung und auf ein sicheres Miteinander aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer abzielen, bieten zugleich Schutz vor Lärm. So fördert das Land die Steigerung des Radverkehrs offensiv. Zum Beispiel nehmen über die Hälfte der baden-württembergischen Kommunen inzwischen an der jährlichen Aktion „Stadtradeln“ teil, mit der Bürgerinnen und Bürger zur Nutzung des Fahrrads im Alltag begeistert werden sollen. Im Zuge von Luftreinhaltemaßnahmen wurde die Verkehrsmenge an den zwei Hotspots Reutlingen/Lederstraße und Stuttgart/Neckartor um etwa ein Drittel reduziert. Die Lärmaktionsplanung kann hierzu wichtige Bausteine liefern oder auch den Rahmen für integrierte Planungen bilden.

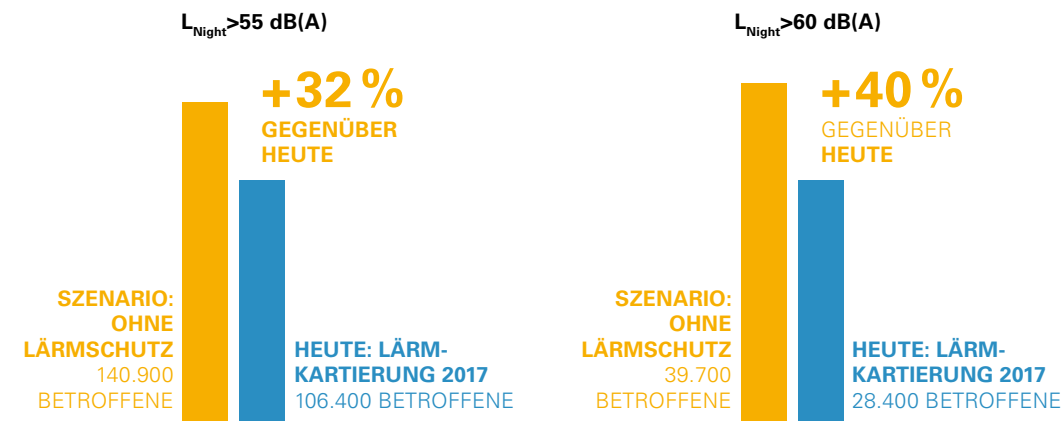
**3.4 LÄRMSCHUTZMASSNAHMEN ZEIGEN ERFOLG**

Der Vergleich der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen 2017 zur Lärmkartierung 2012 zeigt einen Rückgang der Betroffenenzahlen

außerhalb der Ballungsräume um ca. 20 Prozent. Dieser Rückgang ist auf konkret umgesetzte Maßnahmen zurückzuführen, aber auch auf eine verbesserte Datengrundlage für die Lärmkartierung 2017.

Eine im Auftrag des Verkehrsministeriums und der LUBW durchgeführte Untersuchung zeigt, welche Erfolge bereits durch umgesetzte lärm-mindernde Maßnahmen wie Tempobeschränkungen in Ortsdurchfahrten, lärm-mindernde Fahrbahnbeläge oder Lärmschutzwände an Straßen erzielt werden konnten. **Abbildung 2** zeigt, dass ohne die bereits verwirklichten Maßnahmen entlang der Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume fast 35.000 Menschen mehr von nächtlichen Lärmpegeln über 55 dB(A) betroffen wären. Unter sehr hohen, gesundheitsgefährdenden Pegeln über 60 dB(A) nachts hätten fast 40 Prozent mehr Menschen zu leiden, als es dank der bereits umgesetzten lärm-mindernden Maßnahmen der Fall ist. Diese Menschen hätten unter unruhigem Schlaf und einem erhöhten Krankheitsrisiko zu leiden, bei sehr hoher Lärmbelastung gar ein deutlich höheres Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen wie Bluthochdruck, Arterienverkalkung und Herzkrankheiten bis hin zum Herzinfarkt.

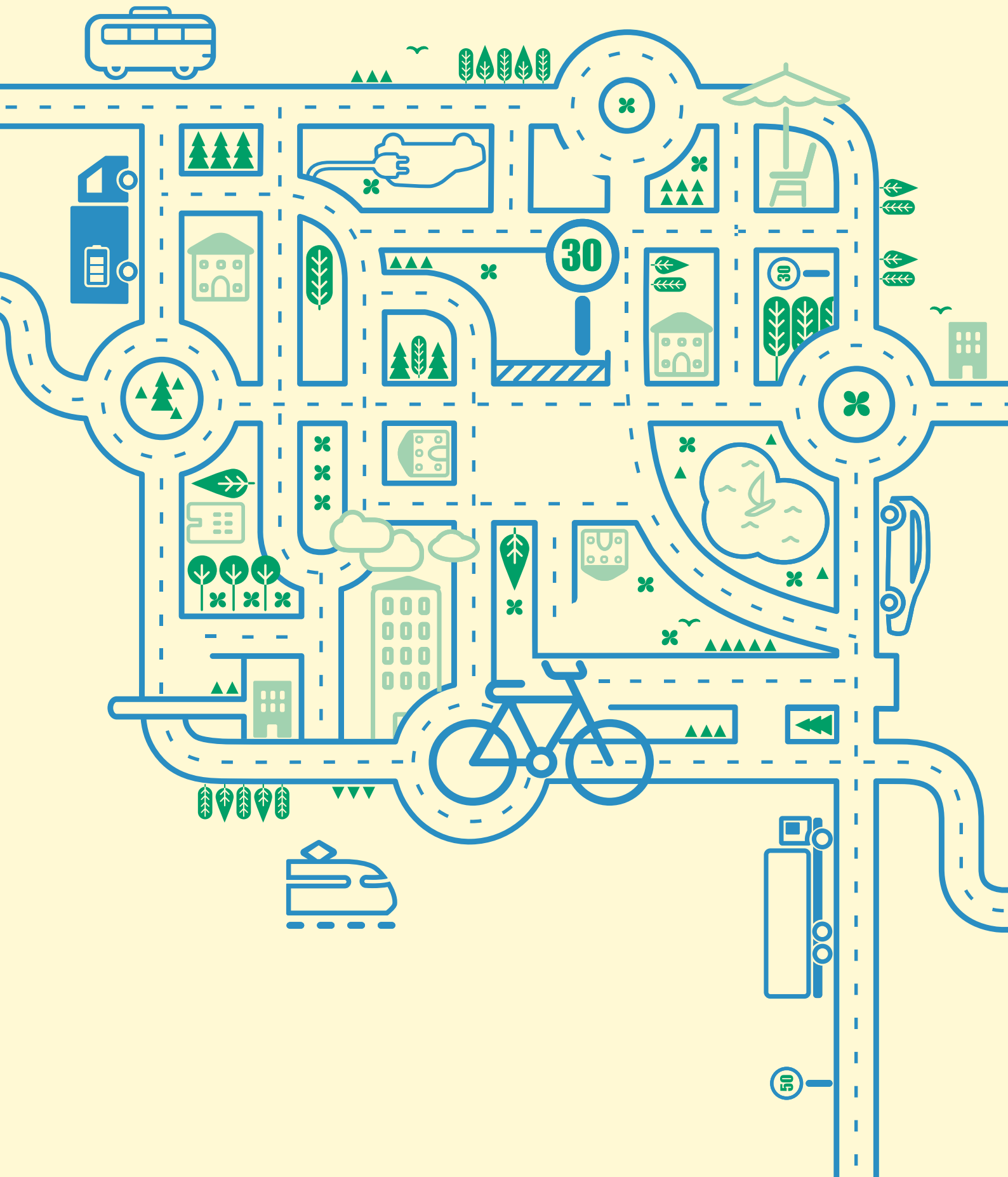
**ERFOLGE BEREITS UMGESETZTER LÄRMSCHUTZMASSNAHMEN AN STRASSEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG**



**Abbildung 2:** Anzahl der von Lärm betroffenen Menschen mit und ohne den bereits durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume. Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.









# 4. Lärmschutzstrategie Baden-Württemberg

Die in Baden-Württemberg bereits erzielten Lärminderungserfolge belegen, dass das Land mit seinen Ansätzen beim Verkehrslärmschutz auf einem guten Weg ist. Die immer noch vorhandenen Lärmbetroffenheiten verlangen jedoch nach weiteren Anstrengungen bei Bund, Land und Kommunen sowie verbesserten Rahmenbedingungen für den Schutz vor Lärm. Hierfür setzt sich das Verkehrsministerium auf fachlicher und politischer Ebene ein.

## 4.1 BESSERE RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DEN SCHUTZ VOR LÄRM SCHAFFEN

Die bestehenden rechtlichen und fachlichen Hürden für den Schutz vor Verkehrslärm sind zu hoch und stehen der Umsetzung einer umfassenden und am Gesundheitsschutz der Bevölkerung orientierten Maßnahmenplanung oftmals entgegen. Das Land setzt sich daher dafür ein, durch die Anpassung bundesrechtlicher Vorgaben bessere Rahmenbedingungen für den Schutz vor Verkehrslärm zu erreichen.

### 4.1.1 ABSENKEN DER SCHWELLE LÄRMBEDINGTER GESUNDHEITSGEFÄHRDUNG

Die in den maßgeblichen Vorschriften für die Bekämpfung des Verkehrslärms festgesetzte

und auch von der Rechtsprechung herangezogene Schwelle einer lärmbedingten Gesundheitsgefährdung ist überholt und muss an die Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung angepasst werden. Die bisherigen Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts sollen in einem ersten Schritt um 5 dB(A) auf Werte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts abgesenkt werden.

### 4.1.2 ERLEICHTERTE ANORDNUNG STRASSENVERKEHRSRECHTLICHER LÄRMSCHUTZMASSNAHMEN

Überholt sind auch die hohen Hürden, die das Straßenverkehrsrecht an die Umsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen stellt. Die in den Lärmschutz-Richtlinien Straßenverkehr festgelegten Orientierungswerte für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts liegen 6 dB(A) über den zwischenzeitig mehrfach abgesenkten Auslösewerten für die bauliche Lärmsanierung. Das Land setzt sich beim Bund für eine entsprechende Absenkung der Werte der Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr und eine Angleichung an die Werte zur baulichen Lärmsanierung ein.



Abbildung 3: Mehr Schwung für den Lärmschutz: Kernforderungen des LärmKongress 2018 des Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

#### 4.1.3 RECHTLICHER ANSPRUCH AUF LÄRMSCHUTZ AN BESTANDSWEGEN UND GESAMTLÄRMBETRACHTUNG

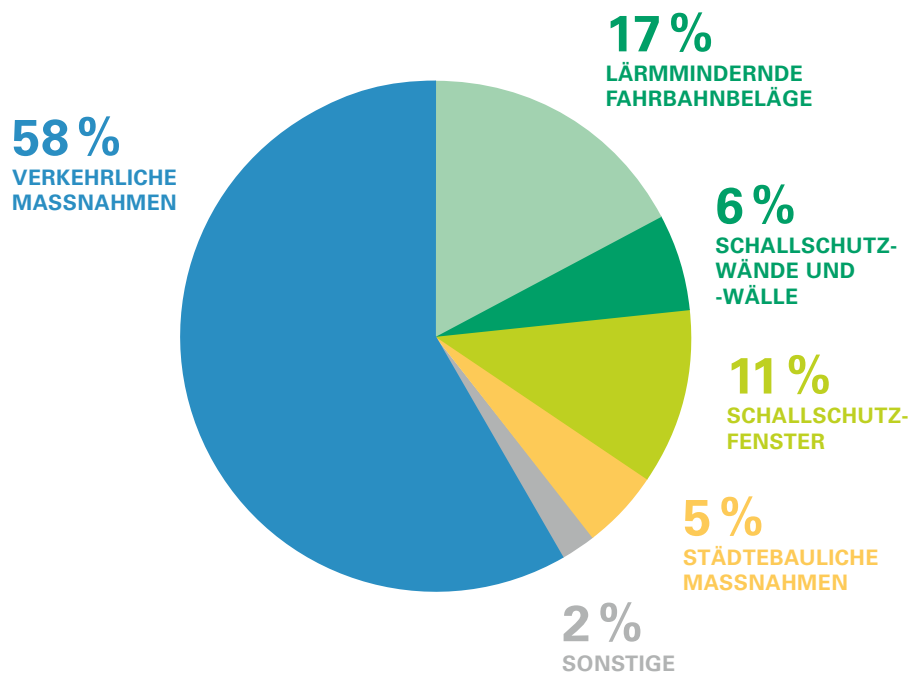
Lärmschutzmaßnahmen an Bestandsstraßen werden im Rahmen der Lärmsanierung als freiwillige Leistung auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt. Einen rechtlichen Anspruch auf Lärmschutz haben Lärmbetroffene an bestehenden Verkehrswegen nicht. Baden-Württemberg setzt sich im Interesse der Betroffenen für eine rechtlich verankerte Pflicht zur Lärmsanierung ein.

In einem Modellprojekt wurde das Konzept **LÄRMSANIERUNG BEI MEHRFACHBELASTUNGEN DURCH STRASSEN UND SCHIENENWEGE** entwickelt und in der Praxis erprobt. Neben der rechtlich verankerten Verpflichtung zum Lärmschutz im Bestand schlägt das Konzept zudem eine praktikable fachliche und rechtliche Lösung für Situationen vor, in denen die Lärmbelastung eines Gebietes von

verschiedenen Verkehrsträgern in unterschiedlicher Baulast herrührt. Das Land bringt dieses Lärmsanierungskonzept regelmäßig in die auf Bundesebene laufende Diskussion um eine verbindliche Lärmsanierung und die Einführung einer Gesamtlärmbetrachtung ein. Ein fachlicher und rechtlicher Konsens konnte hier bislang allerdings nicht erzielt werden.

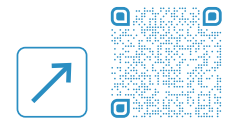
#### 4.2 LÄRMAKTIONSPLANUNG DER STÄDTE UND GEMEINDEN STÄRKEN

Die Lärmaktionspläne der Städte und Gemeinden haben sich als wichtige Säule der Lärmschutzstrategie des Landes etabliert. Die Auswertung der Lärmaktionspläne 2020 zeigt, dass bislang mehr als 1.000 Einzelmaßnahmen zum Lärmschutz in den Plänen entwickelt und festgelegt wurden. Rund drei Viertel dieser Planungen entfallen auf verkehrsrechtliche Maßnahmen und den Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge (**Abbildung 4**).



**Abbildung 4:** Lärmschutzmaßnahmen in Lärmaktionsplänen der Städte und Gemeinden und Auswertung der Meldungen zur Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg 2021. Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.





Broschüre  
**RUHIGE GEBIETE**  
[www.t1p.de/ruhige-gebiete](http://www.t1p.de/ruhige-gebiete)



Broschüre  
**LEISE DURCH DEN ORT**  
[www.t1p.de/leise-durch-den-ort](http://www.t1p.de/leise-durch-den-ort)

Aus Sicht des Verkehrsministeriums gilt es, die Gemeinden bei der Aufstellung ambitionierter Lärmaktionspläne bestmöglich zu unterstützen. Neben einer Erlasslage, die den Gemeinden und Behörden größtmögliche Handlungs- und Ermessensspielräume einräumt, gibt das Land den Kommunen konkrete Arbeitshilfen und Informationsangebote an die Hand. Jüngste Beispiele sind die Fachbroschüren „Leise durch den Ort – Lärmschutz als Beitrag zu lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmiten“ sowie „Ruhige Gebiete – Leitfaden zur Festlegung in der Lärmaktionsplanung“. Die Lärmaktionspläne im Land sollen weiterentwickelt und zu einem festen Bestandteil integrierter Planungen für Mobilität und Klimaschutz werden. Auch bei städtebaulichen Vorhaben sollen Aspekte des Schutzes vor Lärm stärker berücksichtigt werden, um dem Entstehen neuer Lärmprobleme vorzubeugen. Als Impulsgeber, Multiplikatoren und Ansprechpartner der Gemeinden sollen auf Kreisebene „Koordinatoren für Mobilität, Lärm und Klima“ etabliert werden. Vor allem kleinere Gemeinden sollen von dieser Unter-

stützung beim Lärmschutz als fachlich und rechtlich komplexem Thema mit zahlreichen unterschiedlichen Zuständigkeiten im Zuge der Lärminderungsplanung, der Maßnahmenumsetzung und formaler Anforderungen der EU-Berichterstattung beim Umgebungslärm profitieren.

#### 4.3 BEHÖRDLICHE LÄRMMINDERUNGSPLANUNG AUF BASIS DER LÄRMKARTIERUNG

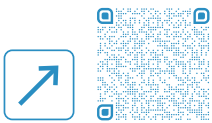
Eine weitere Säule beim Schutz vor Verkehrslärm sind die systematischen Ansätze der Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden, an bestehenden Lärmschwerpunkten zum Beispiel Tempo 30 zu prüfen und umzusetzen. Die Prüfung erfolgt auf Grundlage der jeweils aktuellen Lärmkartierung. So wird durch die Verknüpfung zwischen Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung, Lärmsanierung und Straßenverkehrsrecht sichergestellt, dass keine unbeplanten Lärmschwerpunkte an den Hauptverkehrsstraßen in Baden-Württemberg bestehen und nach Möglichkeit Maßnahmen zur Lärminderung in diesen Bereichen ergriffen werden.



**NACHHALTIGKEITS-  
BERICHT 2019**  
[www.t1p.de/  
nachhaltigkeitsbericht2019](http://www.t1p.de/nachhaltigkeitsbericht2019)

**4.4 LANGFRISTIGE STRATEGIEN ZUM  
SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM**

Baden-Württemberg hat es sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 die Zahl der Menschen, die einer verkehrslärmbedingten gesundheits-schädlichen Lärmbelastung durch den Straßen-verkehr ausgesetzt sind, im Vergleich zur Lärm-kartierung 2017 um 20 Prozent zu reduzieren (**ZIEL 7 IM NACHHALTIGKEITSBERICHT 2019, MINISTERIUM FÜR VERKEHR**).



**LÄRMSCHUTZSZENARIEN**  
[www.t1p.de/laermschutz-  
szenarien](http://www.t1p.de/laermschutz-szenarien)

**4.4.1 LÄRMMINDERUNGSPOTENZIAL VON  
TEMPO 30 UND LÄRMARMEN FAHRBAHN-  
BELÄGEN**

Angesichts der bereits erzielten Erfolge wird das Land auch künftig an der Strategie festhalten, dass die bestehenden Handlungsmöglich-keiten insbesondere für verkehrsrechtliche und bauliche Lärmschutzmaßnahmen im Interesse der Betroffenen ausgeschöpft werden.

Eine im Auftrag des Verkehrsministeriums und der LUBW durchgeführte Untersuchung auf Basis der Lärmkartierung der Hauptverkehrs-straßen außerhalb der Ballungsräume 2017 zeigt, wie groß das damit verbundene Lärm-minderungspotenzial ist: Würden überall dort, wo Anwohnerinnen und Anwohner mit nächtli-chen Pegeln über 55 dB(A) durch den Straßen-verkehr belastet sind, ein lärmmindernder

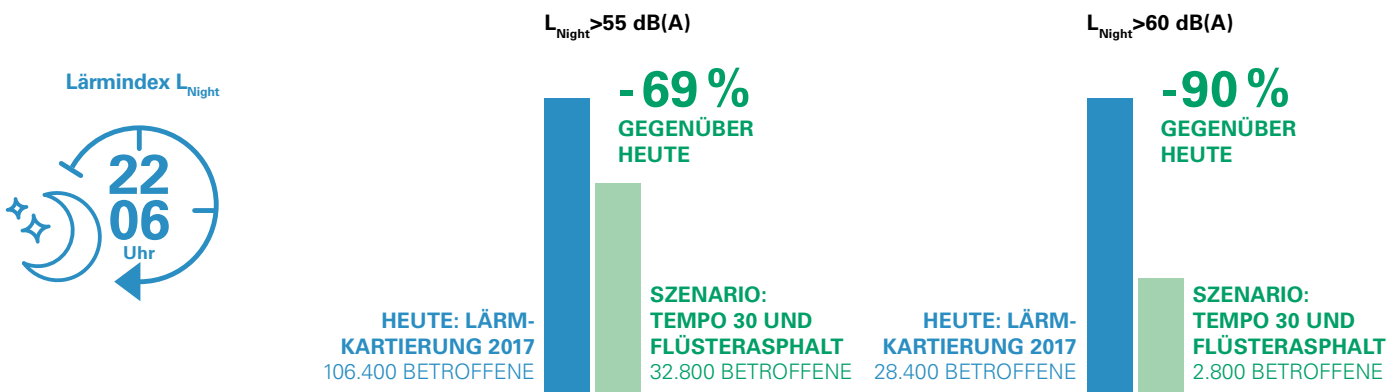
Fahrbahnbelag verbaut und Tempo 30 ange-ordnet, könnte die Zahl der Lärmbetroffenen mit Pegeln über 55 dB(A) nachts um ca. zwei Drittel gesenkt werden. Die Zahl der hoch-gradig lärmbelasteten Personen mit gesundheits-gefährdenden nächtlichen Pegeln über 60 dB(A) würde gar um 90 Prozent abnehmen.

Im konkreten Einzelfall können verkehrsrecht-liche, bautechnische oder finanzielle Gründe gegen eine kurzfristige oder auch generelle Umsetzung der im Modell untersuchten Maß-nahmen sprechen. Die Untersuchung zeigt jedoch, dass in Baden-Württemberg mit der Lärmaktionsplanung und der Lärmsanierung gute Rahmenbedingungen für den Lärmschutz an Straßen bestehen, die es im Interesse der lärm-betroffenen Anwohnerinnen und Anwoh-ner auszuschöpfen gilt.

**4.4.2 INTEGRIERTE PLANUNGEN FÜR MOBILITÄT,  
LÄRM UND KLIMA UND SCHAFFUNG LEBENDIGER,  
VERKEHRSBERUHGTER ORTSMITTEN**

Das Land setzt sich dafür ein, den Lärmschutz als festen Bestandteil übergeordneter Planun-gen wie Mobilitäts- oder Ortsentwicklungs-plänen zu etablieren. Vielfach kann der Lärm-schutz von entsprechenden Maßnahmen und einer gelungenen integrierten Stadt-, Straßen-und Mobilitätsplanung profitieren.

**TEMPO 30 UND FLÜSTERASPHALT: VISION FÜR LEISERE STRASSEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG**



**Abbildung 5:** Lärminderungspotenzial des flächendeckenden Einsatz von Tempo 30 und lärm-mindernden Fahrbahnbelägen bei Lärmbetroffenheiten über 55 dB(A) nachts. Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.





Bis 2030 sollen in Baden-Württemberg rund 500 lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten geschaffen werden. Ziel des Projekts „Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten“ ist es, mehr Aufenthaltsqualität, weniger Lärm und Luftverschmutzung, geringere Zerschneidung intakter Ortschaften durch Fahrbahnen und Parkplätze zu schaffen, damit der öffentliche Raum als Ort der Begegnung und Beteiligung besser genutzt werden kann.

#### 4.4.3 FÖRDERUNG KOMMUNALER LÄRMSCHUTZMASSNAHMEN

Über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) unterstützt das Land die Landkreise, Städte und Gemeinden bei Maßnahmen, die die Verkehrswende hin zu einer klima-, menschen- und umweltfreundlichen Mobilität vorantreiben. Dazu zählen auch Maßnahmen, die zu einer Verbesserung der Lärmsituation an kommunalen Straßen beitragen. Förderfähig sind beispielsweise der Bau von lärmabschirmenden Wänden oder Wällen sowie das Aufbringen leiser Fahrbahnbeläge, der Einbau von Lärmschutzfenstern in Gebäuden an lauten Straßen sowie Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung von Ortsmitten,

Fahrbahnverengungen oder das Reduzieren von Kfz-Fahrbahnen und Stellplätzen.

#### 4.4.4 LÄRMSCHUTZ IN DER LANDESPLANUNG

Der Koalitionsvertrag für die Legislaturperiode 2021 bis 2026 sieht die Aufstellung eines neuen Landesentwicklungsplans vor, mit dem unter anderem nachhaltige Mobilität gefördert und Freiräume geschützt werden sollen. Das Verkehrsministerium wird sich dafür einsetzen, in diesem Zuge den gebietsbezogenen Lärmschutz und den Schutz „Ruhiger Gebiete“ im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie planungsrechtlich zu verankern.

Nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz soll es ein Ziel der Lärmaktionspläne sein, ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Umgebungslärms zu bewahren. Bislang sind hierbei die vagen gesetzlichen Vorgaben und Rechtsfolgen der Festsetzung ruhiger Gebiete ein deutliches Hemmnis. Mit einer planungsrechtlichen Verankerung auf Ebene des Landesentwicklungsplans kann ein fachlicher und rechtlicher Rahmen geschaffen und die Gemeinden so in die Lage versetzt werden, der Aufgabe des Schutzes ruhiger Gebiete besser nachzukommen.

**Wohlfühlen auf dem Gespinstmarkt in Ravensburg: Autos auf dem Gespinstmarkt in Ravensburg gehören seit Herbst 2021 der Vergangenheit an. Der neu gestaltete Platz bietet mit einem Wasserlauf, Hochbeeten sowie Sitzplätzen eine hohe Aufenthaltsqualität. Eine Fahrradabstellanlage ermöglicht es, das Rad sicher abzuschließen. Die Gestaltung lädt dazu ein, zu verweilen oder zu Fuß weiterzugehen. Zusätzlicher Pluspunkt des autofreien Platzes: Anwohnerinnen und Anwohner bleiben künftig vom Durchgangsverkehr verschont.**







## 5. Ausblick

---

**Die Lärmkarten sind gemäß § 47c Abs. 1 BImSchG alle fünf Jahre auszuarbeiten. Für das Jahr 2022 steht daher eine erneute landesweite Lärmkartierung an, die Aufschluss über die aktuelle Lärmsituation unter anderem an Hauptverkehrsstraßen und in den Ballungsräumen geben und zugleich Grundlage für die Städte und Gemeinden sein wird, bestehende Lärmaktionspläne zu überarbeiten.**

2022 wird die Lärmkartierung erstmals auf Basis der europäisch harmonisierten Berechnungsverfahren **CNOSSOS** erfolgen. Damit gehen Neuerungen einher, die einen Vergleich zu den bisherigen Berechnungsergebnissen nur eingeschränkt möglich machen. Bereits absehbar ist, dass – weitgehend unabhängig von der zwischenzeitlichen Entwicklung der Lärmsituation – eine insgesamt höhere Zahl Lärmbetroffener entlang der kartierten Verkehrswege ausgewiesen werden wird. Ursache dafür ist ein geändertes Verfahren zur statistischen Ermittlung der Belastetenzahlen im

Berechnungsverfahren **BEB** im Vergleich zum vorherigen vorläufigen Berechnungsverfahren VBEB.

Dennoch sieht sich Baden-Württemberg beim Schutz vor Verkehrslärm auf dem richtigen Weg. Die heute bestehenden Handlungsmöglichkeiten nutzt das Land im Sinne der Lärmbetroffenen aus. Politisch wird Baden-Württemberg weiterhin Verbesserungen für den Schutz vor Verkehrslärm einfordern und sich auf Bundes- und europäischer Ebene für entsprechende Rahmenbedingungen einsetzen. Im Land wird der Lärmschutz als integraler Bestandteil der Mobilitätswende auch von Maßnahmen zum Klimaschutz und einer menschen- und umweltgerechten Stadt- und Raumplanung profitieren. Hier sind die Weichen gestellt, diese Bereiche verstärkt zusammen zu denken und die sich ergebenden Synergien zu nutzen.

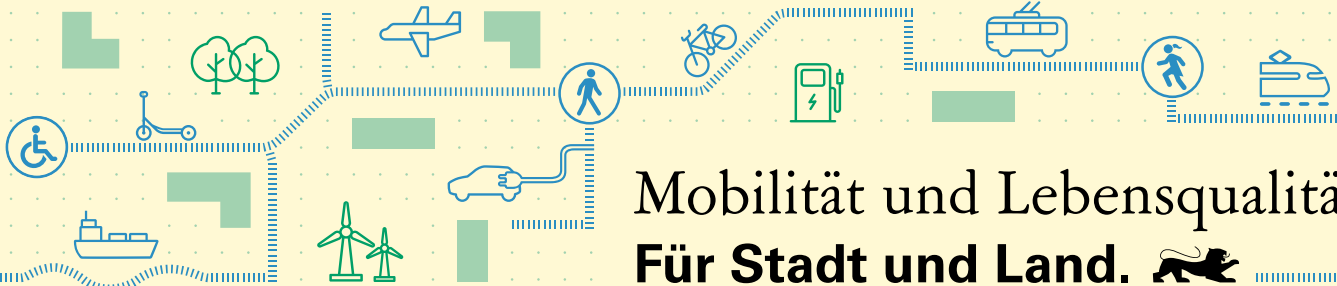
**CNOSSOS: Common Noise Assessment Methods. Europaweit harmonisierte Methode zur Beurteilung des Umgebungslärms. BEB: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm.**





# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR



Mobilität und Lebensqualität.  
**Für Stadt und Land.** 