

# Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

## Berichterstattung der Stadt/Gemeinde

### Walldorf

ZUR:

- erstmaligen Aufstellung eines Lärmaktionsplans
- Fortschreibung / Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom 20.02.2018

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 können unter Einhaltung der maximalen Seitenzahl in diese Datei eingebunden werden. Erläuterungen zum Ausfüllen des Berichts entsprechend der nachfolgend angeführten Fußnoten sind [hier zum Download](#)\* eingestellt.

## 1. Allgemeine Angaben

### 1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde <sup>1)</sup>

Name der Stadt/Gemeinde:	Walldorf
Gemeindegennziffer:	08 2 26 095
Ansprechpartner:	Andreas Konrad
Anschrift:	Nußlocher Straße 45
E-Mail / Telefon:	Andreas.Konrad@walldorf.de
Internetadresse der Gemeinde:	www.walldorf.de

### 1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird <sup>2)</sup>

Die Stadt Walldorf liegt östlich von der BAB 5 (Anschlussstelle Walldorf/Wiesloch) und nördlich der BAA 6. Die B 291 sowie die L 723 und L 598 verlaufen durch das Stadtgebiet. Ebenso verläuft die K 4256 als Ortsdurchfahrt durch die Gemeinde. Auf der östlichen Gemeindegrenze zur Stadt Wiesloch verläuft die Schienenstrecke 4000 der DB AG. In Walldorf wohnen ca. 15.600 Einwohner. Das Stadtgebiet umfasst 19,91 km<sup>2</sup>

### 1.3 Rechtlicher Hintergrund <sup>3)</sup>

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a -f BImSchG.

Vorlage: Musterbericht zur Erfüllung der Berichtspflichten nach § 47d Abs. 2 BImSchG, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Stand 05/2019

\* Ausfüllhinweise: [www.lubw.de/documents/10184/390695/musterbericht\\_erlaeuterungen\\_bw.pdf](http://www.lubw.de/documents/10184/390695/musterbericht_erlaeuterungen_bw.pdf)

## 1.4 Geltende Grenzwerte <sup>4)</sup>

Übersicht Grenzwerte: [www.lubw.de/laerm-und-erschuetterungen/grenz-und-richtwerte](http://www.lubw.de/laerm-und-erschuetterungen/grenz-und-richtwerte)  
 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)

## 2. Bewertung der Ist-Situation

### 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten <sup>5)</sup>

**Tab.1:** Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Menschen (nach Lärmart, sofern zutreffend)

Pegelklasse in dB(A)	Straßenlärm		Schienenlärm	
	L <sub>DEN</sub> (24 Stunden)	L <sub>Night</sub> (22-06 Uhr)	L <sub>DEN</sub> (24 Stunden)	L <sub>Night</sub> (22-06 Uhr)
über 50 bis 55	-----		-----	
über 55 bis 60	5865	570		
über 60 bis 65	2134	47		
über 65 bis 70	296	0		
über 70 (bis 75)	21	0		
über 75	0	-----		-----
Summe	8316	617		

**Tab.2:** Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der betroffenen Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnun- gen	Schulen	Kranken- häuser	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnun- gen	Schulen	Kranken- häuser
	Straßenlärm				Schienenlärm			
> 55 dB(A)	14,9							
> 65 dB(A)	5,4							
> 75 dB(A)	1,1							

### 2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind <sup>6)</sup>

Es besteht eine hohe Grundbelastung von über 55 dB(A) L<sub>DEN</sub> durch Straßenverkehrslärm, von der ca. 53% der Bevölkerung betroffen sind. Sehr hohen Lärmimmissionen in einem gesundheitsgefährdenden Bereich von über 65 dB(A) L<sub>DEN</sub> sind 2% der Bevölkerung ausgesetzt.

### 2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen <sup>7)</sup>

Im Stadtkern sind gesundheitsgefährdende Lärmimmissionen von über 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts in größerem Umfang anzutreffen.

### 3. Maßnahmenplanung

#### 3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung <sup>8)</sup>

	Maßnahme	Maßnahmenträger	Zeitraum Realisierung
1.	Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf Ortsumfahrungen (L 723).	Straßenbaulasträger	<2012
2.	Errichtung von Lärmschutzbauwerken zum Schutz von Wohngebieten (BAB 5, B 291, L 723)	Straßenbaulasträger Gemeinde	<2012
3.			
...			
...			

#### 3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre <sup>9)</sup>

*(Begründung, sofern keine Maßnahmen geplant oder notwendig sind)*

Über die im Maßnahmenplan von 2018 hinaus wird in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans folgende Maßnahme aufgenommen:

Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen von 50 auf 30 km/h auf der K4256 (Nußlocher Straße und Bahnhofstraße) ab Gebäude Nußlocher Straße 32 bis Einmündung Walzrute.

Länge Straßenabschnitt: 870m

Anzahl betroffene Bewohner: 212 (tags)  
239 (nachts)

Abwägung: Der betroffene Straßenabschnitt ist aufgrund seiner Klassifizierung als Kreisstraße nicht kartierungspflichtig im Sinne der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie, es werden je-doch gesundheitsgefährdende Lärmim-missionen erreicht. Es wäre insbesondere gegenüber den betroffenen Bewohnern nur schwer vermittelbar, warum bei gleicher Immissions-höhe im Falle einer Kreisstraße keine verkehrsrechtlichen Maßnah-men in Betracht zu ziehen sind, wie dies im Falle einer Bundes- oder Landesstraße nach dem Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg der Fall wäre.

Durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h verlängert sich die theoretische Fahrzeit um ca. 42 Sekunden. Diese Fahrzeitverlängerung liegt somit über dem im Ko-operationserlass vom Oktober 2018 festgelegten Wert von 30 Sekun-den, bei dem eine Verlängerung generell hinzunehmen ist. Jedoch betrifft die volle Länge der Fahrzeitverlängerung i.d.R. hauptsächlich den Durchgangsverkehr, für dessen Belange Ausweichrouten beste-hen, die geringe Lärmempfindlichkeiten innehaben.

Der ÖPNV ist mit mehreren Buslinien auf dieser Strecke betroffen, die jedoch nicht alle zur Gänze von der vollen Fahrzeitverlängerung be-troffen sind. Durch die Verlängerung der Fahrzeit von <1 Minute ist zwar nicht zwingend eine Taktanpassung verbunden, jedoch ist es möglich, dass diese Buslinien in ihrem Gesamtverlauf von weiteren Geschwindigkeitsbeschränkungen in anderen, Lärmaktionspläne auf-stellenden Kommunen betroffen sind und so die Wahrscheinlichkeit eine Taktanpassung mit damit verbundenen Mehrkosten erforderlich sein kann.

Generell kann ein Straßenabschnitt, auf dem eine zulässige Höchst-geschwindigkeit von 50 km/h gilt, von mehr Fahrzeugen befahren werden, als bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h. Auf der anderen

Seite wird die Leistungsfähigkeit eines Straßennetzes von den Knotenpunkten bestimmt, an denen auf dem vorliegenden Streckenabschnitt keine Änderungen vorgenommen werden. (vgl. Topp, H. (2014): Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung, Straßenverkehrstechnik, Heft 1, 2014, S. 30-38). Die geplanten verkehrsrechtlichen Maßnahmen können im vorliegenden Fall eher zu einer Verstetigung des Verkehrs führen. In Bezug auf Luftreinhaltung sind in erster Linie Stickoxide, Feinstaub und Kohlendioxid relevant. Die Wirkung von T30, T40 und T50 auf die Schadstoffproduktion sind nach der Fachliteratur unterschiedlich und hängen zu einem großen Ausmaß von der jeweiligen Fahrverlauf des Verkehrs ab. Generell gilt für 30 km/h ein ungünstigerer Schadstoffausstoß als bei 50 km/h, jedoch nehmen die Beschleunigung und Bremsvorgänge bei 30 und auch 40 km/h ab, sodass der Ausstoß von Luftschadstoffen bei einer Verringerung der zulässige Höchstgeschwindigkeit sich Schadstoffneutral, bzw. im vorliegenden Fall bei einer zu erwartenden Verstetigung des Verkehrs ggf. auch positiv sein kann (vgl. Topp, H. (2014): Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung, Straßenverkehrstechnik, Heft 1, 2014, S. 30-38 und Steven, H. (2012): Schadstoff- und CO2-Emissionen bei Tempo 30. Fachtagung des Umweltbundesamtes im November 2012, Berlin).

Im vorliegenden Fall ist nicht davon auszugehen, dass Verkehrsverlagerungen in bisher lärmarme Straßenabschnitte erfolgen, die zu neuen Lärmbetroffenheiten führen. In Walldorf besteht auf dem Nebenstraßennetz überwiegend ein generelles Tempolimit von 30 km/h, sodass in den Verkehrsbeziehungen auf innerörtlichen Quell-/Ziel-Relationen keine neuen, schnelleren Beziehungen entstehen dürften.

### 3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm <sup>10)</sup>

- Schaffung einer Gemeinde der kurzen Wege mit einer hohen Nutzungsmischung und Dämpfung des Pkw-Zielverkehrs.
- Förderung neuer Mobilitätskonzepte wie z. B. Carsharing oder die Förderung des ÖPNV.

### 3.4 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz <sup>11)</sup> (Begründung, sofern keine ruhigen Gebiete festgelegt wurden)

Festlegung von Flächen im Nordwesten des Gemeindegebiets (Waldlage) und nordöstlich der Ortslage als ruhige Gebiete.

### 3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Anzahl lärm betroffener Personen <sup>12)</sup> (durch die vorgesehenen Maßnahmen)

300

## 4. Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Aktionsplans <sup>13)</sup>

---

### 4.1 Bekanntmachung der Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans (bspw. Veröffentlichung im Amtsblatt)

am:  durch:

### 4.2 Offenlage des Entwurfs des Lärmaktionsplans bzw. bei vorhandenem LAP der Dokumentation seiner Überprüfung zur Mitwirkung

vom:  bis:

### 4.3 Art der öffentlichen Mitwirkung (mindestens eine Form der Mitwirkung notwendig)

- Öffentliche Veranstaltung am:
- Beratung in gemeindlichen Gremien mit Rederecht für die Öffentlichkeit am:
- Sonstige Maßnahmen zur Mitwirkung der Öffentlichkeit:  
Art:  am:

### 4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Art der Würdigung und Konsequenzen der eingegangenen Vorschläge für die Aktionsplanung:

## 5. Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan (falls verfügbar)

---

5.1 Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans <sup>14)</sup>:

5.2 Kosten zur Umsetzung der Maßnahmen  
(geschätzte Gesamtsumme) <sup>15)</sup>:

### 5.3 Kosten-/Nutzenanalyse (ggf. auch textliche Beschreibung) <sup>16)</sup>

## 6. Evaluierung des Aktionsplans <sup>17)</sup>

*Festlegungen, wie dieser Aktionsplan und dessen Ergebnisse überprüft werden sollen bzw. überprüft wurden (bei fortgeschriebenen/überarbeiteten Aktionsplänen)*

Der Lärmaktionsplan Walldorf wird zum festgelegten Zeitpunkt der 4. Stufe der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinien überprüft. Sollten sich in Bezug auf Verkehrsbelastungen neue Entwicklungen ergeben, kann mittels einer weiteren Kartierung des Straßenverkehrslärms eine Überprüfung der bestehenden Maßnahmen erfolgen.

## 7. Inkrafttreten des Aktionsplans

---

### 7.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten <sup>18)</sup>

*(beispielsweise durch Beschluss der Gemeindevertretung oder Unterzeichnung, Datum)*

durch:

am:

### 7.2. Information der Öffentlichkeit über das Inkrafttreten <sup>19)</sup>

erfolgte am:

### 7.3 Link zum Aktionsplan im Internet: <sup>20)</sup>

Ort, Datum, Unterschrift

Name, ggf. Funktion, ggf. Stempel