



**Gemeinde
Warthausen**

Lärmaktionsplan Runde 4

Zwischenbericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung

MODUS CONSULT ULM 
GmbH

Prof. Kh. Schaechterle
Dipl.-Ing. H. Siebrand
Dipl.-Ing. (FH) R. Neumann

Schillerstraße 18
89077 Ulm
0731/39 94 94-0

06.10.2025

Impressum

Auftraggeber	Gemeindeverwaltung Warthausen Alte Biberacher Straße 13, 88447 Warthausen Telefon: 07351 / 5093-0 Internet: www.warthausen.de
vertreten durch	Bürgermeister Wolfgang Jautz
Auftragnehmer	Modus Consult Ulm GmbH Schillerstraße 18, 89077 Ulm Telefon: +49 (0731) 399494-0 Internet: www.modusconsult-ulm.de
Bearbeitung	Cathrin Straub Claus Kiener, M. Eng.
Projektnummer	30202
Projektstatus	Zwischenbericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung
Aufgestellt	Ulm, 06.10.2025

Inhaltsverzeichnis

Impressum	I
Inhaltsverzeichnis	II
Planverzeichnis	III
Anlagenverzeichnis	IV
1. Grundlagen der Bearbeitung	1
1.1 Rechtlicher Hintergrund	1
1.2 Lärmkartierung LUBW	2
1.3 Zielsetzung der Lärmaktionsplanung	4
1.4 Vorausgegangene Lärmaktionsplanung	5
2. Lärmkartierung in Runde 4	7
2.1 Verpflichtende Lärmkartierung	7
2.2 Darstellung und Bewertung der Ergebnisse	7
3. Betroffenheitsanalyse / Lärmminderungskonzept	9
3.1 Strategische Ansätze zur Lärmminderung	9
3.2 Maßnahmenvorschlag zur Lärmminderung	10
3.3 Passiver Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung	17
3.4 Ruhige Gebiete	18
4. Beteiligung der Öffentlichkeit	19

Planverzeichnis

- Planreihe 1 Rasterlärmkarten Gesamtgemeinde
 Plan 1.1 BESTAND, Zeitbereich Tag (06 – 22 Uhr)
 Plan 1.2 BESTAND, Zeitbereich Nacht (22 – 06 Uhr)
- Planreihe 2 Gebäudelärmkarten Warthausen
 Plan 2.1 BESTAND, Auslösewerte Lärmsanierung, Tag
 Plan 2.2 BESTAND, Auslösewerte Lärmsanierung, Nacht
 Plan 2.3 BESTAND, Werte Ermessenslenkung, Tag
 Plan 2.4 BESTAND, Werte Ermessenslenkung, Nacht
 Plan 2.5 PLANUNG LAP(4), Auslösewerte Lärmsanierung, Tag
 Plan 2.6 BESTAND, Werte Ermessenslenkung, Nacht
 Plan 2.7 PLANUNG LAP(4), Differenz-Gebäudelärmkarte, Tag
 Plan 2.8 PLANUNG LAP(4), Differenz-Gebäudelärmkarte, Nacht
- Planreihe 3 Gebäudelärmkarten Herrlishöfen
 Plan 3.1 BESTAND, Auslösewerte Lärmsanierung, Tag
 Plan 3.2 BESTAND, Auslösewerte Lärmsanierung, Nacht
 Plan 3.3 BESTAND, Werte Ermessenslenkung, Tag
 Plan 3.4 BESTAND, Werte Ermessenslenkung, Nacht
 Plan 3.5 PLANUNG LAP(4), Auslösewerte Lärmsanierung, Tag
 Plan 3.6 PLANUNG LAP(4), Auslösewerte Lärmsanierung, Nacht
 Plan 3.7 PLANUNG LAP(4), Differenz-Gebäudelärmkarte, Tag
 Plan 3.8 PLANUNG LAP(4), Differenz-Gebäudelärmkarte, Nacht
- Planreihe 4 Gebäudelärmkarten Barabein
 Plan 4.1 BESTAND, Auslösewerte Lärmsanierung, Tag
 Plan 4.2 BESTAND, Auslösewerte Lärmsanierung, Nacht
 Plan 4.3 BESTAND, Werte Ermessenslenkung, Tag
 Plan 4.4 BESTAND, Werte Ermessenslenkung, Nacht
 Plan 4.5 PLANUNG LAP(4), Auslösewerte Lärmsanierung, Tag
 Plan 4.6 PLANUNG LAP(4), Auslösewerte Lärmsanierung, Nacht
 Plan 4.7 PLANUNG LAP(4), Differenz-Gebäudelärmkarte, Tag
 Plan 4.8 PLANUNG LAP(4), Differenz-Gebäudelärmkarte, Nacht
- Planreihe 5 Ruhige Gebiete (Vorschlagsflächen)
 Plan 5.1 PLANUNG LAP(4), LSG „Schloßhalde Warthausen“ (Nr. 4.26.003)
 Plan 5.2 PLANUNG LAP(4), LSG „Katzen-, Bestens-, Fabrik-, Pfannen-,
 Ulmer Steighalde “ (4.26.011)

Anlagenverzeichnis

- | | |
|----------|--|
| Anlage 1 | Übersichtslageplan
Kartierungsstrecken, Verkehrsdaten |
| Anlage 2 | Ergänzende Informationen für die Lärmkartierung
<i>Anlage 2.1 Flächennutzungsplan (BESTAND)</i>
<i>Anlage 2.2 Fahrbahnbeläge (BESTAND)</i>
<i>Anlage 2.3 Geschwindigkeiten, Knotenpunkte (BESTAND)</i> |
| Anlage 3 | Potenzielle Flächen für „Ruhige Gebiete“ |
| Anlage 4 | Betroffenheitsanalyse BESTAND
Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19
Beurteilung über Auslösewerte Lärmsanierung
und Beurteilung ab Werte Ermessenslenkung
Tabellarische Zusammenstellung |
| Anlage 5 | Wirkungsanalyse PLANUNG LAP(4)
Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19
Beurteilung über Auslösewerte Lärmsanierung
und Beurteilung ab Werte Ermessenslenkung
Tabellarische Zusammenstellung der vorgeschlagenen Maßnahmen |

1. Grundlagen der Bearbeitung

1.1 Rechtlicher Hintergrund

Die EU-Kommission möchte die Gesundheit der Menschen und den Schutz der Umwelt auf einem hohen Niveau sicherstellen. Durch das Instrument der Lärmaktionsplanung sollen neue Belästigungen durch Umgebungslärm verhindert, vorhandene Lärmbelastungen reduziert und ruhige Gebiete vor zusätzlicher Verlärmung geschützt werden.

Die Lärmaktionsplanung besteht im Wesentlichen aus drei Teilen:

- **Lärmkartierung:** Berechnung und Darstellung der vorhandenen Lärmbelastung
- **Beteiligung:** Information & Beteiligung der Öffentlichkeit zum Umgebungslärm
- **Lärmaktionsplan:** Ausarbeitung von Konzepten/Maßnahmen zur Lärminderung

Im Jahr 2002 trat dazu die „Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm“ (Richtlinie 2002/49/EG) in Kraft, welche durch Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (§§ 47a bis 47f) im Jahr 2005 in nationales Recht umgesetzt wurde.

Die Lärmkartierung und die erste Information der Öffentlichkeit erfolgen (außer für die Ballungsräume) in jedem Bundesland zentral durch die jeweiligen Landesämter bzw. für bundeseigene Schienenstrecken durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), die Ausarbeitung von Lärmaktionsplänen ist dann Aufgabe der betroffenen Kommunen. Ballungsräume sind in Baden-Württemberg die Städte Stuttgart (einschließlich Teile von Esslingen), Karlsruhe, Mannheim, Freiburg, Heidelberg, Pforzheim, Heilbronn, Reutlingen und Ulm.

Lärmquellen	Lärmkartierung	Lärmaktionsplanung
	Fristen: jeweils 30. Juni 2012, 2017, 2022, ...	Fristen: jeweils 18. Juli 2013, 2018, 2024*, ...
	Zuständigkeit	Zuständigkeit
Ballungsräume > 100.000 Einwohner	Ballungsräume	Ballungsräume
Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Kfz/Jahr (8.200 Kfz/Tag)	LUBW	Kommunen
Haupteisenbahnstrecken > 30.000 Züge/Jahr (82 Züge/Tag)	bundeseigene: Eisenbahn-Bundesamt	bundeseigene: Eisenbahn-Bundesamt
	nicht-bundeseigene: LUBW	nicht-bundeseigene: Kommunen
Großflughäfen > 50.000 Bewegungen/Jahr (in BW nur Flughafen Stuttgart)	LUBW	Regierungspräsidium Stuttgart

*geänderte Frist: Zukünftig sind etwa zwei Jahre Zeit zwischen der Lärmkartierung und dem Abschluss der Aktionsplanung

Abbildung 1: Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung: Lärmquellen, Zuständigkeiten und Fristen

In Baden-Württemberg hat die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) über die in Abbildung 1 genannten Zuständigkeiten hinaus die Aufgabe, die erarbeiteten Lärmkarten und Lärmaktionspläne dem Umweltbundesamt zur Berichterstattung an die EU-Kommission zu übermitteln. Die LUBW stellt den Kommunen außerdem die Berechnungsgrundlagen und Ergebnisdaten der Lärmkartierung für weitergehende Analysen im Rahmen der Lärmaktionsplanung auf Anfrage kostenfrei zur Verfügung.

Erstmals wurden im Jahr 2007 landesweit Lärmkarten in reduziertem Umfang¹ der Stufe I erstellt. Seit dem Jahr 2012 erfolgt die Lärmkartierung alle fünf Jahre mit dem vollen Kartierungsumfang der Stufe II.

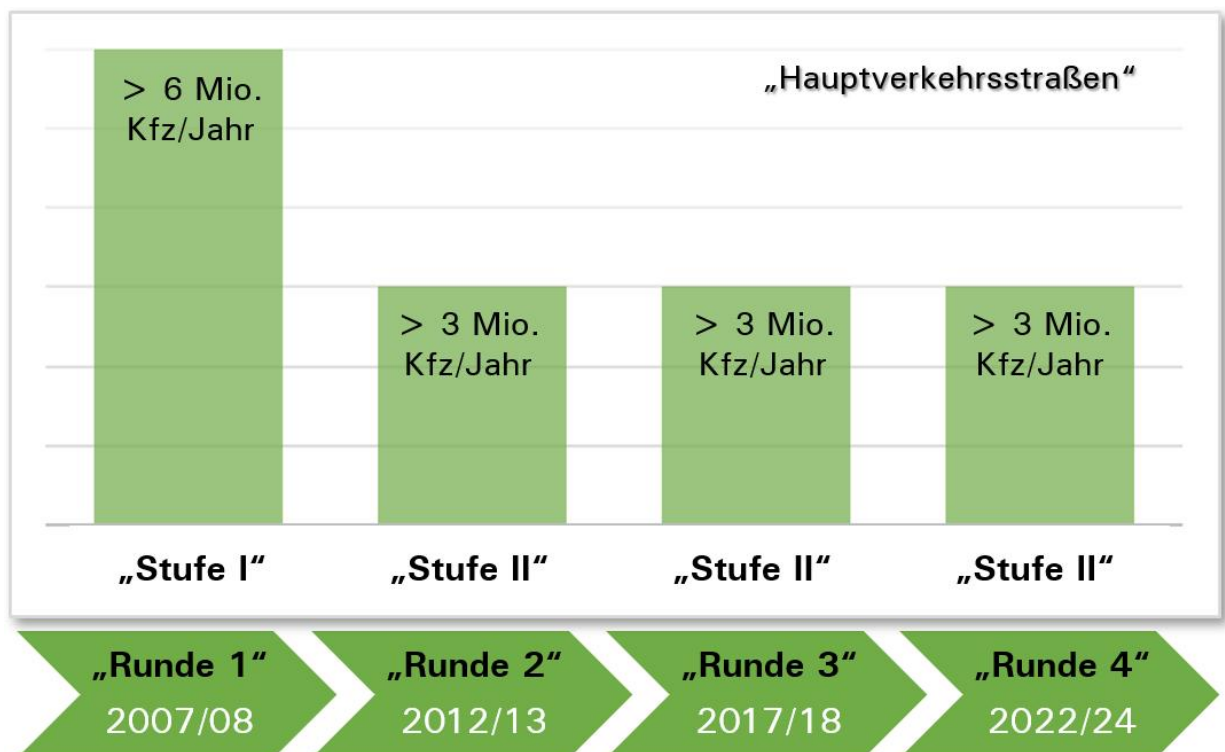


Abbildung 2: „Stufen“ und „Runden“ der Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung

Die Lärmkarten und Lärmaktionspläne sind mindestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten bzw. fortzuschreiben.

1.2 Lärmkartierung LUBW

Die LUBW erstellt die Lärmkartierung für Hauptverkehrsstraßen (= Pflichtkartierungsstrecken). Hauptverkehrsstraßen im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Bundesautobahnen (BAB), Bundesstraßen (B) und Landesstraßen (L) mit einem jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) von mehr als 8.200 Kfz/Tag. Kreisstraßen sind, unabhängig vom Verkehrsaufkommen, per Definition keine Hauptverkehrsstraßen.

Durch das Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg werden seit 2010 jährlich entweder gemessene, fortgeschriebene oder geschätzte Verkehrsmengen auf dem klassifizierten Straßennetz

¹ Kartierungsumfang Stufe I: Ballungsräume > 200.000 EW; Hauptverkehrsstraßen > 6 Mio. Kfz/a; Haupteisenbahnstrecken > 60.000 Züge/a; Großflughäfen > 50.000 Bewegungen/a

ausgewiesen. Die Ergebnisse des Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg stehen über die Homepage MOBIDATA BW (<https://mobidata-bw.de/>) öffentlich zur Verfügung.

Im Rahmen der Lärmkartierung LUBW 2022 (Runde 4) werden Hauptverkehrsstraßen entsprechend den Ergebnissen des Verkehrsmonitoring 2019 berücksichtigt. In Warthausen sind das die B 30, B 312, B 465, L 251 und L 267

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022

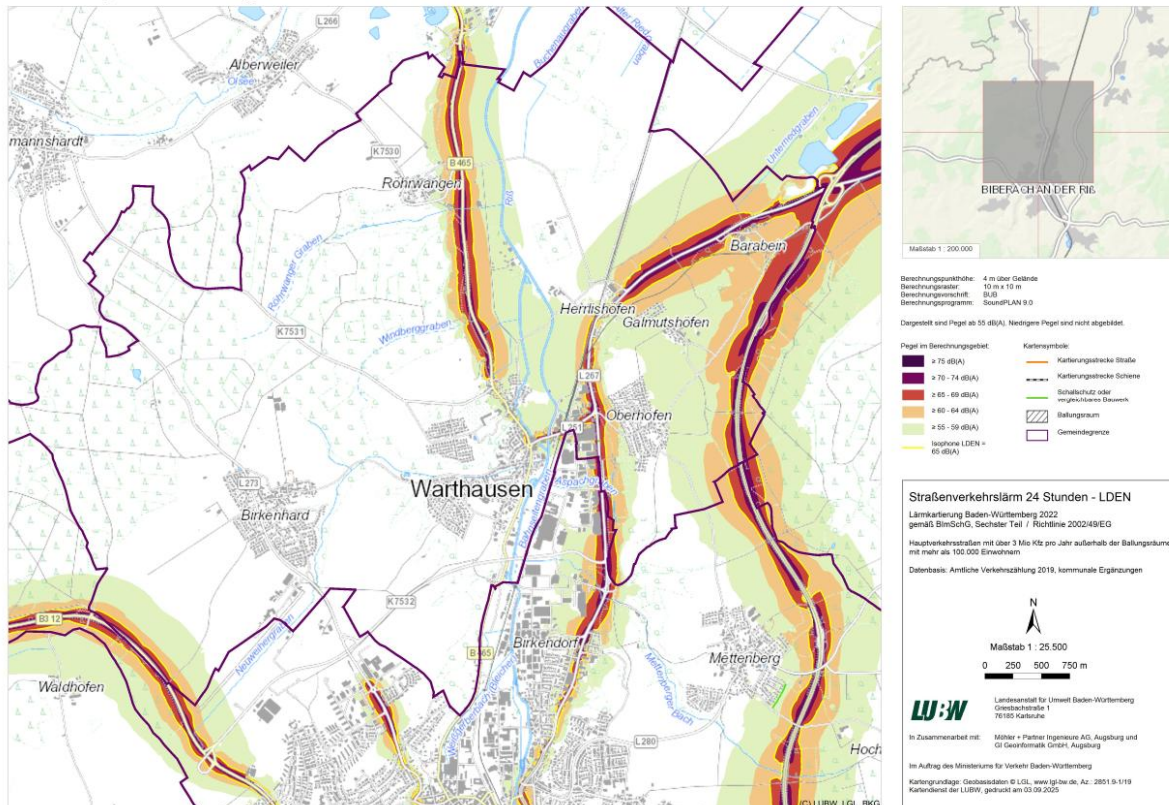


Abbildung 3: Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022, Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{DEN}

Der Straßenverkehrslärm wird auf Grundlage des jahresdurchschnittlichen, täglichen Verkehrsaufkommens (DTV) berechnet. Dabei wird nach den vier Fahrzeuggruppen Pkw, Lkw1 (Lkw ohne Anhänger, Busse), Lkw2 (Lkw mit Anhänger, Sattelzüge) und Motorräder differenziert. In der modellhaften Berechnung werden Korrekturen für Steigungs- und Gefällestrrecken, für die Störwirkung durch das Anfahren und Bremsen an bestimmten Knotenpunkten und für unterschiedliche Straßendeckschichten vorgenommen. Weiter werden die zulässige Höchstgeschwindigkeit sowie evtl. vorhandene Lärmschutzeinrichtungen in der Lärmberechnung berücksichtigt.

Für das Land Baden-Württemberg stehen die Ergebnisse der Lärmkartierung sowie Informationen zur Lärmaktionsplanung auf der Homepage der Landesanstalt für Umwelt (LUBW) bereit: <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/en/laerm-und-erschuetterungen>

Bei der Lärmkartierung 2022 werden alle Lärmkarten in der EU nach neuen, einheitlichen Berechnungsverfahren erstellt, damit die Ergebnisse zwischen den Mitgliedstaaten vergleichbar sind. In Runde 4 wird als Berechnungsgrundlage für den Straßenverkehrslärm die "Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB" vom 07. September 2021 verwendet.

Für die Beschreibung der Lärmbelastung werden nach BUB die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} verwendet. Der Lärminde x L_{DEN} beschreibt die Lärmbelastung über 24 Stunden und setzt sich aus den drei Zeitbereichen "day" (06 – 18 Uhr), "evening" (18 – 21 Uhr) und "night" (22 – 06 Uhr) zusammen, wobei die höheren Störwirkungen am Abend (+5 dB(A)) und in der Nacht (+10 dB(A)) durch einen Zuschlag stärker gewichtet werden. Der Lärminde x L_{Night} beschreibt die Lärmbelastung nur für den Nachtzeitraum von 22 bis 06 Uhr.

Die Lärmkartierungen der Runden 1 bis 3 wurden noch nach vorläufigen Berechnungsgrundlagen (VUBS, VBEB) durchgeführt. Deshalb sind die neuen Lärmkarten der Runde 4 nicht mit den Lärmkarten aus den vorausgegangenen Runden vergleichbar, gleiches gilt auch für die Anzahl der von Umgebungslärm betroffenen Personen. Vielerorts werden jetzt deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen – obwohl sich die Lärmsituation zwischenzeitlich nicht wesentlich geändert hat oder sogar Lärmschutzmaßnahmen ergriffen wurden.

Um die Maßnahmenplanung zu erleichtern, stellt die LUBW erstmalig in Runde 4 neben der Lärmkartierung nach europäischem Regelwerk (BUB) auch Berechnungsergebnisse nach nationalem Regelwerk (RLS-19) zur Verfügung. Auf dieser Grundlage kann für die kartierten Straßenabschnitte direkt in die Maßnahmenplanung eingestiegen werden, die bisher erforderliche Um- oder Neuberechnung entfällt. In Runde 4 werden als nationale Berechnungsgrundlage für den Straßenverkehrslärm die "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-19", Ausgabe 2019 verwendet.

Für die Beschreibung der Lärmbelastung werden nach RLS-19 die Lärmindizes L_{Tag} und L_{Nacht} verwendet. Der Lärminde x L_{Tag} beschreibt die Lärmbelastung im Zeitraum von 06 – 22 Uhr und der Lärminde x L_{Nacht} im Zeitraum von 22 – 06 Uhr.

Den kartierten Kommunen werden durch die LUBW die Berechnungsgrundlagen (Geländemodell, Gebäudemodell, Emissionsquellen und Lärmschutzeinrichtungen) und Ergebnisdaten der Lärmkartierung (Berechnungsergebnisse nach BUB und RLS-19) für weitergehende Analysen im Rahmen der Lärmaktionsplanung auf Anfrage kostenfrei zur Verfügung gestellt.

1.3 Zielsetzung der Lärmaktionsplanung

Gemäß dem jüngsten „Kooperationserlass“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 08.02.2023 sind Lärmaktionspläne grundsätzlich für alle von der Umgebungslärmkartierung erfassten Gebiete aufzustellen, unabhängig davon, ob Lärmprobleme vorhanden sind oder auf dem kartierten Gemeindegebiet Lärmbetroffene ermittelt wurden.

In einfach gelagerten Fällen, wenn beispielsweise keine Betroffenen über 65 dB(A) bezogen auf den 24-h-Lärminde x L_{DEN} bzw. 55 dB(A) bezogen auf den Nacht-Lärminde x L_{Night} (22 - 6 Uhr) ausgewiesen sind, kann es ausreichend sein, eine **vereinfachte Lärmaktionsplanung** durchzuführen.

Bei Lärmproblemen über 65 dB(A) L_{DEN} bzw. über 55 dB(A) L_{Night} ist ein **qualifizierter Lärmaktionsplan** mit Maßnahmenplanung aufzustellen. Durch geeignete Lärminderungsmaßnahmen sollen die Beurteilungspegeln von 65 dB(A) L_{DEN} bzw. über 55 dB(A) L_{Night} nach Möglichkeit unterschritten werden. 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} .

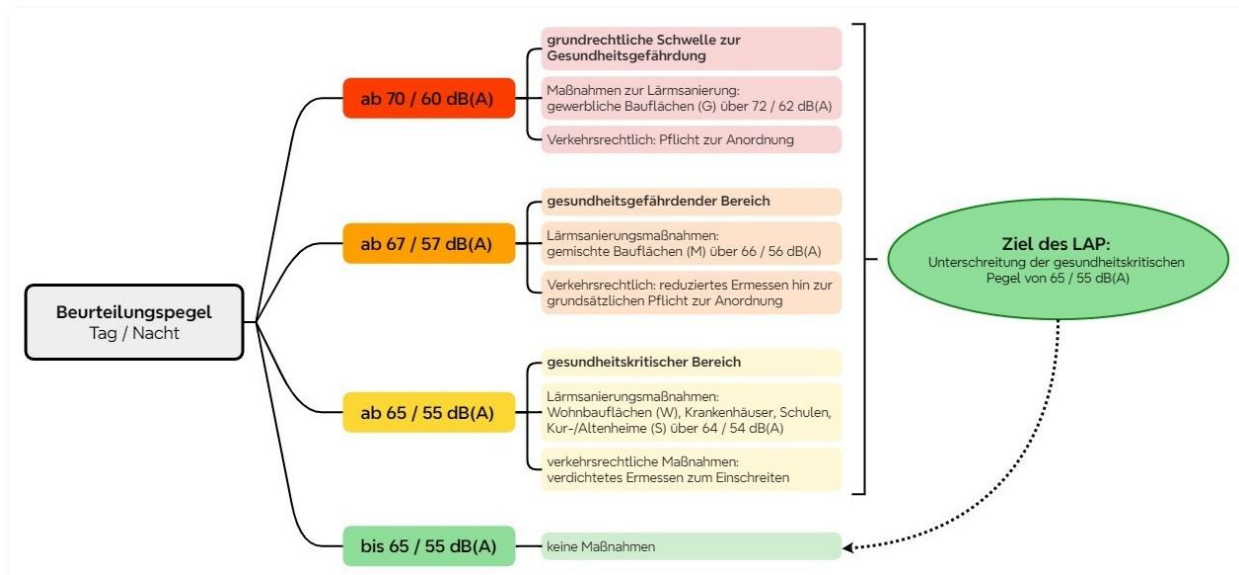


Abbildung 4: Zielsetzung der Lärmaktionsplanung

Mindestziel der Lärmaktionsplanung sollte sein, alle Beurteilungspegel ab der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung ($\geq 70 / 60$ dB(A) Tag / Nacht) zu reduzieren ("Ziel 1").

Darüber hinaus sollte angestrebt werden, alle Beurteilungspegel im gesundheitsgefährdenden Bereich (zwischen 67 und 70 dB(A) am Tag bzw. 57 und 60 dB(A) in der Nacht) auf unter 67 / 57 dB(A) zu reduzieren ("Ziel 2").

Als **Maximalziel** sollen nach Möglichkeit auch die Beurteilungspegel im gesundheitskritischen Bereich (zwischen 65 und 67 dB(A) am Tag bzw. 55 und 57 dB(A) in der Nacht) auf unter 65 / 55 dB(A) gesenkt werden ("Ziel 3").

Darüber hinaus ist in beiden Fällen zu prüfen, ob durch die Ausweisung **ruhiger Gebiete** zum weitergehenden Ziel der Umgebungslärmrichtlinie beigetragen werden kann, die Umweltqualität zu erhalten und eine künftige Verlärmung solcher Räume zu vermeiden.

Im Kooperationserlass wird den Gemeinden empfohlen, für eine zielgerichtete Lärmaktionsplanung die Lärmkartierung über den gesetzlichen Kartierungsumfang hinaus um weitere lärmrelevante Straßen zu ergänzen und durch eine räumlich differenzierte Betroffenheitsanalyse zu verfeinern. Dadurch können beispielsweise Gebiete mit Mehrfachbelastungen besser beurteilt, die Grundlage zur Identifizierung potenzieller ruhiger Gebiete verbessert und die Beurteilung von Verkehrsverlagerungseffekten, die möglicherweise mit angedachten Lärmschutzmaßnahmen einhergehen, erleichtert werden.

1.4 Vorausgegangene Lärmaktionsplanung

Im Rahmen des Lärmaktionsplanes der Runde 3 wurden die Pflichtkartierungsstrecken B 465 Ortsdurchfahrt (OD) Warthausen und die L 267 OD Herrlishöfen betrachtet. Folgende wesentlichen Ergebnisse wurden festgehalten:

- Für die B 465, Ehinger Straße, nördlich des Kreisverkehrs ist im Ergebnis der Lärmkartierung LUBW 2018 (Runde 3) keine wesentliche Änderung gegenüber der Lärmkartierung LUBW 2012 (Runde 2) zu erkennen. Die beantragte Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen, wurde abgelehnt.

- Für die L 267, Ulmer Straße, in der Ortsdurchfahrt Herrlishöfen wurde eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage beantragt, welche im Jahr 2018 installiert wurde.
- Die langfristig geplante Ortsumfahrung Warthausen ist in der Umsetzungskonzeption als Stufe 2 mit Planungsbeginn 2025 vorgesehen (aus Stellungnahme RP Tübingen; Beteiligung TÖB /erstes Quartal 2021)
- Die Festlegung „ruhiger Gebiete“ blieb nach Überprüfung ohne Beschluss.
- Die Überprüfung des Lärmaktionsplanes vom 26.04.2021 vor dem Hintergrund der aktuellen Lärmkartierung LUBW 2018 hat für die Gemeinde Warthausen keine wesentlichen neuen Erkenntnisse ergeben. Somit erfolgt spätestens in fünf Jahren eine erneute Überprüfung der konkreten Lärmsituation mit den zu diesem Zeitpunkt aktuellen Verkehrszahlen und Auslösewerten.

2. Lärmkartierung in Runde 4

2.1 Verpflichtende Lärmkartierung

In der aktuellen Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Gemeinde Warthausen werden als Pflichtkartierungsstrecken die Bundesstraßen 30 und 312 (beide außerorts), der nördliche Abschnitt der Bundesstraße 465 sowie die Landesstraßen 251 und 267 berücksichtigt. Gegenüber den Pflichtkartierungsstrecken aus Runde 3 ist der südliche Abschnitt der Bundesstraße 465 in Runde 4 aufgrund fehlender Verkehrsmengen (Entfall der VM-Zählstelle 85903) nicht mehr Bestandteil der Pflichtkartierung.

Einen Überblick über die verpflichtenden Kartierungsstrecken vermittelt [Anlage 1](#). Darin sind auch Lage der Verkehrsmonitoring-Zählstellen BW sowie die entsprechenden Verkehrsmengen und Abschnittseinteilungen ersichtlich. Die Aufteilung auf die beiden Zeitbereiche Tag und Nacht sowie auf die vier Fahrzeuggruppen erfolgt über die Daten der nächstgelegenen Zählstellen des Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg.

Mit den von der LUBW zur Verfügung gestellten Modelldaten wurde ein 3D-Rechnmodell aufgebaut, berechnet und eine detaillierte Betroffenheitsanalyse durchgeführt. Im Rechenmodell werden darüber hinaus die in [Anlage 2](#) dokumentierten, weiteren lärmrelevanten Grundlagen wie Bauflächen (Flächennutzungsplanung), vorhandene Fahrbahnbeläge, zulässige Höchstgeschwindigkeiten und Knotenpunkttypen berücksichtigt.

2.2 Darstellung und Bewertung der Ergebnisse

Die Ergebnisse der flächenhaften Lärmkartierung Runde 4 sind als Rasterlärmkarten nach RLS-19 in [Planreihe 1](#) für das kartierte Gemeindegebiet dargestellt. Die Rasterlärmkarten zeigen die Verlärmung in der Fläche für die beiden Zeitbereiche Tag (06 – 22 Uhr) und Nacht (22 – 06 Uhr) in einer Höhe von 4 Meter über dem Gelände. Sie dienen als strategische Karten für die Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung sowie die Bauleitplanung und im Zusammenhang mit den in [Anlage 3](#) abgebildeten Potentialflächen auch zur Identifizierung ruhiger Gebiete.

Die Ergebnisse der gebäudescharfen Lärmkartierung Runde 4 (BESTAND) sind als Gebäudelärmkarten nach RLS-19 für die einzelnen Ortslagen ab [Planreihe 2](#) dargestellt. Bei der Anspruchsprüfung von Lärmschutzmaßnahmen ist zwischen baulichen/konstruktiven Maßnahmen (z. B. Austausch Fahrbahnbelag, Lärmschutzwand/-wall, Lärmschutzfenster) und verkehrsrechtlichen Maßnahmen (z. B. Geschwindigkeitsreduzierung, Fahrverbote für Schwerverkehr) zu unterscheiden:

Voraussetzung für [bauliche/konstruktive Lärmschutzmaßnahmen](#) ist eine Überschreitung der Auslösewerte für die Lärmsanierung gemäß Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997 (VLärmSchR97). Hier gelten in Abhängigkeit der Art der baulichen Nutzung folgende Auslösewerte für Tag / Nacht:

■ (W) Wohnbauflächen	64 / 54 dB(A)
■ (M) gemischte Bauflächen	66 / 56 dB(A)
■ (G) gewerbliche Bauflächen	72 / 62 dB(A)
■ (S) Sonderbauflächen (explizit für Krankenhäuser, Schulen, Kur-/Altenheime)	64 / 54 dB(A)

In den Gebäudelärmkarten x.1 (Tag, 06 – 22 Uhr) und x.2 (Nacht, 22 – 06 Uhr) sind diejenigen Gebäude farbig markiert, an denen der jeweilige Gebäude-Maximalpegel über den Auslösewerten für die Lärmsanierung liegt. Ergänzend zu den Plänen sind in [Anlage 4](#) die entsprechenden tabellarischen Auswertungen für die Bestandskartierung zu finden.

Voraussetzung für [verkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen](#) ist ein Erreichen der im jüngsten Kooperationserlass für die Ermessenslenkung bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen genannten Werten für Tag / Nacht:

- ab 65 / 55 dB(A) verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten
- ab 67 / 57 dB(A) reduziertes Ermessen hin zur grundsätzlichen Anordnungspflicht
- ab 70 / 60 dB(A) grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung

In den Gebäudelärmkarten x.3 (Tag, 06 – 22 Uhr) und x.4 (Nacht, 22 – 06 Uhr) sind diejenigen Gebäude farbig gestuft markiert, an denen der jeweilige Gebäude-Maximalpegel ab den Werten der Ermessenslenkung bei verkehrsrechtlichen Maßnahmen liegt. Ergänzend zu den Plänen sind ebenfalls in [Anlage 3](#) die entsprechenden tabellarischen Auswertungen für die Bestandskartierung zu finden.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind in der Regel nur im Zusammenhang mit einem Gesamtkonzept zur Lärminderung (vorbeugende Maßnahmen zur Lärmvermeidung und bauliche/konstruktive Maßnahmen zur Lärminderung) genehmigungsfähig.

Anhand der Auswertung der verpflichtenden Lärmkartierung hinsichtlich betroffener Gebäude und Einwohner*innen (Betroffenheitsanalyse) werden für entsprechend herausgearbeiteten Lärmschwerpunkte geeignete Maßnahmen zur Lärminderung vorgeschlagen (Lärminderungskonzept).

3. Betroffenheitsanalyse / Lärminderungskonzept

3.1 Strategische Ansätze zur Lärminderung

3.1.1 Langfristige Maßnahmen

Langfristig kann eine nachhaltige Reduzierung des Straßenverkehrslärms durch einen deutlichen Ausbau der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erreicht werden. Dazu gehören gleichermaßen Verbesserung der fußläufigen Infrastruktur, des Radwegenetzes und des Angebotes im öffentlichen Verkehr. Die Erkenntnisse aus der Lärmaktionsplanung sollten deshalb in aktuelle und zukünftige städtebauliche Planungen (Bauleitplanung, Mobilitätsplanung) der Gemeinde einfließen.

Als weitere wichtige Maßnahme, um langfristig eine Lärminderung zu erreichen, ist die öffentliche Information und Kommunikation zum Thema Umgebungslärm. Wenn es gelingt, das Bewusstsein eines jeden einzelnen zum Thema Lärm zu schärfen, kann durch Verhaltensänderung (z. B. verstärkte Nutzung ÖV, Bike-/Carsharing) und durch lärmbewusste Entscheidungen beim Kfz (z. B. lärmarme Reifen, leisere Motoren und Auspuffanlagen) der Straßenverkehrslärm reduziert werden.

Ebenfalls als langfristige Maßnahme kann der Neubau von Straßeninfrastruktur zur Lärminderung beitragen. In diesem Falle ist jedoch eine genaue Abwägung der vom Lärm entlasteten Bestandsstraßen zu den durch eine Neubautrasse zusätzlich verlärmten Bereichen durchzuführen.

Entsprechende Maßnahmen können zum Zeitpunkt der Erarbeitung eines Lärmaktionsplanes in der Regel nicht hinreichend konkret in die Lärminderungsplanung für die nächsten fünf Jahre aufgenommen werden. Sie stellen trotzdem einen wichtigen Baustein zur Minderung der von Umgebungslärm betroffenen Kommunen dar und sollten zukünftig verstärkt Berücksichtigung finden.

3.1.2 Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen

Als mittelfristig sind in der Regel baulich/konstruktive Lärmschutzmaßnahmen zu verstehen. Dazu zählen Maßnahmen am Straßenbelag, Reduzierung der Querschnitte, Umbau von Knotenpunkten, Bau von Lärmschutzwänden/-wällen oder die Schalldämmung an Gebäuden.

Aber auch organisatorische Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses, zur Verkehrsberuhigung, zur Parkraumbewirtschaftung sowie die Verbesserung der Fahrzeuge und Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs sind hier von Belang.

Kurzfristig sind in der Regel nur restriktive Maßnahmen für den Straßenverkehr, wie zum Beispiel Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit², zeitliche oder räumliche Beschränkungen oder Fahrverbote zu nennen.

² *Anmerkung zu Geschwindigkeitskontrollen:* Die Überwachung des fließenden Verkehrs im öffentlichen Raum obliegt der unteren Verkehrsbehörde, welche diese im pflichtgemäßen Ermessen durchführt. Dabei handelt es sich um keine verkehrsrechtliche Maßnahme, sondern um eine Überwachung verkehrsrechtlicher Vorschriften gemäß Polizei- oder Ordnungswidrigkeitenrecht. Dementsprechend können Geschwindigkeitskontrollen nicht als Maßnahme in einem Lärmaktionsplan verbindlich vorgeschrieben werden. Dies würde den falschen Eindruck einer rechtlichen Verpflichtung seitens der Kontrollbehörden erwecken. Den Kommunen steht es jedoch frei, Maßnahmen zur Prävention wie zum Beispiel Geschwindigkeitsanzeigetafeln oder Lärmschutzdisplays anzuschaffen und regelmäßig aufzustellen.

Entsprechende kurz- bis mittelfristige Maßnahmen können im Rahmen eines Lärmaktionsplanes in der Regel hinreichend konkret in die Lärminderungsplanung für die nächsten fünf Jahre aufgenommen, ihre lärmindernde Wirkung berechnet und ausgewertet/dargestellt werden.

3.2 Maßnahmenvorschlag zur Lärminderung

Nachfolgend werden die Ergebnisse der verpflichtenden Lärmkartierung, die daraus abgeleiteten Betroffenheitsanalyse sowie konkrete, kurz- bis mittelfristig umsetzbare Maßnamenvorschläge für die einzelnen Abschnitte besprochen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen orientieren sich nach dem folgenden Lärminderungskonzept:

- **Schritt 1:** Sofern mit der Überschreitung der Auslösewerte für die Lärmsanierung die Bedingungen für bauliche/konstruktive Lärmsanierungsmaßnahmen gegeben sind, werden diese als erste Maßnahme(n) für den betroffenen Straßenabschnitt vorgeschlagen. Der Schwerpunkt liegt hierbei auf dem Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge, wodurch eine Lärminderung zwischen -2 und -3 dB(A) erreicht werden kann. Wo es die städtebauliche Situation zulässt, werden auch Lärmschutzwände/-wälle als Maßnahmen vorgeschlagen.
- **Schritt 2:** Sofern auch unter Berücksichtigung der im ersten Schritt vorgeschlagenen, baulich/konstruktiven Maßnahme(n) die Werte für die Ermessenslenkung überschritten sind, werden für den betroffenen Straßenabschnitt zusätzlich straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen vorgeschlagen. Der Schwerpunkt liegt hierbei auf einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Innerhalb der Ortsdurchfahrten kann durch eine Reduzierung von 50 auf 30 km/h eine Lärminderung zwischen -2 und -3 dB(A) erreicht werden. Aus der Interessensabwägung mit anderen Belangen (Verkehrsfunktion, ÖV) kann auch eine Reduzierung von 50 auf 40 km/h als milderes Mittel oder der Verzicht von Geschwindigkeitsreduzierungen im Hauptverkehrsstraßennetz vorgeschlagen werden.
- **Schritt 3:** Sofern durch die Maßnahmen der Schritte 1 und 2 immer noch Beurteilungspegel über den Auslösewerten für die Lärmsanierung vorliegen, kann durch Lärmschutzfenster eine zusätzliche Lärminderungen innerhalb der betroffenen Gebäude erreicht werden.

Die gebäudescharfe Wirkungsanalyse der vorgeschlagenen Maßnahmen des Lärminderungskonzeptes Runde 4 (PLANUNG) ist als Gebäudelärmkarte sowie als Differenzlärmkarte jeweils nach RLS-19 für die einzelnen Ortslagen ab [Planreihe 2](#) dargestellt. Ergänzend zu den Plänen sind in [Anlage 5](#) die entsprechende tabellarische Zusammenstellung der vorgeschlagenen Maßnahmen sowie die Auswertungen der Wirkungsanalyse zu finden.

Nachfolgend werden die entsprechend dem Lärminderungskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen im Einzelnen besprochen und abgewogen.

3.2.1 Warthausen, B465 Ehinger Straße

Durch die Ortslage von Warthausen verläuft die Bundesstraße 465 zwischen Biberach und Ehingen. Der Straßenabschnitt der B465 zwischen der Einmündung L251 (Kreisverkehrsplatz) im Süden

und der Ortstafel im Norden verläuft im Zuge der Ortsdurchfahrt (OD) mit beidseitig als Mischgebietsflächen ausgewiesenen Bebauung.

Tabelle 1: Betroffenheitsanalyse B465 Ehinger Straße

Betroffenheitsanalyse	Tag (6 – 22 Uhr)			Nacht (22 – 6 Uhr)		
max. Beurteilungspegel	74 dB(A)			65 dB(A)		
EW > Auslösewerte	178			216		
EW ≥ 65 / 67 / 70 Tag bzw. ≥ 55 / 57 / 60 Nacht	148	42	26	45	175	33

Die erste Gebäudereihe im Abschnitt zwischen der Einmündung L251 (Kreisverkehrsplatz) im Süden und der Ortstafel im Norden ist am Tag von Beurteilungspegeln über 70 und in der Nacht von über 60 dB(A) betroffen. Da hier bereits ein lärmindernder Fahrbahnbelag (AC 11) vorhanden ist, kommen zur Lärminderung kurzfristig eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h sowie mittel- bis langfristig eine Überprüfung der Querschnittsgestaltung in Betracht.

Im Rahmen der Lärminderungsplanung Runde 4 werden für die B465 Ortsdurchfahrt Warthausen folgende konkreten Lärmsanierungsmaßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen:

Maßnahmen 1a und 1b: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im Zuge der B465 Ehinger Straße im Abschnitt Kreisverkehrsplatz B465/L251 bis Einmündung Brauerstraße auf eine Länge von 210 m (M1a) und von Hanfgasse bis Ortstafel Nord auf eine Länge von 140 m (M1b) für Tag und Nacht.

Begründung: In den Zeiträumen Tag / Nacht sind 148 / 45 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln im gesundheitskritischen Bereich betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen verdichtet sich ab diesen Werten das Ermessen zum Einschreiten. Weiter sind von Beurteilungspegeln im gesundheitsgefährdenden Bereich 42 / 175 Personen betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen reduziert sich ab diesen Werten das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen. Darüber hinaus sind 26 / 33 Personen von Beurteilungspegeln ab der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung betroffen. Die Maßnahmen 1a und 1b sind als Verlängerung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h (Seniorenresidenz) zwischen Brauerstraße und Hanfgasse zu verstehen. Der vorhandene lärmindernde Fahrbahnbelag allein ist für eine nachhaltige Lärmreduzierung nicht ausreichend.

- **Alternativenprüfung:** Andere Maßnahmen planerischer oder straßenbaulicher Natur kommen hier nicht in Betracht. Langfristig ist eine Entlastung der OD durch die Maßnahme "B465 OU Warthausen" zu erwarten. Diese Maßnahme steht unter der Projektnummer "B465-G40-BW" im Vordringlichen Bedarf (VB) des Bundesverkehrswegeplanes 2030. Entsprechend dem Schreiben des VM vom 22. Februar 2022 (Gz.: VM2-3941-4/3/12) zur Umsetzung der Maßnahmen in Baden-Württemberg ist diese Maßnahme der Planungsgruppe 4 (noch nicht mit der Planung begonnen) zugeordnet. Alternativrouten für eine Änderung der Verkehrsführung stehen im örtlichen Straßennetz nicht zur Verfügung. Eine Verdrängung in das nachgeordnete Straßennetz würde eine zusätzliche Verlärmung in der Fläche bedeuten und widerspräche der Funktion der Bündelung des Verkehrs (und damit auch des Lärmschutzes) auf dem klassifizierten Straßennetz.

Lärmsanierungsmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle kommen aus städtebaulichen Gründen und dem fehlenden Platzbedarf hier ebenfalls nicht in Betracht.

- **Interessensabwägung:** Das vorrangige Interesse der Verkehrsteilnehmer*innen, die Ortsdurchfahrt zügig mit der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu durchfahren, wird im Rahmen der Interessenabwägung weitaus weniger gewichtet als die gesundheitlichen Interessen der von Beurteilungspegeln bis zu 74 dB(A) am Tag bzw. 65 dB(A) in der Nacht betroffenen Anwohner*innen.
- **Verkehrsverlagerung:** Durch die Geschwindigkeitsreduzierung auf einer Gesamtlänge von 350 m verlängert sich die Durchfahrtszeit für beide Abschnitte zusammen um 17 Sekunden. Entsprechend Kooperationserlass 02/2023 wird eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme erst bei mehr als 30 Sekunden als ausschlaggebend erachtet.
- **Betroffenheit ÖV:** Sofern Bedenken gegen eine vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkung bestehen, werden Aufgabenträger bzw. die jeweiligen Verkehrsunternehmen gebeten, mögliche Verzögerungen und ihre Auswirkungen im Rahmen der Beteiligung als Träger öffentlicher Belange (TÖB) konkret und quantifiziert darzulegen.
- **Fuß- und Radverkehr:** Zu Fuß gehende und Radfahrende sind von den Maßnahmen nicht beeinträchtigt. Eine flächenhaft sanierte Fahrbahnoberfläche trägt vielmehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr bei. Durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Verkehrssicherheit von zu Fuß gehenden und Radfahrenden sowohl im Längs- als auch Querverkehr erhöht werden.
- **Wirkungsanalyse:** Durch die Geschwindigkeitsreduzierung kann eine Lärmreduzierung von rund 2 bis 3 dB(A) erreicht werden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes der Runde 4 können die Beurteilungspegel im Bereich der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 / 60 dB(A) nicht an allen Immissionsorten unterschritten werden. Die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung wird im Tageszeitraum von 178 auf 138 Personen und im Nachtzeitraum von 216 auf 201 Personen reduziert. Für die verbleibenden Betroffenen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung kommen unter bestimmten Voraussetzungen Lärmschutzfenster als weitere Maßnahme in Betracht.

Weitere Maßnahmen: Um an allen Gebäuden die Auslösewerte für die Lärmsanierung zu unterschreiten sind weitere Maßnahmen, beispielsweise zur Querschnittreduzierung und zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens notwendig.

3.2.2 Warthausen, L251 Bahnhofstraße

Durch die Ortslage von Warthausen verläuft die Landesstraße 251 zwischen der B465, Ehinger Straße, und der L267, Ulmer Straße. Der Straßenabschnitt der L251 Bahnhofstraße verläuft im Zuge der Ortsdurchfahrt (OD) mit als Gewerbegebiets-, Mischgebiets- und Sonderbauflächen ausgewiesenen Bebauung.

Tabelle 2: Betroffenheitsanalyse L251 Bahnhofstraße

Betroffenheitsanalyse	Tag (6 – 22 Uhr)			Nacht (22 – 6 Uhr)		
max. Beurteilungspegel	69 dB(A)			59 dB(A)		
EW > Auslösewerte	7			7		
EW ≥ 65 / 67 / 70 Tag bzw. ≥ 55 / 57 / 60 Nacht	0	7	0	0	7	0

Die erste Gebäudereihe ist am Tag von Beurteilungspegeln über 67 und in der Nacht von über 57 dB(A) betroffen. Zur Lärminderung kommen mittel- bis langfristige der Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge und eine Überprüfung der Querschnittsgestaltung in Betracht.

Im Rahmen der Lärminderungsplanung Runde 4 werden für die L251 Ortsdurchfahrt Warthausen, Abschnitt zwischen der B465, Ehinger Straße, und der L267, Ulmer Straße, folgende konkreten Lärmsanierungsmaßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen:

Maßnahme 2a und 2b: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der L251 Bahnhofstraße im Abschnitt Kreisverkehrsplatz B465/L251 bis Höhe Gebäude Bahnhofstraße 6 auf eine Länge von rund 110 m (M2a) sowie im Abschnitt Einmündung Jahnstraße bis Bahnübergang auf eine Länge von rund 110 m (M2b).

Begründung: Im Tages- und Nachtzeitraum sind jeweils 7 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln über den Auslösewerten für die Lärmsanierung betroffen. Damit ist die Voraussetzung für bauliche/konstruktive Lärmsanierungsmaßnahmen gegeben.

- **Alternativenprüfung:** Andere Maßnahmen planerischer oder straßenbaulicher Natur kommen hier nicht in Betracht. Langfristig ist eine Entlastung der OD durch die Maßnahme "K7532neu Aufstieg B30" zu erwarten. Diese Maßnahme befindet sich aktuell in der Variantenfindung und kann im Lärmaktionsplan erst berücksichtigt werden, wenn durch ein Planfeststellungsverfahren eine hinreichend konkrete Trasse bestimmt wurde. Alternativrouten für eine Änderung der Verkehrsführung stehen im örtlichen Straßennetz nicht zur Verfügung. Eine Verdrängung in das nachgeordnete Straßennetz würde eine zusätzliche Verlärmung in der Fläche bedeuten und widerspräche der Funktion der Bündelung des Verkehrs (und damit auch des Lärmschutzes) auf dem klassifizierten Straßennetz. Lärmsanierungsmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle kommen aus städtebaulichen Gründen und dem fehlenden Platzbedarf hier ebenfalls nicht in Betracht.
- **Fuß- und Radverkehr:** Zu Fuß gehende und Radfahrende sind von den Maßnahmen nicht beeinträchtigt. Eine flächenhaft sanierte Fahrbahnoberfläche trägt vielmehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr bei. Durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Verkehrssicherheit von zu Fuß gehenden und Radfahrenden sowohl im Längs- als auch Querverkehr erhöht werden.
- **Wirkungsanalyse:** Durch den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages kann eine Lärmreduzierung von rund 1 bis 2 dB(A) erreicht werden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes der Runde 4 verbleiben jedoch gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel über 67 / 57 dB(A). Die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung bleibt bei 7 Personen, jedoch hat sich die Lärmbelastung um 2 dB(A) im Tagzeitraum und um 1 dB(A) im

Nachtzeitraum reduziert. Für die verbleibenden Betroffenen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung kommen unter bestimmten Voraussetzungen Lärmschutzfenster als weitere Maßnahme in Betracht.

Weitere Maßnahmen: Um an allen Gebäuden die Auslösewerte für die Lärmsanierung zu unterschreiten sind weitere Maßnahmen, beispielsweise zur Querschnittreduzierung und zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens notwendig.

3.2.3 Herrlishöfen, L267, Ulmer Straße

Durch die Ortslage von Herrlishöfen verläuft die Landesstraße 267 zwischen Biberach und dem Anschluss an die B30. Der Straßenabschnitt der L267 Ulmer Straße verläuft im Zuge der Ortsdurchfahrt (OD) mit beidseitig als Mischgebietsflächen ausgewiesenen Bebauung.

Tabelle 3: Betroffenheitsanalyse L267, Ulmer Straße

Betroffenheitsanalyse	Tag (6 – 22 Uhr)			Nacht (22 – 6 Uhr)		
max. Beurteilungspegel	69 dB(A)			60 dB(A)		
EW > Auslösewerte	24			27		
EW ≥ 65 / 67 / 70 Tag bzw. ≥ 55 / 57 / 60 Nacht	5	22	0	9	7	17

Die erste Gebäudereihe ist am Tag von Beurteilungspegeln über 67 und in der Nacht von über 60 dB(A) betroffen. Zur Lärminderung kommen kurzfristig eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h sowie mittel- bis langfristige der Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge und eine Überprüfung der Querschnittsgestaltung in Betracht.

Im Rahmen der Lärminderungsplanung Runde 4 werden für die L267 Ortsdurchfahrt Herrlishöfen folgende konkreten Lärmsanierungsmaßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen:

Maßnahme 3: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der L267 Ulmer Straße im Abschnitt Anschluss L251 bis Anschluss IGI Rißtal (West) auf eine Länge von rund 1.370 m. Nach Auskunft des Regierungspräsidium Tübingen als zuständiger Straßenbaulastträger ist diese Maßnahme für das Jahr 2026 zur Ausführung vorgesehen.

Begründung: Im Tageszeitraum sind 24 und während des Nachtzeitraums 27 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln über den Auslösewerten für die Lärmsanierung betroffen. Damit ist die Voraussetzung für bauliche/konstruktive Lärmsanierungsmaßnahmen gegeben.

Maßnahme 4: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im Zuge der L267 im Abschnitt Höhe Haus Ulmer Straße 2 bis Höhe Haus Ulmer Straße 51 auf eine Länge von rund 350 m für die Nacht (22 - 06Uhr).

Begründung: In den Zeiträumen Tag / Nacht sind 5 / 9 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln im gesundheitskritischen Bereich betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen verdichtet sich ab diesen Werten das Ermessen zum Einschreiten. Weiter sind von Beurteilungspegeln im gesundheitsgefährdenden Bereich 22 / 7 Personen betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen reduziert sich ab diesen Werten das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen. Darüber hinaus sind im Nachtzeitraum 17 Personen von Beurteilungspegeln ab der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung betroffen. Der ebenfalls als Maßnahme vorgesehene Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages allein ist für eine nachhaltige Lärmreduzierung nicht ausreichend.

- **Alternativenprüfung:** Andere Maßnahmen planerischer oder straßenbaulicher Natur kommen hier nicht in Betracht. Langfristig ist eine Entlastung der OD durch die Maßnahme "K7532neu Aufstieg B30" zu erwarten. Diese Maßnahme befindet sich aktuell in der Variantenfindung und kann im Lärmaktionsplan erst berücksichtigt werden, wenn durch ein Planfeststellungsverfahren eine hinreichend konkrete Trasse bestimmt wurde. Alternativrouten für eine Änderung der Verkehrsführung stehen im örtlichen Straßennetz nicht zur Verfügung. Eine Verdrängung in das nachgeordnete Straßennetz würde eine zusätzliche Verlärmung in der Fläche bedeuten und widerspräche der Funktion der Bündelung des Verkehrs (und damit auch des Lärmschutzes) auf dem klassifizierten Straßennetz. Lärmsanierungsmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle kommen aus städtebaulichen Gründen und dem fehlenden Platzbedarf hier ebenfalls nicht in Betracht.
- **Interessensabwägung:** Das vorrangige Interesse der Verkehrsteilnehmer*innen, die Ortsdurchfahrt zügig mit der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu durchfahren, wird im Rahmen der Interessenabwägung weitaus weniger gewichtet als die gesundheitlichen Interessen der von Beurteilungspegeln bis zu 69 dB(A) am Tag bzw. 61 dB(A) in der Nacht betroffenen Anwohner*innen.
- **Verkehrsverlagerung:** Durch die Geschwindigkeitsreduzierung auf einer Länge von 350 m verlängert sich die Durchfahrtszeit um 17 Sekunden. Entsprechend Kooperationserlass 02/2023 wird eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme erst bei mehr als 30 Sekunden als ausschlaggebend erachtet.
- **Betroffenheit ÖV:** Sofern Bedenken gegen eine vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkung bestehen, werden Aufgabenträger bzw. die jeweiligen Verkehrsunternehmen gebeten, mögliche Verzögerungen und ihre Auswirkungen im Rahmen der Beteiligung als Träger öffentlicher Belange (TÖB) konkret und quantifiziert darzulegen.
- **Fuß- und Radverkehr:** Zu Fuß gehende und Radfahrende sind von den Maßnahmen nicht beeinträchtigt. Eine flächenhaft sanierte Fahrbahnoberfläche trägt vielmehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr bei. Durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Verkehrssicherheit von zu Fuß gehenden und Radfahrenden sowohl im Längs- als auch Querverkehr erhöht werden.
- **Wirkungsanalyse:** Durch den Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelages in Kombination mit der Geschwindigkeitsreduzierung nachts kann eine Lärmreduzierung von bis zu 4 dB(A) erreicht werden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes der Runde 4 können die Beurteilungspegel im Bereich der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 / 60 dB(A) unterschritten werden (Ziel 1). Es verbleiben jedoch gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel über 67 / 57 dB(A). Die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung wird im Nachtzeitraum von 27 auf 6 Personen reduziert. Für die verbleibenden Betroffenen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung kommen unter bestimmten Voraussetzungen Lärmschutzfenster als weitere Maßnahme in Betracht.

Weitere Maßnahmen: Um an allen Gebäuden die Auslösewerte für die Lärmsanierung zu unterschreiten sind weitere Maßnahmen, beispielsweise zur Querschnittreduzierung und zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens notwendig.

3.2.4 Barabein, L267 (freie Strecke)

Entlang der Ortslage Barabein verläuft die Landesstraße 267 zwischen Biberach und dem Anschluss an die B30. Die ausgewiesene Bebauung im Ortsteil Barabein besteht aus Mischgebietsflächen.

Tabelle 4: Betroffenheitsanalyse L267, freie Strecke

Betroffenheitsanalyse	Tag (6 – 22 Uhr)			Nacht (22 – 6 Uhr)		
max. Beurteilungspegel	65 dB(A)			57 dB(A)		
EW > Auslösewerte	0			7		
EW ≥ 65 / 67 / 70 Tag bzw. ≥ 55 / 57 / 60 Nacht	7	0	0	7	0	0

Im Bestand werden vereinzelte Betroffenheiten am Tag mit Beurteilungspegeln von über 65 und in der Nacht von über 55 dB(A) ausgewiesen.

Für die Zukunft ist durch das geplante interkommunale Industriegebiet (IGI) Rißtal mit einer Zunahme des Straßenverkehrslärm zu rechnen. Um bestehende Beurteilungspegel zu mildern und einer Erhöhung zukünftiger Beurteilungspegel entgegenzuwirken, ist im Zusammenhang mit den Planungen zum IGI Rißtal der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (M5) sowie eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 auf 70 km/h (außerorts) bzw. 50 auf 30 km/h (innerorts) vorgesehen.

Im Rahmen der Lärminderungsplanung Runde 4 werden für die L267 entlang des Ortsteils Barabein, folgende konkreten Lärmsanierungsmaßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen:

Maßnahme 5: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (außerorts) im Zuge der L267 (freie Strecke) im Abschnitt Anschluss IGI Rißtal (Ost) bis Anschluss B30 (Ost) auf eine Länge von rund 1.240 m. Nach Auskunft des Regierungspräsidium Tübingen als zuständiger Straßenbaulastträger ist diese Maßnahme für das Jahr 2025 zur Ausführung vorgesehen.

Begründung: Während des Nachtzeitraums sind 7 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln über den Auslösewerten für die Lärmsanierung betroffen. Damit ist die Voraussetzung für bauliche/konstruktive Lärmsanierungsmaßnahmen gegeben.

- **Alternativenprüfung:** Andere Maßnahmen planerischer oder straßenbaulicher Natur kommen hier nicht in Betracht. Langfristig ist eine Entlastung der OD durch die Maßnahme "K7532neu Aufstieg B30" zu erwarten. Diese Maßnahme befindet sich aktuell in der Variantenfindung und kann im Lärmaktionsplan erst berücksichtigt werden, wenn durch ein Planfeststellungsverfahren eine hinreichend konkrete Trasse bestimmt wurde. Alternativrouten für eine Änderung der Verkehrsführung stehen im örtlichen Straßennetz nicht zur Verfügung. Eine Verdrängung in das nachgeordnete Straßennetz würde eine zusätzliche Verlärmung in der Fläche bedeuten und widerspräche der Funktion der Bündelung des Verkehrs (und damit auch des Lärmschutzes) auf dem klassifizierten Straßennetz. Lärmsanierungsmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände oder

Lärmschutzwälle kommen aus städtebaulichen Gründen und dem fehlenden Platzbedarf hier ebenfalls nicht in Betracht.

- **Fuß- und Radverkehr:** Zu Fuß gehende und Radfahrende sind von den Maßnahmen nicht beeinträchtigt.
- **Wirkungsanalyse:** Durch den Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages kann eine Lärmreduzierung von rund 1 bis 3 dB(A) erreicht werden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes der Runde 4 können die gesundheitskritischen Beurteilungspegel von 65 / 55 dB(A) unterschritten werden (Ziel 3). Es verbleiben keine weiteren Betroffenen. Die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung wird im Nachtzeitraum von 7 auf 0 Personen reduziert.

Weitere Maßnahme: Unter Bezug auf die schalltechnische Untersuchung "Interkommunales Industriegebiet (IGI) Rißtal in Warthausen" (Büro Heine + Jud, Projekt 2808/2, 21. Februar 2022, Lärmberechnungen nach RLS-90) wurde durch die Gemeindeverwaltung im März 2025 beim Landratsamt Biberach eine Geschwindigkeitsreduzierung von 100 auf 70 km/h (außerorts) bzw. von 50 auf 30 km/h (innerorts) beantragt.

Entsprechend der Rückmeldung der unteren Straßenverkehrsbehörde im Landratsamt Biberach sind für einen abschließenden Bescheid Lärmberechnungen nach den neuen Richtlinien "RLS-19" sowie die Zustimmung des Regierungspräsidium Tübingen als höhere Straßenverkehrsbehörde notwendig.

Aufgrund des laufenden Antragsverfahrens wird die entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkung nicht als eigenständige Maßnahme, sondern nur nachrichtlich in den LAP(4) aufgenommen.

3.3 Passiver Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung

Durch die vorgeschlagenen Lärm minderungsmaßnahmen kann die Anzahl der lärm betroffenen Personen wie in der Wirkungsanalyse aufgezeigt reduziert werden. Dennoch verbleiben auf einzelnen Abschnitten noch lärm betroffene Einwohner*innen.

Neben den bereits besprochenen, aktiven Lärmsanierungsmaßnahmen besteht auch die Möglichkeit für passiven Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung an Bundes- und Landesstraßen. Zu den passiven Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden zählt unter anderem der Einbau von Lärmschutzfenstern. Derartige Baukosten können unter bestimmten Voraussetzungen bis zu einem Anteil von 75 % gefördert werden.

Voraussetzung für die Förderung baulicher Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes oder des Landes sind u.a.:

- Die Auslösewerte (Lärmbelastung in dB(A)) der Lärmsanierung sind an einer schutzbedürftigen Gebäudefassade überschritten.
- Die bauliche Anlage wurde vor dem 01.04.1974 errichtet bzw. der Bebauungsplan wurde vor diesem Datum erstellt.
- Förderfähig sind Gebäude, die im Rahmen der Lärmsanierung noch keine Zuschüsse erhalten haben und die die Fördervoraussetzungen erfüllen.

Als Nachweis des ersten Förderkriteriums sind in den Gebäudelärmkarten x.5 (Tag, 06 – 22 Uhr) und x.6 (Nacht, 22 – 06 Uhr) diejenigen Gebäude farbig markiert, an denen auch nach Umsetzung der vorgeschlagenen Lärmsanierungsmaßnahmen der jeweilige Gebäude-Maximalpegel über den Auslösewerten für die Lärmsanierung liegt. Ergänzend zu den Plänen sind in [Anlage 5](#) die entsprechenden tabellarischen Auswertungen für die Planungskartierung zu finden.

Wenn die oben beschriebenen Voraussetzungen erfüllt sind, kann vom Eigentümer ein Antrag auf Förderung passiver Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Einbau von Lärmschutzfenstern) beim zuständigen Regierungspräsidium gestellt werden. Lärmsanierung beruht auf haushaltsrechtlichen Regelungen und wird im Rahmen der vorhandenen finanziellen Haushaltsmittel als freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers durchgeführt. Ein Rechtsanspruch besteht nicht.

Hinweise, Informationen und die erforderlichen Antragsunterlagen können im Internet unter <https://rp.baden-wuerttemberg.de/Themen/Verkehr/Laerm/Seiten/default.aspx> heruntergeladen werden.

3.4 Ruhige Gebiete

Ein weiteres Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Prüfung, ob Flächen mit einer zufriedenstellenden Lärmsituation vorhanden sind und diese auch für die Zukunft als „ruhige Gebiete“ zu erhalten. Prinzipiell besteht keine Verpflichtung im Lärmaktionsplan ein oder mehrere „ruhige Gebiete“ auszuweisen – es besteht gleichwohl die Verpflichtung, sich im Rahmen der Lärmaktionsplanung mit der Thematik zu beschäftigen und, falls kein „ruhiges Gebiet“ ausgewiesen werden soll, den Abwägungsprozess nachvollziehbar zu begründen und zu dokumentieren.

In diese Prüfung können nicht nur außerhalb der Ortslage gelegene Flächen wie z. B. Wälder, Natur- oder Landschaftsschutzgebiete, etc. aufgenommen werden. Es sollten auch Flächen innerhalb der Ortslage geprüft werden, die beispielsweise der nähräumigen, kurzzeitigen Erholung (z. B. während der Mittagspause oder der Abendstunden) dienen können. Eine Übersicht über potenziell in Frage kommende Flächen im Gemeindegebiet ist in [Anlage 3](#) zu finden.

In den Plänen der [Planreihe 5](#) sind die nachfolgend aufgelisteten Natur- und Landschaftsschutzgebiete in ihrer Lage zu den Ortslagen und im Zusammenhang mit der Rasterlärmkarte aus Planreihe 1 abgebildet.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung Runde 4 werden für Warthausen folgende konkreten Flächen zur Eignungsprüfung als „Ruhige Gebiete“ vorgeschlagen:

- Landschaftsschutzgebiet „Schloßhalde Warthausen“ (Schutzgebiets-Nr. 4.26.003)
Fläche ca. 15,6 ha, Plan 5.1
- Landschaftsschutzgebiet „Katzenhalde, Bestenshalde, Fabrikhalde, Pfannenhalde, Ulmer Steighalde“ (Schutzgebiets-Nr. 4.26.011)
Fläche Gemeindegebiet Warthausen (46,1%) ca. 20,7 ha, Plan 5.2

4. Beteiligung der Öffentlichkeit

Es wird empfohlen, die vorliegenden Ergebnisse der Lärmaktionsplanung Runde 4 nach Vorstellung im Gemeinderat am 13.10.2025 in die Öffentliche Auslegung zu geben und gleichzeitig die Träger öffentlicher Belange, die Nachbarkommunen sowie die Ortschaftsräte zu beteiligen.

Die ortsübliche Veröffentlichung der Auslegung erfolgt am 17.10.2025. Die Öffentliche Auslegung und Anhörung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) findet dann in der Zeit vom 20.10.2025 bis einschließlich 21.11.2025 statt.

Eine Zusammenfassung der Rückmeldungen aus der Öffentlichen Auslegung / Beteiligung TÖB mit Beschlussvorschlag sowie die abschließende Fassung der aktuellen Überprüfung des Lärmaktionsplanes wird wiederum dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt. Im Anschluss daran erfolgt die Meldung an die LUBW.

Ulm, 06.10.2025



Claus Kiener, M. Eng.