

## **Drucksache Nr. 094/2022**

Aktenzeichen: 651.34

Bearbeitet von: Thomas Staubitzer

Zuständig: Recht und Ordnung



## **Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Großen Kreisstadt Horb a.N. im vereinfachten Verfahren**

---

### **Beratungsfolge:**

VTA/BA	31.05.2022	Vorberatung	nicht öffentlich
Gemeinderat	21.06.2022	Entscheidung	öffentlich

---

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Gemeinderat nimmt die im Rahmen der Offenlage eingegangenen Stellungnahmen zur Kenntnis und stimmt deren Wertungen zu.
2. Der Gemeinderat beschließt den Lärmaktionsplan der Stadt Horb a. N. in Stufe 3 und beauftragt die Verwaltung diesen Beschluss öffentlich bekannt zu geben.
3. Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, die Umsetzung der im Lärmaktionsplan Stufe 2 festgesetzten Maßnahmen zu beantragen.

### **Anlagen:**

1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans vom Mai 2015
2. Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Dienststellen zum förmlichen Beteiligungsverfahren

## Sachvortrag:

Die Stadt Horb a. N. ist gemäß § 47e Abs. 1 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) i.V.m. § 6 Abs. 6 der Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung für Baden-Württemberg (BImSchZuVO) zuständig für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes in ihrem Gebiet. Dazu hat sie im Jahr 2015 in Stufe 2 den ersten kommunalen Lärmaktionsplan beschlossen.

Die Überprüfung des kommunalen Lärmaktionsplans hat ergeben, dass eine Überarbeitung des bestehenden Lärmaktionsplanes der Stadt Horb a. N. nicht notwendig ist. Die Fortschreibung des kommunalen Lärmaktionsplans erfolgt daher im vereinfachten Verfahren (siehe Anlage 1).

Die vorgeschriebene Anhörung der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit wurde durchgeführt. Im Rahmen der Offenlage vom 07.03.2022 bis einschließlich 04.04.2022 sind seitens der Träger öffentlicher Belange neun Stellungnahmen eingegangen. Seitens der Öffentlichkeit wurde eine Stellungnahme bei der Verwaltung eingereicht. Aufgrund der Stellungnahmen ergibt sich kein Bedarf einer inhaltlichen Ergänzung oder Änderung des Lärmaktionsplans (siehe Anlage 2).

Nach Beschluss des Lärmaktionsplans erfolgt die Mitteilung an die LUBW mittels Kurzdokumentation sowie die öffentliche Bekanntmachung und die Information der Träger öffentlicher Belange. Die Stadtverwaltung stellt bei der zuständigen Verkehrsbehörde einen Antrag auf verkehrsrechtliche Anordnung der festgesetzten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen aus Stufe 2 der Lärmaktionsplanung..

Horb a.N., den 27.05.2022



Peter Rosenberger  
Oberbürgermeister



Ralph Zimmermann  
Bürgermeister

# Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

## Berichterstattung der Stadt

72160 Horb a. N.

zur:

- erstmaligen Aufstellung eines Lärmaktionsplans  
 Fortschreibung / Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom

Mai 2015

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:	Horb am Neckar
Gemeindekennziffer:	08 2 37 040
Ansprechpartner:	Herr Thomas Staubitzer
Anschrift:	Marktplatz 8, 72160 Horb a. N.
E-Mail / Telefon:	t-staubitzer@horb.de / +49 (0)7451 901-268
Internetadresse der Gemeinde:	<a href="http://www.horb.de">www.horb.de</a>

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

*Die Stadt Horb a. N. gehört zum Landkreis Freudenstadt und liegt zentral im Bundesland Baden-Württemberg. Auf einer Gemarkungsfläche von ca. 12.000 ha leben rund 25.100 Einwohner.*

*Die Stadt Horb a. N. ist nach § 47d Bundesimmissionsschutzgesetz verpflichtet, für Hauptverkehrsstraßen einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Die Pflichtkartierung der LUBW Stufe 3 beinhaltet in Horb a. N. die Bundesautobahn A 81, die Bundesstraßen B 28 (B 14 alt sowie ehemals L 355b) und B 32.*

*Die Überprüfung des kommunalen Lärmaktionsplans hat ergeben, dass eine Überarbeitung des bestehenden Lärmaktionsplanes der Stadt Horb am Neckar aus Stufe 2 nicht notwendig ist. Die Fortschreibung des kommunalen Lärmaktionsplans erfolgt daher im vereinfachten Verfahren.*

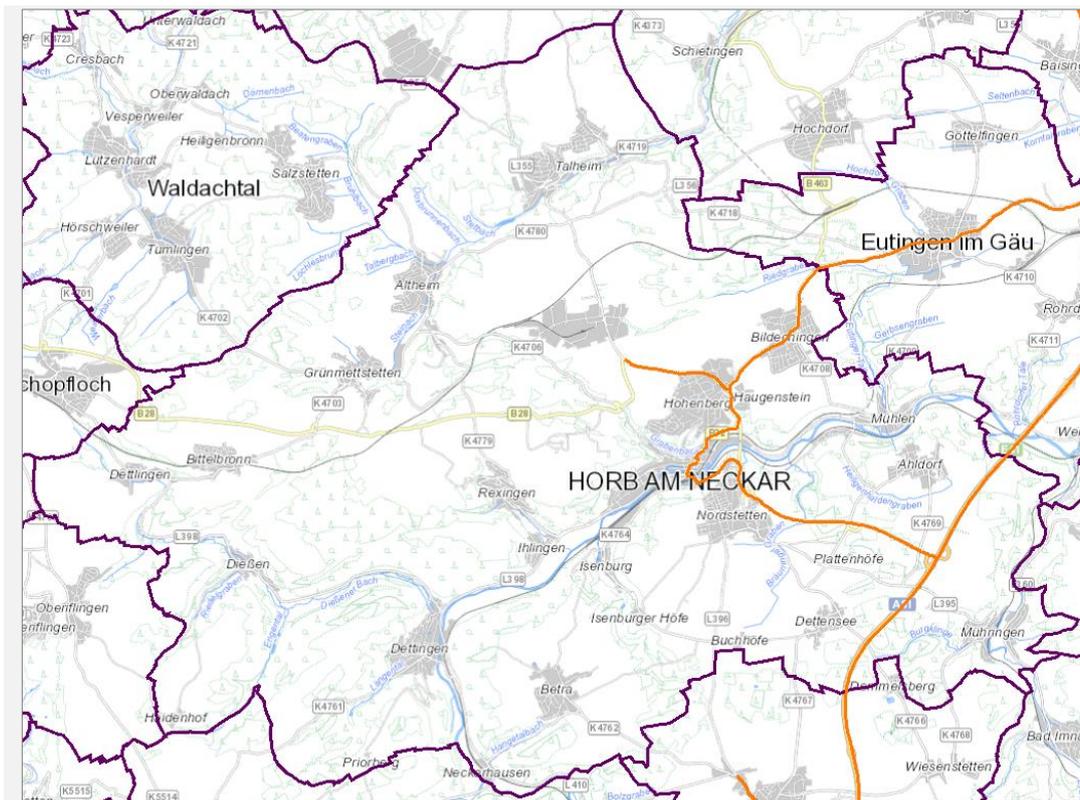


Abbildung 1: Pflichtkartierungsstrecken in Horb a. N., LUBW Stufe 3

### 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.

### 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	-----	148	-----	
über 55 bis 60	224	104		
über 60 bis 65	144	34		
über 65 bis 70	85	0		
über 70 (bis 75)	9	0		
über 75	0	-----		-----
Summe	462	286		

**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>	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
	Straßenlärm				Schienenlärm			
> 55 dB(A)	7.3	201	3	0				
> 65 dB(A)	1.9	41	0	0				
> 75 dB(A)	0.4	0	0	0				

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

Die Betroffenheitsanalyse nach VBEB zeigt, dass entlang der Kartierungsstrecken insgesamt 94/138 Personen von Überschreitungen des Auslösewertes 65/55 dB(A) ganztags/nachts betroffen sind. Die Pflichtwerte 70/60 dB(A) ganztags/nachts werden für 9/34 Betroffenheiten überschritten.

Die Hauptbelastungsbereiche befinden sich entlang der Bundesstraßen B 32 und der B 28.

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

Den Lärmproblemen entlang der Bundesautobahn A 81 und der Bundesstraßen B 28 (ehemals B 14 und L 355b) und B 32 wurde mit der Aufstellung des kommunalen Lärmaktionsplans Rechnung getragen.

Der Stadt sind weitere relevante Lärmprobleme oder verbesserungsbedürftige Situationen bezüglich des Straßenverkehrslärms anderer Straßenabschnitte bekannt: Parallel zur Fortschreibung des kommunalen Lärmaktionsplans, aber in einem separaten Verfahren, untersucht die Stadt Horb a. N. freiwillig die Ortsdurchfahrten ausgewählter Stadtteile.

### 3. Maßnahmenplanung

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

	Maßnahme	Maßnahmenträger	Zeitraum Realisierung
1.	Tempo 60 ganztags, B 28 (ehemals L 355 b) <ul style="list-style-type: none"> <li>zwischen Höhe Bebauung Ammerweg 63 bis zur Ortstafel</li> <li>Länge von 350 m</li> </ul>	Stadt Horb mit Zustimmung der höheren Verkehrsbehörde RP Karlsruhe	2015-2017
2.	B 28 OD Bildechingen Nord <ul style="list-style-type: none"> <li>Tempo 30 ganztags</li> <li>Tempo 30 nachts</li> </ul>		
3.	Tempo 30 ganztags, B 28 OD Horb am Neckar <ul style="list-style-type: none"> <li>ab 30 m südlich der Einmündung Schillerstraße</li> <li>bis Höhe Stuttgarter Straße 12.</li> </ul>		
4.	Erneuerung Fahrbahnbelag mit polymermodifizierter Feinbelag 08S: <ul style="list-style-type: none"> <li>B 28, Länge: 400m, ab Christophorusbrücken 1 bis Höhe der Stuttgarter Straße 12</li> <li>B 28 (ehemals L 355b). Länge: 1.9 km, zwischen den Einmündungen L 355 und B 28</li> </ul>	RP Karlsruhe	2013
5.	Erneuerung Fahrbahnbelag mit SMA 08S: <ul style="list-style-type: none"> <li>L 398 (ehemals B 14) Höhe Ihlingen</li> </ul>	RP Karlsruhe	2014

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

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

Die im Folgenden hier aufgeführten Lärminderungsmaßnahmen wurden im Rahmen der kommunalen Lärmaktionsplanung Stufe 2 festgesetzt/angeregt. Eine Umsetzung ist bislang noch nicht bzw. nur teilweise erfolgt:

- Nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h entlang der B 32, ab Einmündung K 4764 Isenburger Straße bis 50 m östlich des Gebäudes Hornaustraße 9/1
- Ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h auf der B 28 für die Ortsdurchfahrt Bildechingen. (nur teilweise Umsetzung erfolgt)
- Ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h auf der B 28 ab Einmündung Mühlenbergstraße bis zur westlichen Ortstafel der Ortsdurchfahrt Bildechingen
- Geschwindigkeitstrichter 70 / 50 km/h auf der B 28 aus Richtung Norden kommend zum Ortseingang Bildechingen
- Überprüfung der Lichtsignalanlagen und deren Phaseneinstellung aus verkehrlichen Gründen (Verstetigung des Verkehrs), in Kombination mit der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h
- Überprüfung der Anspruchsvoraussetzungen für den Einbau von Schallschutzfenstern für die Gebäude Austraße 2 und Dammstraße 3/7/9/15
- Nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h entlang der L 398 im Bereich Ihlingen ab Dettlinger Straße 11 bis Ulrich-Faißt-Straße 10

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

1. Realisierung der Neckartalbrücke
2. Ortsumgehung Hohenberg
3. Festsetzung zum Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags:
  - auf der B 32, beginnend bei der Einmündung K 4764 Isenburger Str. bis Anfang Höhe Bebauung Horb-Nordstetten.
  - auf der B 28 in der Ortsdurchfahrt Bildechingen zum Zeitpunkt des erforderlichen Austauschs des Fahrbahnbelags.
  - auf der B 28, beginnend ab Kreisverkehr B 28 / Bahnhofsplatz bis Einmündung Christophorusbrücken.
4. Die Errichtung einer einseitigen Lärmschutzwand südlich der B 28 (ehemals L 355 b) zum Schutz der Wohnbevölkerung im Bereich Ammerweg 63 bis Höhe Nordring 2

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

Für die Festlegung ruhiger Gebiete auf der Gemarkung von Horb am Neckar fehlt es an der rechtlichen Erforderlichkeit, da den Menschen mit den Erholungsgebieten Wertwiesen, Doxbrunnen-Steinachtal, Waldbrunnen, Osterhalde und Dießener Tal genügend Rückzugsräume zur Verfügung stehen.

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

500

## 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: 25.02.2022 durch: amtliche Bekanntmachung im Mitteilungsblatt der Stadt Horb a. N.

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

vom: 07.03.2022 bis: 04.04.2022

### 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: 27.04.2021
- 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:*

Im Rahmen der Offenlage sind 9 Stellungnahmen seitens der Träger öffentlicher Belange eingegangen. Seitens der Öffentlichkeit wurde eine Stellungnahme bei der Verwaltung eingereicht. Durch die Stellungnahmen ergab sich kein Bedarf einer inhaltlichen Ergänzung oder Änderung des Lärmaktionsplans. Größtenteils wurde mitgeteilt, dass keine Einwände bestehen.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe teilte mit, dass der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags in der Ortsdurchfahrt Bildechingen sowie entlang der B 28 und der B 32 nicht auf der landesweiten Dringlichkeitsliste stehen. Der Austausch erfolgt dementsprechend erst langfristig. Der Ortsvorstand Ihlingen merkt an, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung im ganzen Bereich der Dettinger Straße eine große Erleichterung für die Anwohner:innen bedeuten würde. Eine durchgängige Geschwindigkeitsbeschränkung 50 km/h wäre zwar wünschenswert, es fehlen aber die rechtlichen Voraussetzungen nach StVO. Vom Ortsvorstand Bildechingen kam die Nachfrage, warum die Maßnahmen aus Stufe 2 der Lärmaktionsplanung noch nicht umgesetzt wurden. Bisher hat das Regierungspräsidium Karlsruhe einzelnen Maßnahmen nicht zugestimmt. Ergänzend zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes wird dem Regierungspräsidium erneut ein Antrag auf verkehrsrechtliche Anordnung vorgelegt. Sollten sich Änderungen der Lärmsituation ergeben, können diese in Stufe 4 berücksichtigt werden. Der ADAC unterstützt grundsätzlich Maßnahmen, die zu einer wirkungsvollen Verringerung von Straßenverkehrslärm führen. Der ADAC vertritt jedoch die Auffassung, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h lediglich eine Lärminderung von 2 dB(A) am Tag und 1,2 dB(A) in der Nacht bewirkt. Die Studie des ADACs ist fachlich vielfach widerlegt. Das Gutachten des Baden-Württembergischen Industrie- und Handelskammertages zu „Umweltbedingten Verkehrsbeschränkungen in Kommunen - Auswirkungen und Alternativen“ aus 2017 schreibt: „Eine Reduktion der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h bewirkt eine Verringerung des Mittelungspegels um ca. 3 dB(A). Eine Abnahme der Spitzenpegel um bis zu 6 dB(A) ist möglich, falls darüber hinaus eine Verstetigung des Verkehrsflusses und weniger Stop-and-go-Verkehr erzielt werden können. Bei höheren Geschwindigkeiten ist zudem die Anstiegsgeschwindigkeit des Schallpegels schneller. Lärm mit einer schnellen Schallpegelanstiegsgeschwindigkeit wird von den Betroffenen als störender empfunden. Insgesamt lässt sich sagen, dass sowohl Geschwindigkeit als auch Stetigkeit und Gleichmäßigkeit der Fahrten wichtige Einflussgrößen der Dimension des Lärms sind.“ Auch eine Studie des Umweltbundesamtes (Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen – 2016) weist darauf hin, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h eine Pegelminderung zwischen 2 und 3 dB(A) bewirkt.

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

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

5.000 EUR  
*(externe Beratung und interner Verwaltungsaufwand)*

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

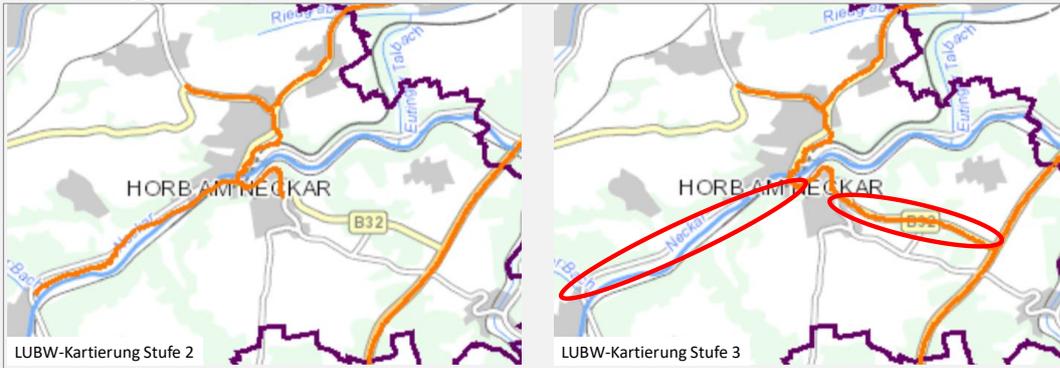
### 5.3 Kosten-/Nutzenanalyse *(ggf. auch textliche Beschreibung) <sup>16)</sup>*

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

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

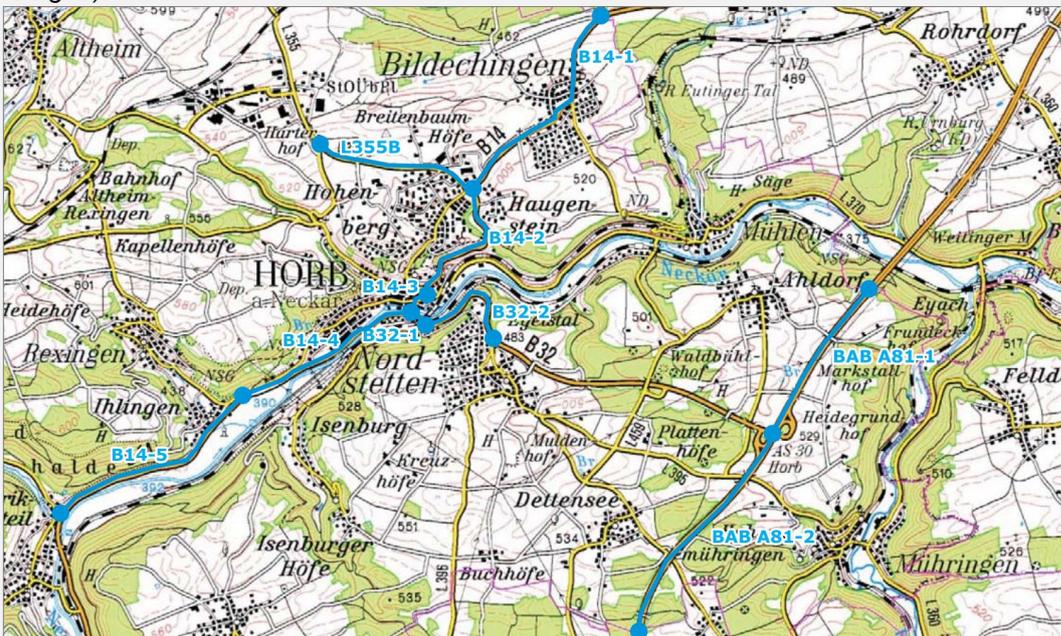
Wurden im Vergleich zur LUBW-Kartierung Stufe 2 weitere zusätzliche Strecken kartiert? Sind Straßenabschnitte weggefallen?

- Ja. Es wurden zusätzliche Strecken kartiert und es sind auch Streckenabschnitte weggefallen. Der Kartierungsumfang der LUBW-Kartierung Stufe 3 wurde im Vergleich zum Kartierungsumfang Stufe 2 um den Streckenabschnitt B 32, zwischen Abzweig Nordstetten bis Bundesautobahn A 81, erweitert. Demgegenüber ist der Streckenabschnitt L 398, Abzweig B 32 bis Abzweig Dettingen, bei der Kartierung Stufe 3 weggefallen.



Wie haben sich die Verkehrsstärken und Schwerververkehrsanteile verändert?

- Vergleicht man die Grundlagen der LUBW-Kartierung Stufe 3 (Verkehrsmonitoring 2015) mit den Verkehrszahlen des Verkehrsmonitorings 2012, welche der kommunalen Lärmaktionsplanung zu Grunde gelegt wurden, so ergibt sich ein Sinken der durchschnittlich täglichen Verkehrsmenge auf fast allen von der LUBW kartierten Strecken (Ausnahme: BAB A 81 und Streckenabschnitt B 14-1 alt (OD Bildechingen)).



Strecken-ID	ZST.-Nr.	Verkehrsmonitoring 2012 = Grundlage der kommunalen Lärmaktionsplanung		VM 2015 = Grundlage der LUBW- Kartierung Stufe 3		VM 2019 = aktuell verfügbare Verkehrszahlen	
		DTV [Kfz/24 h]	SV [%]	DTV [Kfz/24 h]	SV [%]	DTV [Kfz/24 h]	SV [%]
B32 -1	7518 1106	13'400	5.3	11'462	5.7	11'878	5.8
B32-2	7518 1107	12'567	5.3	11'328	5.3	11'647	5.3
BAB A81-1	7518 1028	51'681	10.6	53'617	11.3	56'908	11.5
BAB A81-2	7518 1001	47'787	11.0	47'778	11.3	56'911	11.5
B 28-1 (L 355b-1)	7518 1214	10'797	8.0	10'187	9.9	12'072	9.1
B 28-2 (alt: B14-1)	7518 1103	12'171	6.6	12'355	6.6	12'324	6.3
B 32-3 (alt: B14-2)	7518 1110	8'883	8.8	8'408	8.7	8'537	7.5
B 32-4 (alt: B14-3)	7518 1104	17'156	5.5	14'378	4.9	14'902	5.2
L 398-1 (alt: B14-4)	7518 1105	11'907	4.9	7'650	3.6	8'338	3.8
L 398-2 (alt: B14-5)	7517 1100	6'793	6.7	4'320	4.9	4'477	5.0

Unterscheiden sich die Geschwindigkeitsregelungen in dem LUBW-Modell Stufe 3 von dem LUBW-Modell Stufe 2?

- *Ja, es gibt Änderungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im LUBW-Modell Stufe 3 gegenüber dem LUBW-Modell Stufe 2. Die Änderungen beziehen sich zumeist auf die bislang umgesetzten Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen – siehe auch Punkt 3.1*

Wurden bei der aktuellen LUBW-Lärmkartierung bereits zwischenzeitlich realisierte Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt?

- *Die im kommunalen Lärmaktionsplan der Stadt Horb am Neckar festgelegten Lärminderungsmaßnahmen, insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen, wurden im schalltechnischen Berechnungsmodell der LUBW Stufe 3 bereits berücksichtigt.*

Gibt es andere zu berücksichtigende Lärmquellen?

- *Hauptlärmquelle in Horb am Neckar ist der Straßenverkehrslärm. Dem Verkehrslärm der klassifizierten Hauptverkehrsstraßen wurde im Rahmen der Lärmaktionsplanung Rechnung getragen.*

Gibt es relevante Veränderungen in der örtlichen Bebauungsstruktur?

- *Nein, es gibt keine relevanten Veränderungen in der örtlichen Bebauungsstruktur.*

Wie haben sich die Einwohnerzahlen in den letzten fünf Jahren entwickelt?

- *Die Anzahl der Einwohner der Großen Kreisstadt Horb am Neckar ist in den letzten fünf Jahren (Jahr 2014 im Vgl. zu 2019) um ca. 2.7% gestiegen. Die Einwohnerzahlen wurden bei der Kartierung LUBW Stufe 3 mit Stand 2015 aktualisiert.*

Wurden zwischenzeitlich passive Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt?

- *Zwischenzeitlich umgesetzte passive Lärmschutzmaßnahmen sind der Stadtverwaltung Horb am Neckar nicht bekannt.*

Sind nach der LUBW-Kartierung noch Hauptbelastungsbereiche mit Lärmpegeln von 65/55 dB(A) L<sub>DEN</sub> /

L<sub>Night</sub> vorhanden?

- *Ja. Die aktuelle LUBW-Kartierung weist 94/138 Betroffenenheiten mit einem Lärmpegel > 65/55 dB(A) ganztags/nachts aus. Von einer Überschreitung der Lärmpegel 70/60 dB(A) ganztags/nachts sind lt. der aktuellen LUBW-Kartierung 9/34 Personen betroffen.*

Gab es Änderungen in den rechtlichen Grundlagen der Gemeinde (z.B. Änderung von B-Plänen, F-Plänen, Gebietsausweisungen)?

- *Nein, es sind keine Änderungen in den rechtlichen Grundlagen der Stadt bekannt, welche direkt im Bereich der hier betrachteten Strecken liegt.*

Gab es Änderungen in der rechtlichen Bewertung der Lärmbelastungen?

- *Laut Kooperationserlass vom 29.10.2018 verdichtet sich bei Betroffenenheiten über 70 / 60 dB(A) tags/nachts das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten. Dies ist in Horb am Neckar der Fall.*

Haben diese Änderungen ggf. wesentliche Auswirkung auf die Bewertung der Lärmsituation? Sind sie relevant für die Lärmaktionsplanung?

- *Ja, die Änderungen in der rechtlichen Bewertung der Lärmbelastungen haben Auswirkungen auf die Bewertung der örtlichen Lärmsituation. Die Große Kreisstadt Horb am Neckar ist verpflichtet zur Gefahrenabwehr Lärminderungsmaßnahmen in den betroffenen Bereichen festzusetzen. Dies ist jedoch bereits mit dem kommunalen Lärmaktionsplan der 2. Stufe erfolgt.*

Welche Lärminderungsmaßnahmen aus der kommunalen Lärmaktionsplanung Stufe 2 konnten zwischenzeitlich umgesetzt werden?

- *Siehe hierzu Punkt 3.1, 3.2 und 3.3*

Gibt es noch weitere vorhandene Maßnahmenmöglichkeiten zur Lärminderung (verkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, straßenbauliche Maßnahmen wie Belagssanierungen, städtebauliche Maßnahmen, Maßnahmen für eine ruhige und sichere Ortsmitte, Elektrifizierung von Busflotten)?

- *Bisher sind keine weiteren Lärminderungsmaßnahmen bekannt.*

Sind durch die langfristigen Strategien schon erste Erfolge bei der Lärminderung zu erkennen?

- *Die Realisierung der Neckartalbrücke, deren vorbereitenden Bauarbeiten derzeit durchgeführt werden, ist eine weitere Möglichkeit, um die Lärmbelastungen für den Bereich der B 32 Hornaustraße langfristig zu reduzieren.*

Wie hat sich die Anzahl der betroffenen Personen, betroffenen Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser oder der betroffenen Flächen verändert?

- *LUBW-Kartierung Stufe 2 (mit SVZ 2010):*

LDEN in dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
> 55	5,1	223	4	0
> 65	1,2	76	0	0
> 75	0,3	0	0	0

LDEN in dB(A) (24 Stunden)	Belastete Einwohner	L <sub>Night</sub> in dB(A) (22 bis 6 Uhr)	Belastete Einwohner
–	–	> 50 bis 55	220
> 55 bis 60	380	> 55 bis 60	157
> 60 bis 65	186	> 60 bis 65	102
> 65 bis 70	152	> 65 bis 70	28
> 70 bis 75	82	> 70	1
> 75	20	–	–
Summe	820	Summe	508

- *Die Anzahl der betroffenen Personen und betroffenen Wohnungen entlang der Pflichtkartierungsstrecken ist erheblich gesunken. Ebenfalls gesunken ist die Anzahl der betroffenen Flächen entlang der Pflichtkartierungsstrecken.*

Welche Hemmnisse und ggf. Optimierungsmöglichkeiten werden seitens der Stadt bei der Lärmaktionsplanung als solcher sowie bei der Umsetzung von Lärm-minderungsmaßnahmen gesehen?

- *Keine bekannt.*

Schlussfolgerung für die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes

- *Eine Überarbeitung des bestehenden Lärmaktionsplans ist nicht notwendig. Die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen aus Stufe 2 wurden beim zuständigen Regierungspräsidium beantragt, aber teilweise nur modifiziert beschieden.*
- *Die Umsetzung der im ersten Lärmaktionsplan Horb am Neckar beschlossenen Maßnahmen wird weiterhin angestrebt. Die nicht oder nur teilweise umgesetzten Lärm-minderungsmaßnahmen werden bei RP Karlsruhe unter Berücksichtigung der Neubewertung Kooperationserlass erneut beantragt.*
- *Ferner wird bei der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung mittels einer Grobeinschätzung für diverse Ortsdurchfahrten geprüft, ob die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen gegeben sind (Überschreitung der Auslöse- / Pflichtwerte des Kooperationserlasses 2018 Baden-Württemberg). Das Ergebnis dieser Lärmgrobeinschätzung kommt zu dem Schluss, dass eine freiwillige qualifizierte Lärmaktionsplanung für einzelne Ortsdurchfahrten sinnvoll und zielführend ist.*

## 7 Inkrafttreten des Aktionsplans

---

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

(beispielsweise durch Beschluss der Gemeindevertretung oder Unterzeichnung, Datum)

durch: Gemeinderatsbeschluss am: 21.06.2022

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

erfolgte am: tt.mm.2022

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

<https://www.horb.de/Laermaktionsplan>

Horb a. N.,  
tt.mm.2022

Peter Rosenberger  
Oberbürgermeister

Ort, Datum, Unterschrift

Name, ggf. Funktion, ggf. Stempel

**Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Dienststellen zum förmlichen Beteiligungsverfahren**

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.1	<b>Polizeipräsidium Pforzheim</b>	25.03.2022	Beim Vorliegen der geforderten Betroffenheiten haben wir gegen die zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte geeigneten und erforderlichen verkehrsrechtlichen Maßnahmen keine Einwände.	Kenntnisnahme.
II.1	<b>Gemeinde Eutingen im Gäu</b>	24.03.2022	Die aufgeführten Planungen auf Ihrem Gemeindegebiet haben keine, derzeit erkenntlichen, direkten Auswirkungen auf die Gemeinde Eutingen im Gäu.	Kenntnisnahme.
III.1	<b>Industrie- und Handelskammer Nordschwarzwald</b>	04.03.2022	Die empfohlenen Maßnahmen sind geeignet, die angestrebte Zielerreichung der Lärminderung zu ermöglichen.	Kenntnisnahme.
III.2			Sehr erfreulich ist hervorzuheben, dass in dem vorgelegten Gutachten keine Verbote zur angestrebten Zielerreichung Lärminderung ausgesprochen werden – denn Fahrverbote auf bestimmten Streckenabschnitten führen insgesamt zu keiner besseren Lärmsituation. Durch die Verlagerung nimmt lediglich der Anteil der Umwegverkehre zu. Zudem erhöhen diese auch die Schadstoffemissionen in der Stadt und würden damit die Luftqualität beeinträchtigen.	Kenntnisnahme.
III.3			Generell empfehlen wir bei den Maßnahmen zur Lärminderung auf die Verhältnismäßigkeit und Ausgewogenheit der Mittel zu achten, damit der Lärmaktionsplan auch von möglichst vielen Betroffenen mitgetragen werden kann. Auch müssen die Kosten in einem angemessenen Verhältnis zum Nutzen der Reduzierung der Belastung durch Lärm stehen.	Die Abwägung und Bewertung der Lärminderungsmaßnahmen erfolgte in Stufe 2 des Lärmaktionsplans.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.1	<b>LRA Freudenstadt</b>	30.03.2022	Zu der geplanten Fortschreibung der Lärmaktionsplanung der Großen Kreisstadt Horb am Neckar werden keine Anregungen oder Bedenken vorgebracht.	Kenntnisnahme.
V.1	<b>Regierungspräsidium Karlsruhe</b>	31.03.2022	Wir nehmen Bezug auf das o.g. Schreiben, mit dem das Regierungspräsidium Karlsruhe als höhere Straßenverkehrsbehörde am Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplans der Stadt Horb beteiligt wird. Zum Entwurf des Lärmaktionsplans (Fortschreibung) nehmen wir wie folgt Stellung.	Kenntnisnahme.
V.2			<p>Für die Prüfung und Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Verkehrsverboten ist die Stadt Horb, Straßenverkehrsbehörde, zuständig. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen bedürfen zusätzlich der Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde (vgl. VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e, V, wobei der Zustimmungsvorbehalt gemäß der VwV-IM-StVO in Baden-Württemberg auf die Regierungspräsidien delegiert ist).</p> <p>Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verkehrsverboten ist nicht in die freie Disposition der Behörden gestellt. Vielmehr ist es erforderlich, dass die rechtlichen Voraussetzungen für solche Maßnahmen gegeben sind. Beim Schutz vor Straßenlärm ist dies vor allem dann der Fall, wenn der Lärm Ausmaße angenommen hat, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs als ortsüblich hinzunehmen ist. Dies ist – unabhängig vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung - regelmäßig gegeben, wenn die vom Straßenverkehr herrührenden Beurteilungspegel (RLS-90) von 70 dB(A) tags</p>	Ist bekannt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>bzw. 60 dB(A) nachts überschritten sind (Orientierungswerte der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm - Lärmschutz-Richtlinien StV -).</p> <p>Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob eine Gefahrenlage gem. § 45 Abs. 9 S. 3 StVO gegeben ist, die eine Verkehrsbeschränkung rechtfertigt, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33). So regelt auch der „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ des Ministeriums für Verkehr vom 29. Oktober 2018 (Az. 4-8826.15/75) im Kern, dass bei einer Überschreitung der gebietspezifischen Lärmvorgewerte aus der 16. BImSchV das Anordnungsermessen eröffnet wird und bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung besonders zu berücksichtigen ist, dass nach der Lärmwirkungsfor- schung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen. Im Ergebnis gibt es einen Ermessensspielraum ab Überschreiten der Grenzwerte der 16. BImSchV bis zu den Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien StV. Dabei besagt der Kooperationserlass nicht, dass sich bei einer Überschreitung der vom VGH genannten Ori- entierungswerte von 65/55 dB(A) das Ermessen zu einer Pflicht zum Einschreiten und zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verdichtet. Es</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>muss vielmehr eine Abwägung durch die Gemeinde erfolgen. Rechtsfehlerhaft ist die Abwägung einer Gemeinde u.a. dann, wenn die Anhörung der zuständigen Verkehrsbehörde unterblieben ist oder lediglich auf einem Gemeinderatsbeschluss fußt. Über den Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien StV ist das Ermessen eingeschränkt in Richtung eines Einschreitens im Regelfall.</p> <p>Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Lärmschutz-Richtlinien StV eine Orientierungshilfe dar. Diese enthalten grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind. Bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Lärmaktionsplänen sind die in den Richtlinien genannten Kriterien in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten.</p> <p>Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen sind unabhängig vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung und unter Berücksichtigung eines bereits vorhandenen Lärmschutzes folgende Werte (RLS-90) zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 70 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags)</li> <li>• 60 dB(A) zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (nachts)</li> <li>• in Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A)</li> </ul> <p>Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten.</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der o.g. Werte kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z.B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung) qualifiziert belegt wird und gerechtfertigt erscheint.</p> <p>Nach dem „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90“ maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes. Nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen –VBUS-“ ermittelte Pegelwerte an den Gebäuden sind durch Ab- und Zuschläge mit den nach RLS-90 ermittelten Werten zu vergleichen, wobei die Nachtwerte identisch sind, solange sich keine Signalanlagen im Umfeld befinden. Dagegen ist der LDEN-Wert nach VBUS mit den im Kooperationserlass genannten Abschlägen und unter Berücksichtigung vorhandener Signalanlagen in den Tagwert nach RLS-90 umzurechnen. Nähere Einzelheiten zur vereinfachten Umrechnung der Lärmpegelwerte können dem „Kooperationserlass Lärmaktionsplanung“ entnommen werden. Die Lärmberechnungen müssen auch etwaige bereits bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen und Minderungen aufgrund lärmoptimierter Straßenbeläge berücksichtigen. Neben den geforderten Lärmwerten besteht eine weitere Voraussetzung für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen darin, dass die Beurteilungspegel</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>für eine deutliche Zahl von Betroffenen über den genannten Werten liegen; wenige Betroffenheiten reichen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nicht aus.</p> <p>Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u.a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), in Gebieten mit Luftreinhalteplänen Auswirkungen auf die Luftreinhaltung. Zur Vermeidung häufiger Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten können zwischen Maßnahmenbereichen Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge erfolgen. Die Straßenverkehrsbehörde hat bei der Prüfung, ob und ggfls. welche Beschränkungen möglich sind, auch die sonstigen Belange wie Verkehrssicherheit, Verkehrsfunktion, Leistungsfähigkeit sowie mögliche Verdrängungseffekte in ruhige Bereiche zu bedenken. In die Beurteilung sollten vor einer Entscheidung auch – wie bei allen straßenverkehrsrechtlichen Sachverhalten – die Stellungnahmen des Straßenbulasträgers und der Polizei einbezogen werden. Danach kann die Zustimmung des Regierungspräsidiums zu dann noch beabsichtigten Maßnahmen eingeholt werden. Um die Wirksamkeit beschlossener Maßnahmen nachhaltig zu unterstützen, sollte flankierend eine entsprechende Verkehrsüberwachung konzipiert werden.</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.3			<p>Die Lärmaktionsplanung der Stadt Horb beinhaltet folgende, das Regierungspräsidiums als höhere Straßenverkehrsbehörde betreffenden Maßnahmen zur Lärm-minderung:</p> <p>3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärm-minderung für die nächsten fünf Jahre Die im Folgenden hier aufgeführten Lärm-minderungsmaßnahmen wurden im Rahmen der kommunalen Lärmaktionsplanung Stufe 2 festgesetzt/angeregt. Eine Umsetzung ist bislang noch nicht bzw. nur teilweise erfolgt:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h entlang der B 32, ab Einmündung K 4764 Isenburger Straße bis 50 m östlich des Gebäudes Hornaustraße 9/1</li> <li>2. Ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf der B 28 für die Ortsdurchfahrt Bildechingen (nur teilweise Umsetzung erfolgt)</li> <li>3. Ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h auf der B 28 ab Einmündung Mühlenbergstraße bis zur westlichen Ortstafel der Ortsdurchfahrt Bildechingen</li> <li>4. Geschwindigkeitstrichter 70 / 50 km/h auf der B 28 aus Richtung Norden kommend zum Ortseingang Bildechingen</li> <li>5. Überprüfung der Lichtsignalanlagen und deren Phaseneinstellung aus verkehrlichen Gründen (Verstetigung des Verkehrs), in Kombination mit der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h</li> </ol>	Ist bekannt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>6. Überprüfung der Anspruchsvoraussetzungen für den Einbau von Schallschutz-fenstern für die Gebäude Austraße 2 und Dammstraße 3/7/9/15</p> <p>7. Nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h entlang der L 398 im Bereich Ihlingen ab Dettinger Straße 11 bis Ulrich-Faißt-Straße 10</p> <p>Die höhere Straßenverkehrsbehörde ist bereit und willens, den nach Fachrecht zulässigen Verkehrsbeschränkungen zuzustimmen. Voraussetzung hierbei ist neben einer deutlichen Anzahl Lärmbetroffener in den betroffenen Streckenabschnitten der rechnerische Nachweis der maßgeblichen Richtwertüberschreitungen.</p> <p>Hinweis: Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen vor Beginn geschlossener Ortschaften zur stufenweisen Anpassung an die innerorts zulässige Geschwindigkeit in Form eines sog. „Geschwindigkeitstrichters“ (Ziff. 4) ist nach den rechtlichen Vorgaben nur zulässig, wenn die Ortstafel (Zeichen 310) nicht rechtzeitig, im Regelfall auf eine Entfernung von mindestens 100 m, erkennbar ist. Daneben ist eine stufenweise Herabsetzung der Geschwindigkeit nur auf Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen zulässig (VwV-StVO zu Zeichen 274).</p> <p>Mit Schreiben vom 02.03.2022 hat die Stadt Horb die Zustimmung zu mehreren straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen unter Vorlage eines Entwurfs der entsprechenden verkehrsrechtlichen Anordnung beantragt. Welche Maßnahmen letztlich zustimmungsfähig sind</p>	<p>Der Geschwindigkeitstrichter dient auch dem Lärmschutz.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.4			<p>und von der Straßenverkehrsbehörde getroffen werden können, insbesondere die Festlegung der konkreten Beschränkungsbereiche, ist im Rahmen des Zustimmungsverfahrens im Einzelnen konkret abzustimmen.</p> <p>Zur Bindungswirkung bei Hauptverkehrsstraßen i.S.v. § 47b Nr. 3 BImSchG geben wir folgende Hinweise: Eine Bindungswirkung von in Lärmaktionsplänen festgelegten Maßnahmen an Straßen besteht bei Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG. Hiernach ist eine Hauptverkehrsstraße eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder auch sonstige grenzüberschreitende Straße, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr. Unabhängig von der Klassifizierung einer Straße, d.h. auch bei Kreisstraßen und Gemeindestraßen, ist bei einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in der Regel davon auszugehen, dass es sich um Straßen von regionaler Bedeutung handelt. Es handelt sich demnach ebenfalls um Hauptverkehrsstraßen gem. § 47b Nr. 3 BImSchG, was eine Auslegung u.a. anhand von Art. 3 lit. A der EU-Richtlinie 2002/49/EG („Umgebungslärmrichtlinie“) ergibt. Maßnahmen, die rechtsfehlerfrei in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurden, entfalten demnach auch für diese Straßen eine Bindungswirkung gegenüber den für die Umsetzung der Maßnahme zuständigen Fachbehörden, bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen den Straßenverkehrsbehörden. Voraussetzung ist nicht, dass die betreffenden Straßenabschnitte Teil der Lärmkartierung der LUBW nach § 47c BImSchG sind. Es ist ausreichend, dass im Rahmen</p>	Ist bekannt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>der Lärmaktionsplanung seitens der Gemeinde Lärm-berechnungen für den jeweiligen Streckenabschnitt ergänzt werden. Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr oder weniger sind keine Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG. Werden solche Straßen in Lärmaktionspläne einbezogen, obliegt die Ermessensausübung bei hierauf abzielenden Maßnahmen der zuständigen Fachbehörde, die unter besonderer Würdigung der Ausführungen des Lärmaktionsplans zu erfolgen hat. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind dies die Straßenverkehrsbehörden. Die Anordnung unterliegt dem Zustimmungsvorbehalt der höheren Straßenverkehrsbehörde. Das bedeutet, dass die höhere Straßenverkehrsbehörde bei Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden ist, sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Gemeinde jedoch zu eigen machen kann. Die Fachbehörden sind hierbei grundsätzlich an die ermessenslenkenden Verwaltungsvorschriften gebunden.</p> <p>Da § 47 d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG keine eigene Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärm-minderungsmaßnahmen darstellt, können nur solche Maßnahmen umgesetzt werden, die nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden. Daher halten wir es für erforderlich, die oben aufgeführten Hinweise vor Aufnahme in den Lärmaktionsplan zu berücksichtigen und nur solche verkehrsrechtlichen Maßnahmen aufzunehmen, die nach Fachrecht zulässig sind.</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung												
			<p>Bauliche Lärmsanierungsmaßnahmen: Im Bereich der Stadt Horb a.N. wäre Referat 45 (Regionales Mobilitätsmanagement, Sachgebiet Verkehr-Umwelt-Klima) des Regierungspräsidiums Karlsruhe zuständig für die Umsetzung von baulichen Lärmschutzmaßnahmen an den Bundesstraßen B28 und B32 sowie an der Landesstraße L398.</p> <p>Lärminderungsmaßnahmen aus dem Lärmaktionsplan können nur dann umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind. Voraussetzung für die Durchführung einer baulichen Maßnahme im Rahmen der Lärmsanierung ist, dass die für die Lärmsanierung festgelegten Auslösewerte überschritten sind. Die Auslösewerte sind im Bundes- bzw. Landeshaushalt festgesetzt und in folgender Tabelle aufgelistet.</p> <table border="1" data-bbox="777 877 1357 1038"> <thead> <tr> <th></th> <th>Tag</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie in Kleinsiedlungsgebieten</td> <td>64 dB(A)</td> <td>54 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten</td> <td>66 dB(A)</td> <td>56 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>3. in Gewerbegebieten</td> <td>72 dB(A)</td> <td>62 dB(A)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Die Beurteilungspegel an den Gebäuden sind durch Berechnung zu ermitteln und mit diesen Auslösewerten zu vergleichen. Maßgebend für die fachliche Berechnung des Beurteilungspegels sind die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen –RLS-19. Darüber hinaus muss die Maßnahme auch verhältnismäßig im Sinne des Fachrechts sein. Liegen diese Voraussetzungen vor, können die Maßnahmen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel umgesetzt werden.</p>		Tag	Nacht	1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie in Kleinsiedlungsgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)	2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	66 dB(A)	56 dB(A)	3. in Gewerbegebieten	72 dB(A)	62 dB(A)	
	Tag	Nacht														
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie in Kleinsiedlungsgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)														
2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	66 dB(A)	56 dB(A)														
3. in Gewerbegebieten	72 dB(A)	62 dB(A)														

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.5			<p>Zu den einzeln aufgeführten, die Straßenbauverwaltung betreffenden baulichen Maßnahmen im Lärmaktionsplan wird wie folgt Stellung genommen:</p> <p><u>Zur Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden mit Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung</u></p> <p>Mit der Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen an besonders betroffenen Gebäuden ist das Regierungspräsidium Karlsruhe grundsätzlich einverstanden. Eigentümer von Gebäuden an Bundes- und Landesstraßen, für die nach der RLS 19 eine Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung berechnet wurde, haben die Möglichkeit beim Regierungspräsidium Karlsruhe einen Antrag auf Zuschuss zu passiven Lärmschutzmaßnahmen zu stellen. Voraussetzung für die Gewährung eines Zuschusses ist daneben, dass das betreffende Gebäude vor dem 01.04.1974 (Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes) errichtet wurde oder zumindest die Voraussetzung für das Gebäude in Form eines rechtskräftigen Bebauungsplanes zu diesem Zeitpunkt schon geschaffen war. Außerdem dürfen für das betreffende Gebäude in der Vergangenheit nicht bereits schon einmal Zuschüsse zu Lärmschutzmaßnahmen gezahlt worden sein. Im Gewährungsfall beträgt der Zuschuss 75% der Gesamtkosten für die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen.</p>	Wird begrüßt.
V.6			<p><u>Zum Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags in der Ortsdurchfahrt Bildechingen</u></p> <p>Erhaltungsmaßnahmen an Bundesstraßen werden in Abhängigkeit ihres baulichen Zustands entsprechend</p>	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.7			<p>einer landesweiten Dringlichkeitsliste durchgeführt. In dieser Liste ist die Ortsdurchfahrt von Bildechingen momentan nicht als zur Erhaltung anstehend aufgeführt. Ein Austausch des Fahrbahnbelags kann daher erst langfristig erfolgen.</p> <p>Erst im Rahmen einer anstehenden Fahrbahnsanierung kann auch eine abschließende Aussage darüber getroffen werden, ob der Straßenabschnitt sich für den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags eignet.</p> <p><u>Zum Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags an der B28 Isenburger Straße/Höhe Bebauung Horb-Nordstetten und B28 ab KV bis Christopherusbrücken sowie B32 ab Einmündung K4764 bis Anfang Höhe Horb-Nordstetten</u></p> <p>Erhaltungsmaßnahmen an Bundesstraßen werden in Abhängigkeit ihres baulichen Zustands entsprechend einer landesweiten Dringlichkeitsliste durchgeführt. In dieser Liste ist die B28 Isenburger Straße/Höhe Bebauung Horb-Nordstetten und B28 ab KV bis Christopherusbrücken sowie B32 ab Einmündung K4764 bis Anfang Höhe Horb-Nordstetten nicht als zur Erhaltung anstehend aufgeführt. Ein Austausch des Fahrbahnbelags kann daher erst langfristig erfolgen.</p> <p>Erst im Rahmen einer anstehenden Fahrbahnsanierung kann auch eine abschließende Aussage darüber getroffen werden, ob der Straßenabschnitt sich für den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags eignet.</p>	Kenntnisnahme.
V.8			<p><u>Zur Neckartalbrücke:</u></p> <p>Das Projekt befindet sich aktuell im Bau. Das Lärmschutzkonzept aus der Planfeststellung wird umgesetzt.</p>	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.9			<u>Zur Ortsumfahrung Hohenberg:</u> Das Projekt befindet sich im Stadium der Vorplanung, sobald die Trassenvariante klar ist, wird auch ein entsprechendes Lärmschutzkonzept entwickelt.	Kenntnisnahme.
VI.	<b>Ortsvorsteher Ihlingen</b>	29.03.2022	Die für Ihlingen geplanten Maßnahmen unter 3.2 Punkt 7, nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h entlang der L389 ab der Dettinger Str. 11 bis zur Ulrich-Faißt-Str. 10 befürworte ich natürlich.  Allerdings wäre eine Geschwindigkeitsbeschränkung im ganzen Bereich der Dettinger Straße für die Anwohner natürlich eine große Erleichterung.	Kenntnisnahme.  Eine durchgängige Geschwindigkeitsbeschränkung 50 km/h wäre zwar wünschenswert, es fehlen aber die rechtlichen Voraussetzungen nach StVO.
VII.1	<b>Ortsvorsteher Bildechingen</b>	17.03.2022	Mail 1: Beim Durchschauen des Aktionsplanes ist mir der Punkt 3.2 unter Punkt 3 ins Auge gefallen und ich musste an die Verkehrsschau denken. Laut Lärmaktionsplan wäre demnach ab Einmündung Mühlenbergstr. Geschwindigkeitsbeschränkung angefacht gewesen. Dies wird e wohl noch nicht umgesetzt. Gibt es hierfür gute Gründe?  Des Weiteren finde ich es sehr schade, dass der Aktionsplan nicht wirklich überarbeitet wird, da ich auf Jeden Fall der Meinung bin, dass auf Grund der Brücke und weiterer Entwicklungen im Industriegebiet sicher auch eine Veränderung vorliegt. Ich denke mein Ortschaftsrat sieht dies ähnlich werde das Thema aber bei der nächsten Ortschaftsratssitzung auf die TO setzen.	Bisher hat das Regierungspräsidium Karlsruhe der Maßnahme nicht zugestimmt. Ergänzend zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes wird dem Regierungspräsidium erneut ein Antrag auf verkehrsrechtliche Anordnung vorgelegt.  Die Überprüfung des Lärmaktionsplans Stufe 2 ergab, dass eine qualifizierte Fortschreibung nicht notwendig ist. Die Umsetzung der Maßnahmen aus Stufe 2 wird weiterhin angestrebt und erneut beantragt. Sollte sich die Lärmsituation verändern, kann dies in Stufe 4 der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden.
VII.2			Mail 2:	Siehe Wertung VII.1.



Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung																							
			<p>Vor allem die langfristigen Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm (3.3) sind vielversprechend und werden den größten Nutzen nach sich ziehen.</p> <p>Anlagen Lärminderung durch Tempolimit (Projekt smile / HEAVEN 2003 - Messungen in Berlin Beusselstraße)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th>Lkw Verbot</th> <th>Tempo 30</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Ruß</td> <td>-7 ± 3 %</td> <td>-3 ± 3 %</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Feinstaub (PM 10)</td> <td>-7 ± 5 %</td> <td>-2 ± 3 %</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Stickoxide</td> <td>-20 ± 10 %</td> <td>-3 ± 2 %</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Lärm</td> <td>Tag</td> <td>-1.3 dB (A)</td> <td>-2.0 dB (A)</td> </tr> <tr> <td>Nacht</td> <td>-1.0 dB (A)</td> <td>-1.2 dB (A)</td> </tr> </tbody> </table>			Lkw Verbot	Tempo 30		Ruß	-7 ± 3 %	-3 ± 3 %		Feinstaub (PM 10)	-7 ± 5 %	-2 ± 3 %		Stickoxide	-20 ± 10 %	-3 ± 2 %	Lärm	Tag	-1.3 dB (A)	-2.0 dB (A)	Nacht	-1.0 dB (A)	-1.2 dB (A)	<p>die Anstiegsgeschwindigkeit des Schallpegels schneller. Lärm mit einer schnellen Schallpegelanstiegsgeschwindigkeit wird von den Betroffenen als störender empfunden. Insgesamt lässt sich sagen, dass sowohl Geschwindigkeit als auch Stetigkeit und Gleichmäßigkeit der Fahrten wichtige Einflussgrößen der Dimension des Lärms sind.“</p> <p>Auch eine Studie des Umweltbundesamtes (Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen – 2016) weist darauf hin, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h eine Pegelminderung zwischen 2 und 3 dB(A) bewirkt.</p>
		Lkw Verbot	Tempo 30																								
	Ruß	-7 ± 3 %	-3 ± 3 %																								
	Feinstaub (PM 10)	-7 ± 5 %	-2 ± 3 %																								
	Stickoxide	-20 ± 10 %	-3 ± 2 %																								
Lärm	Tag	-1.3 dB (A)	-2.0 dB (A)																								
	Nacht	-1.0 dB (A)	-1.2 dB (A)																								
IX.1	<b>Stadtverwaltung Horb a. N.</b>	25.03.2022	<p>Die für die Umsetzung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zuständige Verkehrsbehörde der Stadt Horb a.N. unterstützt und befürwortet grundsätzlich die geplanten Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung.</p>	Wird begrüßt.																							
IX.2		<p>Nach Fachrecht sind diese umsetzbar, sofern unterer Berücksichtigung der Bindungswirkung der Lärmaktionsplanung und den Vorgaben des Kooperationserlasses vom 29. Oktober 2018, aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse für zahlreiche Betroffene eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Dies ist dann</p>	Ist bekannt.																								

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>anzunehmen, wenn der Verkehrslärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden können. Lärmwerte von mehr als 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts werden dem gesundheitskritischen Bereich zugeordnet.</p> <p>Die Beurteilung der einzelnen bisher nicht umgesetzten Maßnahmen hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit erfolgt aufgrund der aktueller Lärmberechnungen nach RLS – 90, des Büro RappTrans. Die Zustimmung der höheren Verkehrsbehörde (Regierungspräsidium Karlsruhe) ist erforderlich</p>	

**Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum förmlichen Beteiligungsverfahren**

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.	<b>Bürger:in 1</b>	05.04.2022	Ich kritisiere die Ignoranz der Verantwortlichen des RP KA, indem die Beschlüsse des Gemeinderates aus 2015 und 2022 schlichtweg ignoriert werden zu Lasten der Bürger und Steuerzahler !	Kenntnisnahme.