

Bericht

# Lärmaktionsplan der 4. Runde Gemeinde Igersheim

## Überprüfung und Fortschreibung der 3. Stufe

Mai 2025

LK Argus Kassel GmbH



Gemeinde Igersheim

# Lärmaktionsplan für die Gemeinde Igersheim

## Überprüfung und Fortschreibung 2024

Bericht Mai 2025

Auftraggeber

**Gemeinde Igersheim**

Möhlerplatz 9

97999 Igersheim

Auftragnehmer

**LK Argus Kassel GmbH**

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@lk-argus.de

www.lk-argus-kassel.de

### **Bearbeitung**

Dipl.-Ing. Antje Janßen

Dipl.-Ing. Dirk Bänfer

Simon Friederich

Kassel, 22. Mai 2025



**Inhalt**

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>	<b>Lärmaktionsplan Überprüfung und Fortschreibung</b>
1.1	Aufgabenstellung	1	
1.2	Rechtliche Rahmenbedingungen	2	Mai 2025
1.3	Untersuchungsraum	4	
1.4	Zuständige Behörde	6	
1.5	Geltende Grenz- und Auslösewerte	6	
1.5.1	Auslösewerte der Lärmaktionsplanung	6	
1.5.2	Nationale Richt- und Grenzwerte	7	
<b>2</b>	<b>Analyse der Lärmsituation 2023</b>	<b>11</b>	
2.1	Lärmkartierung des LUBW der 4. Runde und Vergleich mit der 3. Stufe	11	
2.1.1	Strategische Lärmkarten	12	
2.1.2	Betroffenheitsstatistik	13	
2.2	Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen im Jahr 2023	16	
2.2.1	Schallpegel an Gebäuden mit Wohnnutzung	16	
2.2.2	Lärmschwerpunkte und Handlungsbereiche	17	
2.3	Emissionsanalysen	18	
2.4	Fazit	23	
<b>3</b>	<b>Maßnahmenplanung</b>	<b>25</b>	
3.1	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen	25	
3.2	Strategische Ansätze zur Lärminderung	25	
3.3	Mögliche Maßnahmen der zuständigen Straßenbaubehörde	27	
3.4	Maßnahmenoptionen in den Handlungsbereichen	27	
3.4.1	Schallschutzwände	27	
3.4.2	Lärmindernder Fahrbahnbelag	28	

3.4.3	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	29
3.4.4	Passiver Schallschutz	31
3.4.5	Zusammenfassung	31
<b>4</b>	<b>Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit</b>	<b>32</b>
4.1	Anforderungen und Vorgehen in Igersheim	32
4.2	Ergebnisse der Beteiligung	33
4.2.1	Anregungen und Hinweise aus der Öffentlichkeit	33
4.2.2	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	34
4.3	Berücksichtigung der Beteiligungsergebnisse im weiteren Vorgehen	37
<b>5</b>	<b>Beschluss des Lärmaktionsplans</b>	<b>39</b>
	Tabellenverzeichnis	40
	Abbildungsverzeichnis	40
	Kartenverzeichnis (Anhang)	41
	Anlagen	41

# 1 Einleitung

## 1.1 Aufgabenstellung

Die Gemeinde Igersheim ist nach EG-Umgebungslärmrichtlinie verpflichtet, aufbauend auf der vorliegenden Lärmkartierung der 4. Stufe 2022 der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) und vor dem Hintergrund der Anforderungen des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg mit der Aufstellung des Lärmaktionsplans der 4. Runde den Lärmaktionsplan der 3. Stufe (am 20. Mai 2021 vom Gemeinderat beschlossen) zu überprüfen und fortzuschreiben.

Die EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, 2002/49/EG (kurz Umgebungslärmrichtlinie) legt fest, dass anhand von Lärmkarten der Umgebungslärm für Hauptverkehrswege und Ballungsräume zu ermitteln ist und entsprechend den Kartierungsergebnissen Lärmaktionspläne mit dem Ziel, den Umgebungslärm soweit erforderlich zu verhindern und zu mindern, aufzustellen sind.

Die erforderlichen Mindestinhalte eines Lärmaktionsplans sind mit dem § 47d Abs. 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V nach Artikel 8 der EU-Umgebungslärmrichtlinie definiert. Weitere Hinweise und Empfehlungen zu den erforderlichen Inhalten eines Lärmaktionsplans sind im Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Landes Baden-Württemberg<sup>1</sup> enthalten.

Die baden-württembergische Gemeinde Igersheim liegt mit rund 5.600 Einwohnern<sup>2</sup> außerhalb der im Rahmen der EG-Umgebungslärmrichtlinie definierten Ballungsräume.

Lärmaktionspläne sind grundsätzlich für alle von der Lärmkartierung erfassten Gebiete aufzustellen, unabhängig davon, ob Lärmprobleme vorhanden sind.

Die Lärmkartierung erfolgte im Jahr 2023 wie bereits in den vorangegangenen Runden durch die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) für Straßenverkehr auf Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Kfz/a (ca. 8.200 Kfz/24 h).

Mit der Lärmkartierung 2023 wurden durch das LUBW die im Gemeindegebiet verlaufenden übergeordneten Straßen B 19 und L 2251 kartiert.

Gegenüber 2017 haben sich keine Veränderungen im Kartierungsnetz des LUBW ergeben.

---

<sup>1</sup> Vgl. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung – Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg vom 08.02.2023, Online unter: [https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Daten/PDF/230208\\_Kooperationserlass-LAP-BW.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Daten/PDF/230208_Kooperationserlass-LAP-BW.pdf) [Zugriff: 09.07.2024]

<sup>2</sup> vgl. Homepage der Gemeinde Igersheim. Online unter: <https://www.igersheim.de/start.html> [Zugriff: 09.07.2024]

Für die Gemeinde Igersheim wird auf der Grundlage der aktuellen Kartierungsergebnisse und weiteren örtlichen Rahmenbedingungen sowie unter Beachtung des Lärmaktionsplans der 3. Stufe der Gemeinde Igersheim der Lärmaktionsplan der 4. Runde als Fortschreibung aufgestellt.

Im Rahmen der Fortschreibung werden die im Lärmaktionsplan der 3. Stufe erarbeiteten Maßnahmenempfehlungen für den Straßenverkehrslärm hinsichtlich ihrer Umsetzung und möglichem Änderungs- oder Ergänzungsbedarf geprüft.

## 1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Rechtliche Grundlage der Lärmaktionsplanung ist die EG-Umgebungslärmrichtlinie (URL) vom 25.06.2002, die 2005 in deutsches Recht umgesetzt wurde. Damit wurden in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ein sechster Teil mit dem Titel „Lärminderungsplanung“ und die Paragraphen 47a bis 47f eingefügt.

Ergänzt wird das BImSchG durch die 34. BImSchV, welche die Details für die Erstellung der Lärmkarten regelt. Für die Lärmaktionsplanung gibt es keine entsprechende Verordnung.

In den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung<sup>3</sup> im aktuellen Kooperationserlass des Landes Baden-Württemberg<sup>4</sup> werden Handlungsempfehlungen zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen gegeben.

In den LAI-Hinweisen sind auch Aussagen zur rechtlichen Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen enthalten: „Zur Durchsetzung von Maßnahmen, die der Lärmaktionsplan vorsieht, verweist § 47d Abs. 6 BImSchG auf § 47 Abs. 6 BImSchG: die Maßnahmen „sind durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen.“ Soweit planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen sind, „haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen“.

§ 47 d Abs. 6 BImSchG enthält also keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen, sondern verweist auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen (z.B. §§ 17 und 24 BImSchG, § 45 Abs. 1 Nr. 3 Straßenverkehrsordnung (StVO), § 75 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).<sup>45</sup>

---

<sup>3</sup> Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) - AG Aktionsplanung: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - aktualisierte Fassung vom 19. September 2022

<sup>4</sup> Vgl. Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung – Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg vom 08.02.2023, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Online unter: [https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Daten/230208\\_Kooperationserlass-LAP-BW.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Daten/230208_Kooperationserlass-LAP-BW.pdf) [Zugriff: 09.07.2024]

<sup>5</sup> Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) - AG Aktionsplanung: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - aktualisierte Fassung vom 19. September 2022

„Soweit die tatbestandlichen Voraussetzungen erfüllt sind, wird das in diesen Vorschriften eingeräumte Ermessen allerdings durch § 47d Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit dem Maßnahmenteil des einschlägigen Lärmaktionsplans eingeschränkt. Die Straßenverkehrsbehörden setzen die in einem Lärmaktionsplan festgelegten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen um. Sind in dem Plan Entscheidungen anderer Träger öffentlicher Verwaltung vorgesehen (z.B. die Aufstellung eines Bebauungsplans) gelten auch hierfür die anderweitig (z.B. im Baugesetzbuch) festgelegten Regeln.

Ein wesentlicher Aspekt der Lärmaktionsplanung besteht in der Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens über Reihenfolge, Ausmaß und zeitlichen Ablauf von Sanierungsmaßnahmen. Ziel der Lärmaktionsplanung ist eine Verringerung der Gesamtbelastung in dem betrachteten Gebiet. In der Regel ist dazu eine Prioritätensetzung hinsichtlich der Handlungsoptionen erforderlich.“<sup>6</sup>

„Sind in einem Lärmaktionsplan planerische Festlegungen vorgesehen, so müssen diese bei der Planung berücksichtigt, d. h. mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung einbezogen werden. Dabei ist die Lärminderung als Ziel des Lärmaktionsplans einer von mehreren zu berücksichtigenden Belangen, die untereinander abgewogen werden müssen.“<sup>7</sup>

Das Land Baden-Württemberg hat mit dem Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung in der Fassung 2023 die Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen auf Landesebene konkretisiert. Grundsätzlich verweist der Kooperationserlass ebenfalls auf § 47d Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit § 47 Abs. 6 BImSchG, der keine eigene Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen darstellt. Im Erlass des Ministeriums wurde zudem die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg (VGH) zur Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen (Az. 10 S 2449/17) aus dem Jahr 2018 mit eingebunden.

Demnach können Lärminderungsmaßnahmen „nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden.“<sup>8</sup> Die Prüfung der gesetzlichen Voraussetzungen auf Tatbestandsseite obliegt den Fachbehörden. Diese sind zur Umsetzung verpflichtet, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen. Deshalb ist „bereits während der Aufstellung von Lärmaktionsplänen [...] bei der Prüfung [...] die Kooperation mit der jeweiligen Fachbehörde zu suchen.“<sup>9</sup>

Straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen, die einer Planfeststellung oder Genehmigung bedürfen, müssen bei anderen Planungen mit den übrigen

---

<sup>6</sup> ebd. S. 25

<sup>7</sup> ebd. S.25 – 26

<sup>8</sup> vgl. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung – Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg vom 08.02.2023“, Kap. 2.1, S. 15 – 16

<sup>9</sup> vgl. ebd.

öffentlichen und privaten Belangen abgewogen werden. Straßenbauliche Maßnahmen, die keiner Planfeststellung oder Genehmigung bedürfen, „können [...] verbindlich nur für solche Straßen beschlossen werden, für die in der Abwägung auch die Frage der Bereitstellung der notwendigen Haushaltsmittel [mit dem Baulastträger] geklärt werden konnte.“<sup>10</sup> Ist die rechtsfehlerfreie Aufnahme der Maßnahme erfolgt, ist diese bei Entscheidungsprozessen der Straßenbaubehörden zu berücksichtigen. Voraussetzung für die Durchführung einer Maßnahme ist die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für die Lärmsanierung nach RLS-19 (siehe Kapitel 1.5.2) und ihre Verhältnismäßigkeit im Sinne des Fachrechts.

Eine konkrete Umsetzungspflicht kann sich ergeben, wenn die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten ist. „Dies ist spätestens bei Lärmpegeln von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts anzunehmen [...]. Bestehende Konflikte müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden. [...] Die Belastung [muss] durch Schutzmaßnahmen, Betriebsbeschränkungen oder Umplanungen gemindert bzw. beseitigt werden.“<sup>11</sup>

Die Festlegung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen mit dem Ziel der Lärminderung „setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der bestehenden örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung [...] erheblich übersteigt.“<sup>12</sup> Die Straßenverkehrsbehörden haben die straßenverkehrsrechtliche Maßnahme, die die genannten Voraussetzungen nach § 45 Abs. 9 StVO erfüllen und ohne Abwägungsfehler festgelegt wurden, umzusetzen. „Der fachrechtliche Ermessensspielraum wird durch die Lärmaktionsplanung überlagert.“<sup>13</sup>

### 1.3 Untersuchungsraum

Die Gemeinde Igersheim liegt im Main-Tauber-Kreis im Bundesland Baden-Württemberg an der Landesgrenze zu Bayern. Gemeinsam mit der Gemeinde Assamstadt und Bad Mergentheim bildet sie eine vereinbarte Verwaltungsgemeinschaft. Die Gemeinde gliedert sich in 14 Dörfer, Weiler, Höfe und Häuser auf einer Fläche von rund 42,8 km<sup>2</sup> und hat rund **5.600 Einwohner**<sup>14</sup>. Die nächstgelegenen, größeren Städte sind Bad Mergentheim im Westen (5 km), Würzburg im Norden (40 km) und Heilbronn im Südwesten (80 km).

---

<sup>10</sup> vgl. ebd. Kap. 2.2, S. 16

<sup>11</sup> vgl. ebd. Kap. 2.2, S. 18

<sup>12</sup> vgl. ebd. Kap. 2.5, S. 21

<sup>13</sup> ebd. Kap. 2.5, S. 21

<sup>14</sup> vgl. Homepage der Gemeinde Igersheim. Online unter: <https://www.igersheim.de/start.html> [Zugriff: 09.07.2024]

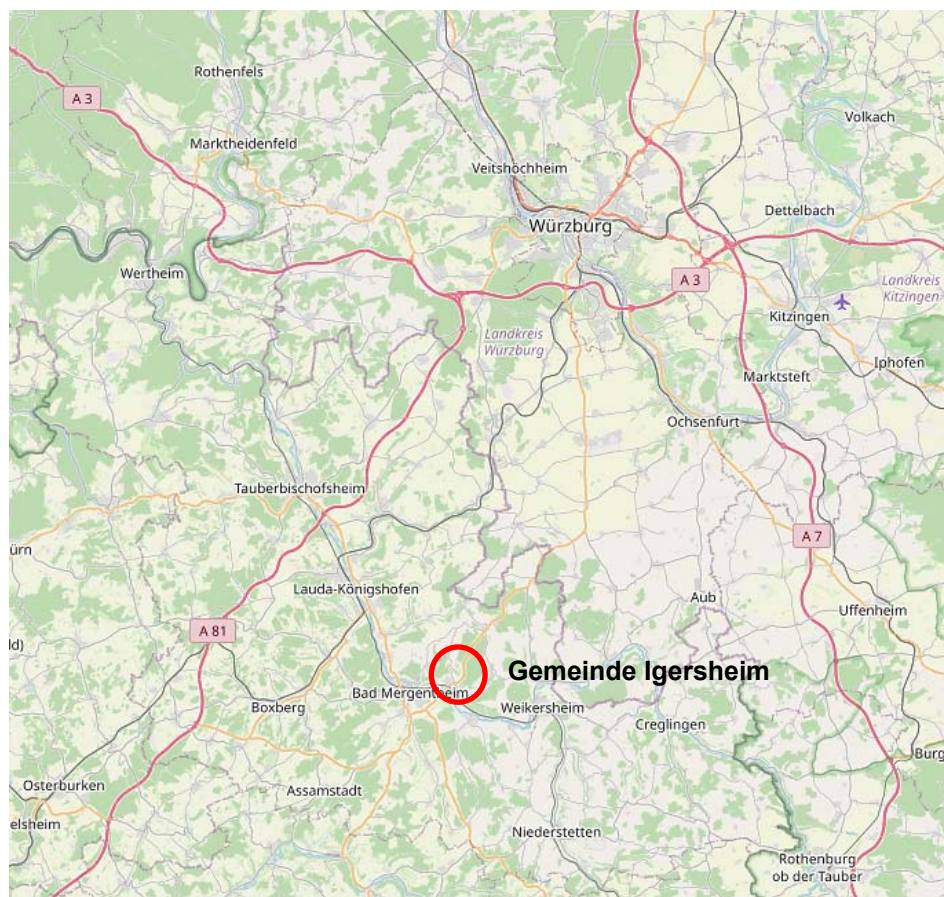
Landschaftlich geprägt wird die Gemeinde durch die westlich des Kernortes verlaufende Tauber und das Taubertal mit rebenbegrenzten Hängen und bewaldeten Höhen. Durch Igersheim hindurch führt die „Romantische Straße“, ein historischer Reiseweg vom Main bis an die Alpen mit touristisch und wirtschaftlich großer Bedeutung.

Die Anbindung an das überregionale Straßennetz erfolgt über die B 19, die von Südwesten nach Nordosten in Richtung Würzburg das Gemeindegebiet durchquert. Bei Würzburg besteht Anschluss an die A 3 und das weiterführende Autobahnnetz. Über die B 19 und die B 290 kann die A 81 erreicht werden (19 km).

Eine Straße von regionaler Bedeutung ist die L 2251. Sie beginnt an der B 19 im Ortskern Igersheim und führt in südlicher und östlicher Richtung (entlang der Tauber) bis zur bayerischen Landesgrenze.

Ergänzt wird das Straßennetz durch weitere Kreis- und Gemeindestraßen.

- **Abbildung 1:** Lage und Straßen in der Umgebung, Igersheim (Quelle: osm.org)



An den regionalen Schienenverkehr ist die Gemeinde mit dem Bahnhof im Ortskern Igersheim über die Taubertalbahn (Wertheim - Crailsheim) als Teil des Netzes der Westfrankenbahn angeschlossen.

Das Angebot wird im öffentlichen Personennahverkehr durch Regionalbuslinien des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar ergänzt, die z.T. auch die ÖPNV-Erschließung der Gemeinde sichern. Die weitere Erschließung erfolgt in Verbindung mit Linien der Stadt Bad Mergentheim.

Seit dem 4. November 2013 wird das ÖPNV-Angebot durch einen e-Bürgerbus ergänzt. Dieser wird als konzessionsfreies, gemeinnütziges Projekt betrieben, welches im Rahmen des Demonstrationsprojektes Elektromobilität im ländlichen Raum des Landes Baden-Württemberg und Pakt Zukunft gefördert wird.

Auf wirtschaftlicher Ebene hat sich die Gemeinde in der Vergangenheit stetig weiterentwickelt. So finden sich heute Unternehmen vom Handwerker bis zum High-Tech-Betrieb im Maschinenbau in der Gemeinde. Mit dem Unternehmen Wittenstein SE und seinen Tochterfirmen haben sich wichtige Wirtschaftsträger in der Gemeinde niedergelassen.

## **1.4 Zuständige Behörde**

Zuständig für die Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg sind die Städte und Gemeinden. Die Berechnung der Lärmkarten für die Gemeinden erfolgt außerhalb der Ballungsräume durch die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg.

In der Gemeinde Igersheim ist die Gemeindeverwaltung, Möhlerplatz 9, 97999 Igersheim für die Lärmaktionsplanung zuständig.

## **1.5 Geltende Grenz- und Auslösewerte**

### **1.5.1 Auslösewerte der Lärmaktionsplanung**

Verbindliche Grenz- oder Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung sind in Deutschland nicht rechtlich definiert und vorgegeben.

Für die Lärmaktionsplanung der Gemeinde Igersheim sind folgende Werte relevant:

- Auslösewerte zur Lärmaktionsplanung:  
 $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$  oder  $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$  entsprechend Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom 08.02.2023

Der Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (MVI) enthält hierzu folgende Aussagen: „Daher sind Bereiche mit Lärmbelastungen über  $65 \text{ dB(A)}$   $L_{DEN}$  und  $55 \text{ dB(A)}$   $L_{Night}$  bei einer qualifizierten Lärmaktionsplanung auf jeden Fall zu berücksichtigen. Mit der Lärmaktionsplanung ist darauf

hinzuwirken, diese Werte nach Möglichkeit zu unterschreiten.“<sup>15</sup> Ergänzend ist für alle kartierten Bereiche zu prüfen, ob diese ebenfalls einzubeziehen sind, auch wenn die genannten Auslösewerte unterschritten werden.<sup>16</sup>

Diese Empfehlung deckt sich mit Empfehlungen des Sachverständigenrates für Umweltfragen: Im Umweltgutachten 2020 werden die Schwellen von  $L_{DEN} = 65$  dB(A) bzw.  $L_{Night} = 55$  dB(A) als empfohlene Obergrenze für die zulässige Lärmbelastung zum Schutz der menschlichen Gesundheit genannt.<sup>17</sup>

- Vordringlicher Handlungsbedarf:

$L_{DEN} \geq 70$  dB(A) oder  $L_{Night} \geq 60$  dB(A) entsprechend Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom 08.02.2023

Bei Lärmpegeln über einem  $L_{DEN}$  von 70 dB(A) oder einem  $L_{Night}$  von 60 dB(A) liegen sehr hohe Lärmbelastungen vor und es besteht vordringlicher Handlungsbedarf zur Lärminderung und zur Verringerung der Anzahl der Betroffenen. Für diese Bereiche sind vordringlich Maßnahmen im Aktionsplan festzulegen.<sup>18</sup>

Die gewählten Auslösewerte stellen einen Kompromiss zwischen Gesundheitsschutz und Umsetzbarkeit des Lärmaktionsplans dar, gesundheitliche Schädigungen können auch unterhalb der gewählten Auslösewerte auftreten. Die WHO weist beispielsweise darauf hin, dass Pegel von  $L_{DEN} > 53$  dB(A) mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen und Pegel von  $L_{Night} > 45$  dB(A) mit Beeinträchtigungen des Schlafs verbunden sind.<sup>19</sup>

## 1.5.2 Nationale Richt- und Grenzwerte

Die Durchführung von Maßnahmen der Lärmaktionsplanung erfolgt nach nationalen Eingriffsgrundlagen mit entsprechenden Richt- und Grenzwerten.

Im Nachfolgenden sind die wichtigsten rechtlichen Grundlagen zur Lärmsanierung aufgeführt. Ergänzend sind auch die Grenzwerte der Lärmvorsorge dargestellt, die häufig als Zumutbarkeitsschwelle herangezogen werden.

---

<sup>15</sup> Vgl. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung – Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg vom 08.02.2023, Kap. 1.5.1, S. 10

<sup>16</sup> vgl. ebd. S. 10

<sup>17</sup> Sachverständigenrat für Umweltfragen: Umweltgutachten 2020, Januar 2020 (S. 19)

<sup>18</sup> vgl. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung – Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg vom 08.02.2023, Kap. 1.5.1, S. 10

<sup>19</sup> Vgl. WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Juli 2019

## **VLärmSchR 97**

Die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) gelten für Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sowohl zum vorsorglichen Schutz vor Verkehrslärm (bei Planung und Bau von Straßen) als auch bei der nachträglichen Minderung von Lärmbelastungen an bestehenden Straßen (Lärmsanierung).<sup>20</sup>

„Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) wird [hierbei] als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt. Er kann im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt werden.“<sup>21</sup> Die Lärmsanierung kann erfolgen, wenn der Beurteilungspegel (nach RLS-19<sup>22</sup>) den maßgeblichen Immissionsgrenzwert in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschreitet.

Als Auslösewerte der Lärmsanierung sind in Baden-Württemberg (analog zu den Festlegungen im Bundeshaushalt<sup>23</sup>) ab dem 1. August 2020 folgende Werte festgelegt:<sup>24</sup>

- 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten
- 66 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts in Kern-, Dorf- und Mischgebieten
- 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts in Gewerbegebieten

Die Regelungen der VLärmSchR97 richten sich an Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) in der Baulast des Bundes. Das Land Baden-Württemberg stellt darüber hinaus auch für die Lärmsanierung an Landesstraßen im Rahmen eines Lärmsanierungsprogramms Haushaltsmittel zur Verfügung.<sup>25</sup>

## **Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007**

Die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) sollen den Straßenverkehrsbehörden als „Orientierungshilfe zur Entscheidung straßenverkehrsrechtlicher

---

<sup>20</sup> vgl. VLärmSchR 97, S. 6

<sup>21</sup> VLärmSchR 97, S. 26

<sup>22</sup> Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2019

<sup>23</sup> vgl. Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 27.07.2020, AZ.: StB 13/7144.2/01/3277650 zur „Absenkung der Auslösewerte zur Lärmsanierung für Gebiete mit ausgeprägter schutzwürdiger Wohnbebauung“ zum 01.08.2020

<sup>24</sup> vgl. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (25.08.2020): Regelungen zum Verkehrslärmschutz an Straßen - Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen

<sup>25</sup> Vgl. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Hinweise zur Durchführung von passiven Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung, 03.09.2019

Maßnahmen [...] zum Schutz der Wohn- / Bevölkerung vor Straßenverkehrslärm<sup>26</sup> dienen.

Mit dem Ziel, die bestehenden rechtlichen Möglichkeiten der Lärmschutz-Richtlinien-StV voll auszuschöpfen und im Sinne der Betroffenen zu nutzen, hat das Land Baden-Württemberg (Ministerium für Verkehr und Infrastruktur) „die Ausführungen in den Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr 2007 [...] mit den Hinweisen zu Ermessensspielräumen und zur umfassenden Gewichtung der Belange der Betroffenen im so genannten „Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung<sup>27</sup>“ fortgeschrieben.

Der Kooperationserlass gibt Hinweise zum Umgang mit den Lärmschutz-Richtlinien-StV. Es wird empfohlen, die Prüfung der tatbestandlichen Voraussetzungen nach § 45 Abs. 9 StVO unter Berücksichtigung der in den Lärmschutz-Richtlinien-StV genannten Kriterien durchzuführen und diese in den Abwägungsprozess mit einzubeziehen und entsprechend zu bewerten.

„Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung eine Orientierungshilfe dar. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV enthalte grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind.“<sup>28</sup>

„Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass [...] Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen. [...]

Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.

Bei 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, Verkehrsfunktion von Ortsumfahrungen) qualifiziert belegt wird und trotz vorhandener Lärmbelastung mit gesundheitskritischen Lärmpegeln erforderlich erscheint.

---

<sup>26</sup> vgl. Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), S 32/7332,9/1/781915, Bonn, November 2007

<sup>27</sup> vgl. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung – Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg vom 08.02.2023, Kap. 2.5, S. 20ff

<sup>28</sup> Ebd. S. 21

Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung [...]. Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden.

Für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ist es nicht zwingend erforderlich, dass die Lärmbelastung in einem gesundheitskritischen Bereich liegt. Vielmehr können auch unterhalb der genannten Werte straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit den Anwohnern zugemutet werden kann<sup>29</sup>

Entgegen den Aussagen der Lärmschutz-Richtlinien-StV, nach der „durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen [...] der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden [soll]“, legt der Kooperationserlass fest, dass auch eine Reduzierung der Lärmbelastung durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen unter 3 dB(A) als Abwägungsergebnis zu akzeptieren ist.<sup>30</sup>

---

<sup>29</sup> Ebd. S. 22f

<sup>30</sup> Ebd. S. 24

## 2 Analyse der Lärmsituation 2023

Gemeinde Igersheim

### 2.1 Lärmkartierung des LUBW der 4. Runde und Vergleich mit der 3. Stufe

**Lärmaktionsplan  
Überprüfung und  
Fortschreibung**

Mai 2025

Die Lärmkartierung 2023 für die Gemeinde Igersheim wurde durch die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg durchgeführt.

Folgende übergeordnete Straßen wurden im Rahmen der Lärmkartierung 2023 - wie auch in 2012 und 2017 - kartiert:

- B 19 zwischen der südwestlichen Gemeindegrenze und der L 2251
- L 2251 im Gemeindegebiet zwischen B 19 und südlicher Gemeindegrenze

Die strategischen Lärmkarten wurden im Jahr 2023 erstmals mittels der neuen „Berechnungsmethode für Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB)“ berechnet (in den bisherigen Runden der Lärmkartierung war die „Vorläufige Berechnungsmethode für Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“ gültig). Die Berechnung erfolgte für den 24-Stunden-Zeitraum ( $L_{DEN}$ ) und den Nacht-Zeitraum ( $L_{Night}$ , 22 - 6 Uhr). Die Berechnungsmethode BUB setzt die europaweit einheitliche Methode zur Beurteilung des Umgebungslärms CNOSSOS (Common Noise Assessment Methods) in eine nationale, deutsche Berechnungsvorschrift um.

Die neue Berechnungsvorschrift BUB enthält veränderte Formeln und Parameter zur Berechnung der Lärmbelastung. Die Berechnungen nach der BUB sind insgesamt deutlich komplexer als die Berechnungen nach der bisher verwendeten VBUB.

Durch die neue Berechnungsvorschrift kann es bei unverändertem Lärmgeschehen zu einer Veränderung der Kartierungsergebnisse kommen. Durch Vergleichsrechnungen in einer Modellstadt konnten folgende Tendenzen festgestellt werden: Außerorts, bei freier Schallausbreitung steigt die berechnete Lärmbelastung eher. Auch im Bereich von Knotenpunkten steigt die berechnete Lärmbelastung eher, weil in der BUB erstmals Beschleunigungs- und Abbremsvorgänge an Knoten berücksichtigt werden. Bei enger, geschlossener Bebauung an beiden Seiten einer Straße sinkt die berechnete Lärmbelastung eher, weil in der BUB Mehrfachreflexion nicht mehr berücksichtigt wird.<sup>31</sup>

Aufgrund der geänderten Berechnungsvorschrift sind die Kartierungsergebnisse nur bedingt mit den Ergebnissen der vorherigen Runden vergleichbar. Eine Gegenüberstellung der aktuellen Kartierungsergebnisse mit den Kartierungsergebnissen aus vorherigen Runden wird deshalb nicht durchgeführt.

---

<sup>31</sup> Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI), LAI-Hinweise zur Lärmkartierung – dritte Aktualisierung, März 2022

### 2.1.1 Strategische Lärmkarten

Das Ergebnis der Lärmkartierung sind strategische Lärmkarten, auf denen die Schallpegel, die außerhalb der Gebäude in 4 m Höhe über dem Gelände errechnet wurden, in Form von Isophonenbändern dargestellt werden.

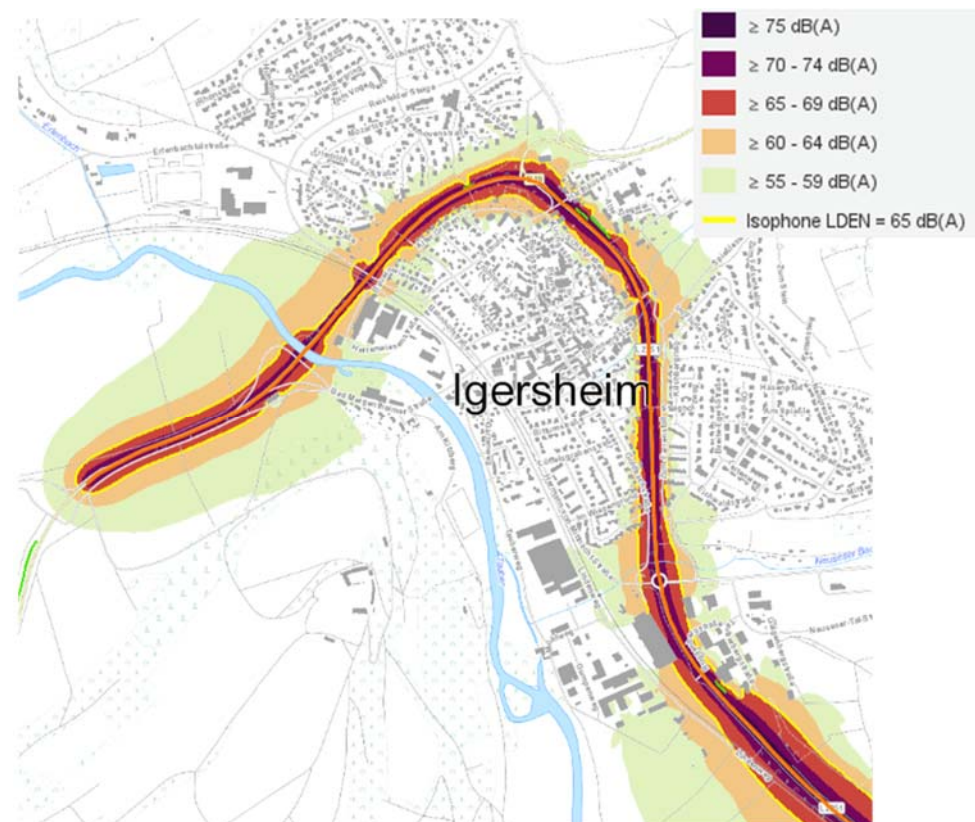
Insbesondere in unbebauten Bereichen fallen sich in die Fläche ausdehnende Isophonenbänder auf. Hier kann sich der Schall ungehindert ausbreiten.

Die Karten liegen für 24 Stunden ( $L_{DEN}$ ) und die Nacht von 22 - 6 Uhr ( $L_{Night}$ ) vor.

Die Schallpegel für den Ganztageszeitraum (24h) werden von  $L_{DEN} \geq 55$  dB(A) bis  $\geq 75$  dB(A) skaliert.

Die Pegelklassen für den Nachtzeitraum werden von  $\geq 50$  dB(A) bis  $\geq 70$  dB(A) eingeteilt.

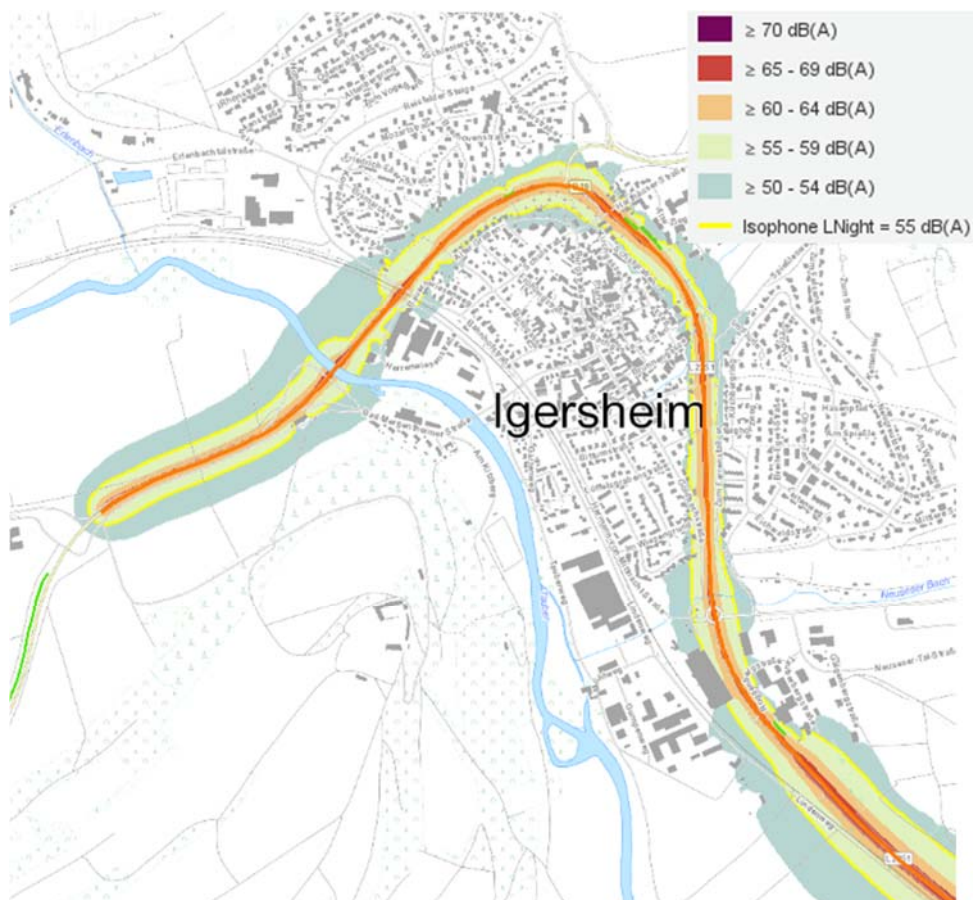
- **Abbildung 2:** Straßenverkehrslärm,  $L_{DEN}$ , Kartierung 2023, LUBW<sup>32</sup> (Ausschnitt)



© 2023 LUBW, Landesamt für Geoinformation und Landesentwicklung LGL, BKG

<sup>32</sup> vgl. Daten- und Kartendienst des LUBW, Umgebungslärmkartierung 2022, online unter: <https://udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/pages/map/command/index.xhtml?mapId=092d8ad0-9c85-4870-b702-9cfbe62de0d2&use-MapSrs=true&mapSrs=EPSG%3A25832&mapExtent=203376.05699481867%2C5240158%2C795029.9430051814%2C5525631> [Zugriff: 12.07.2024]

● **Abbildung 3:** Straßenverkehrslärm,  $L_{Night}$ , Kartierung 2023, LUBW<sup>33</sup> (Ausschnitt)



© 2023 LUBW, Landesamt für Geoinformation und Landesentwicklung LGL, BKG

Gemeinde Igersheim

## Lärmaktionsplan Überprüfung und Fortschreibung

Mai 2025

### 2.1.2 Betroffenheitsstatistik

Die Betroffenheitsstatistik zeigt auf, wie viele Einwohner in Igersheim durch Straßenverkehrslärm belastet sind.

Die Betroffenenzahlen wurden durch die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg 2023 erstmalig mittels der neuen „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB)“<sup>34</sup> ermittelt.

Grundlage für die Berechnung sind die Bewohnerzahl und Fassadenpegel an Fassadenpunkten rund um das Gebäude. Am gesamten Fassadenumfang des Gebäudes werden in 4 m Höhe Referenzpunkte (Fassadenpunkte) nach einer festen Einteilung gesetzt. Die Lärmbelastung an jedem einzelnen Fassadenpunkt wird berechnet. Diejenige Hälfte der Fassadenpunkte, die die höchsten

<sup>33</sup> vgl. ebd.

<sup>34</sup> Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, Bekanntmachung im Bundesanzeiger BAnz AT 05.10.2021 B4, Oktober 2021

Immissionspegel aufweisen, werden in der Berechnung der Betroffenenzahlen berücksichtigt, die andere Hälfte nicht („Medianverfahren“).

Über die Korrelation der Einwohner eines Gebäudes mit der Anzahl der berücksichtigten Fassadenpunkte wird ein Verhältnis Einwohner je Fassadenpunkt berechnet. Der so entstandene Faktor wird mit der Anzahl der Fassadenpunkte, die innerhalb zuvor festgelegter Pegelklassen (z.B. 55 - 65 dB(A), 65 - 70 dB(A) usw.) liegen, multipliziert. Ergebnis ist die Betroffenenzahl in Abhängigkeit der gewählten Pegelklassen.

In der bisher gültigen Berechnungsvorschrift VBEB<sup>35</sup> wurden für die Berechnung der Betroffenenstatistik alle Fassadenpunkte eines Gebäudes berücksichtigt, in der neuen Berechnungsvorschrift BEB wird dagegen nur die lautere Hälfte der Fassadenpunkte berücksichtigt. Durch diese Änderung ergeben sich in der 4. Runde der Lärmkartierung häufig höhere Betroffenenzahlen als in den vorherigen Runden, auch wenn sich die Eingangsdaten der Lärmkartierung nicht geändert haben.

Nachfolgend in Tabelle 1 und Tabelle 2 wird die Anzahl der durch Straßenverkehrslärm betroffenen Personen getrennt nach 24h (ganztags,  $L_{DEN}$ ) und nachts ( $L_{Night}$ ) dargestellt.

Die durch Lärm belasteten Flächen, Wohnungen und lärmsensiblen Einrichtungen sind in der Tabelle 3 dargestellt.

Bei der Erstellung der Lärmkarten ist nach der 34. BImSchV auch die Erfassung lärmsensibler Einrichtungen ab einem  $L_{DEN} \geq 55$  dB(A) erforderlich. Lärmsensible Einrichtungen sind nach Umgebungslärmrichtlinie Schulen und Krankenhäuser.

- **Tabelle 1:** Geschätzte Zahl der von Lärm an den kartierten Straßen in Igersheim belasteten Einwohner, **ganztags ( $L_{DEN}$ )**; Kartierung 2023<sup>36</sup>

Pegelklassen	55- 59 dB(A)	60- 64 dB(A)	65- 69 dB(A)	70- 74 dB(A)	$\geq 75$ dB(A)
belastete Personen	347	202	55	3	0
<b>Aggregiert</b>	<b><math>\geq 55</math> dB(A)</b>	<b><math>\geq 60</math> dB(A)</b>	<b><math>\geq 65</math> dB(A)</b>	<b><math>\geq 70</math> dB(A)</b>	<b><math>\geq 75</math> dB(A)</b>
	607	260	58	3	0

<sup>35</sup> Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung von Betroffenenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 9. Februar 2007, Bekanntmachung im Bundesanzeiger Nr. 75 vom 20. April 2007

<sup>36</sup> vgl. Belastungsstatistik der Lärmkartierung 2022, LUBW, online unter: [https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/documents/10184/357304/Belastungsstatistik\\_2022.xlsx](https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/documents/10184/357304/Belastungsstatistik_2022.xlsx), Stand: 11.10.2023

- **Tabelle 2:** Geschätzte Zahl der von Lärm an den kartierten Straßen in Igersheim belasteten Einwohner, **nachts (L<sub>Night</sub>)**; Kartierung **2023**<sup>37</sup>

<b>Pegelklassen</b>	<b>50- 54 dB(A)</b>	<b>55- 59 dB(A)</b>	<b>60- 64 dB(A)</b>	<b>65- 69 dB(A)</b>	<b>≥70 dB(A)</b>
belastete Personen	230	57	3	0	0
<b>aggregiert</b>	<b>≥ 50 dB(A)</b>	<b>≥ 55 dB(A)</b>	<b>≥ 60 dB(A)</b>	<b>≥ 65 dB(A)</b>	<b>≥ 70 dB(A)</b>
	290	60	3	0	0

- **Tabelle 3:** Zahl der von Lärm an den kartierten Straßen in Igersheim belasteten Flächen, Wohnungen und lärmsensiblen Einrichtungen; Kartierung **2023**<sup>38</sup>

<b>Pegelbereich L<sub>DEN</sub> in dB(A)</b>	<b>Fläche in km<sup>2</sup></b>	<b>Wohnungen</b>	<b>Schulen</b>	<b>Kranken- häuser</b>
> 55 dB(A) <b>2023</b>	0,8	290	1	0
> 65 dB(A) <b>2023</b>	0,2	28	0	0
> 75 dB(A) <b>2023</b>	0,0	0	0	0

Entsprechend der Lärmkartierung 2023 (LUBW) sind im Kartierungsnetz von Lärmpegeln ab der Kartierungsschwelle insgesamt 607 Personen ganztags (L<sub>DEN</sub> ≥ 55 dB(A)) und 290 Personen nachts (L<sub>Night</sub> ≥ 50 dB(A)) betroffen.

Von Lärmbelastungen ab den gesundheitlichen Schwellenwerten bzw. den Auslösewerten entsprechend Kooperationserlass Lärmaktionsplanung 2023 (L<sub>DEN</sub> = 65 dB(A), L<sub>Night</sub> = 55 dB(A)) sind nach Kartierung 2023 ganztags 58 Personen betroffen, im Nachtzeitraum sind es 60 Personen.

Von Pegeln des vordringlichen Handlungsbedarfs entsprechend Kooperationserlass Lärmaktionsplanung 2023 (L<sub>DEN</sub> = 70 dB(A), L<sub>Night</sub> = 60 dB(A)) sind im Ganztageszeitraum 3 Personen betroffen, im Nachtzeitraum sind keine Personen betroffen.

Es sind 290 Wohnungen mit Lärmpegeln über L<sub>DEN</sub> = 55 dB(A) sowie eine Schule<sup>39</sup> als lärmsensible Einrichtung betroffen.

In der Lärmkartierung der 4. Runde wird nach Vorgaben der aktuellen 34. BImSchV<sup>40</sup> erstmalig rechnerisch geschätzt, wie viele Menschen von starker Belästigung und starker Schlafstörung durch Lärm betroffen sind und wie viele Menschen im Zusammenhang mit Lärm an ischämischen Herzkrankheiten

<sup>37</sup> Vgl. ebd.

<sup>38</sup> Vgl. ebd-

<sup>39</sup> Das Gebäude der alten Schule in Igersheim (Schulstraße 2-4) wird mittlerweile als Ärzte- und Gesundheitszentrum genutzt, ist in den Eingangsdaten der Lärmkartierung jedoch noch als Schulgebäude hinterlegt.

<sup>40</sup> §4 Abs. 4 Nr.9 34.BImSchV

leiden. Auch für die Gemeinde Igersheim wurden die beschriebenen Auswirkungen der Lärmbelastung ermittelt, die Ergebnisse sind in Tabelle 4 dargestellt.

- **Tabelle 4:** Gesundheitliche Auswirkungen der Belastung durch Straßenverkehrslärm<sup>41</sup>

Gesundheitliche Lärmauswirkung	Anzahl der Belasteten
Starke Belästigung	92
Starke Schlafstörung	16
Ischämische Herzkrankheiten	0

## 2.2 Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen im Jahr 2023

### 2.2.1 Schallpegel an Gebäuden mit Wohnnutzung

Der gebäudebezogene Lärmpegel stellt den maximalen Fassadenpegel dar, der an einem Gebäude durch die Straßenverkehrsbelastung vorliegt. Grundlage sind die Fassadenpegel der Lärmkartierung 2023 des LUBW.

In den folgenden Karten sind die jeweils höchsten am Gebäude berechneten Fassadenpegel (Gebäudepegel) berücksichtigt und für  $L_{DEN} \geq 55$  bzw.  $L_{Night} \geq 45$  dB(A) farblich gekennzeichnet. Grau dargestellte Gebäude haben einen Pegel  $< 55$   $L_{DEN}$  bzw.  $< 45$  dB(A)  $L_{Night}$  oder sind unbewohnt.

- **Karte 1:** Lärmbelastung an bewohnten Gebäuden ganztags ab 55 dB(A) ( $L_{DEN}$ )
- **Karte 2:** Lärmbelastung an bewohnten Gebäuden nachts ab 45 dB(A) ( $L_{Night}$ )

(s. Kartenanhang)

In der Karte 3 und der Karte 4 abgebildet sind alle Gebäude mit Wohnnutzung und einem Gebäudepegel über den entsprechend der in Kapitel 1.5.1 dargestellten Schwellen.

- $L_{DEN} \geq 65$  dB(A) oder  $L_{Night} \geq 55$  dB(A) - Auslösewert der Lärmaktionsplanung entsprechend dem Kooperationserlass 2023
- $L_{DEN} \geq 70$  dB(A) oder  $L_{Night} \geq 60$  dB(A) - vordringlicher Handlungsbedarf entsprechend dem Kooperationserlass 2023

<sup>41</sup> vgl. Belastungsstatistik der Lärmkartierung 2022, LUBW, online unter: [https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/documents/10184/357304/Belastungsstatistik\\_2022.xlsx](https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/documents/10184/357304/Belastungsstatistik_2022.xlsx), Stand: 11.10.2023

Die grau dargestellten Gebäude haben entweder einen Gebäudepegel unterhalb der genannten Schwellenwerte oder sind unbewohnt.

- **Karte 3:** Lärmbelastung an bewohnten Gebäuden ganztags ( $L_{DEN}$ ) - Auslösewerte und vordringlicher Handlungsbedarf
- **Karte 4:** Lärmbelastung an bewohnten Gebäuden nachts ( $L_{Night}$ ) - Auslösewerte und vordringlicher Handlungsbedarf

(s. Kartenanhang)

Im Vergleich zu den Karten der Lärmkartierung 2017 sind in der aktuellen Lärmkartierung deutlich mehr Wohngebäude entlang der kartierten Straßen von Lärmpegeln über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung betroffen. Es liegen darüber hinaus sowohl im Ganztages- als auch im Nachtzeitraum Lärmbelastungen an Gebäuden über den Schwellen des vordringlichen Handlungsbedarfs vor.

## 2.2.2 Lärmschwerpunkte und Handlungsbereiche

Als Lärmschwerpunkte werden diejenigen Bereiche bezeichnet, die Gebäude aufweisen, an denen die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung entsprechend Kooperationserlass für mindestens einen der relevanten Zeiträume ( $L_{DEN} \geq 65$  dB(A) oder  $L_{Night} \geq 55$  dB(A)) erreicht oder überschritten sind.

In folgenden Bereichen treten entsprechend der Lärmkartierung 2023 Lärmbelastungen ab den Auslösewerten auf:

- **B 19 an der Abfahrt Igersheim Ortsmitte:**  
Betroffen ist - wie auch in 2012 und 2017 - ein Einzelgehöft mit 1 Einwohner<sup>42</sup>, das laut Lärmkartierung 2023 einen  $L_{DEN}$  von 68,8 dB(A) und einen  $L_{Night}$  von 59,6 dB(A) aufweist. Die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung sind überschritten. Das Gebäude liegt in einer Entfernung von ca. 15 m zur B 19 direkt an der Abfahrt Igersheim Ortsmitte. Ein räumlicher Zusammenhang zu weiteren Gebäuden besteht nicht.
- **B 19 im Ortsteil Igersheim (Alter Graben):**  
Betroffen sind südöstlich angrenzend an die B 19 neun Gebäude in der Straße Alter Graben. Diese Gebäude mit insgesamt 46 Einwohnern weisen

---

<sup>42</sup> Die Anzahl der Einwohner in den von Lärm betroffenen Gebäuden ist nicht mit den Ergebnissen der Lärmkartierung nach BEB (siehe Betroffenheitsstatistik) vergleichbar:

- In der BEB werden die Bewohner anteilig auf die Fassadenpunkte eines Gebäudes verteilt, für die die Belastungspegel ermittelt werden. Dementsprechend ergibt sich die Anzahl der belasteten Einwohner aus den Einwohnern mit Fassadenpegel in den jeweiligen Pegelklassen.

- Bei der Beschreibung der Lärmschwerpunkte hingegen werden alle Bewohner eines Gebäudes, an dem die Schwellen  $L_{DEN} = 65$  oder  $L_{Night} = 55$  dB(A) überschritten sind, berücksichtigt.

maximale Lärmpegel  $L_{DEN} = 66,2 \text{ dB(A)}$  und  $L_{Night} = 57,0 \text{ dB(A)}$  auf und liegen in einer Entfernung von ca. 25 m zur B 19. Weitere Gebäude in den umliegenden Straßen (Frühlingsstraße, Mühlgasse, Bauernwiesenweg) sowie auf der gegenüberliegenden Seite (Bismarckstraße, Konrad-Adenauer-Straße) weisen Lärmpegel  $L_{Night} \geq 50 \text{ dB(A)}$  auf, die jedoch unter den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung liegen.

- L 2251 Kreuzung Harthäuser Straße:  
Im Bereich der Kreuzung der L 2251 mit der Harthäuser Straße im Ortsteil Igersheim sind sechs Gebäude mit 17 Einwohner von Lärmpegeln über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung betroffen. Die maximalen Lärmpegel liegen bei  $L_{DEN} = 70,4 \text{ dB(A)}$  und  $L_{Night} = 60,3 \text{ dB(A)}$ . Die Lärmbelastung in diesem Bereich wird zudem durch die lichtzeichengeregelte Kreuzung verstärkt, da vor allem durch die dadurch notwendigen Beschleunigungsmanöver zusätzlicher Lärm entsteht, der in der Berechnungsvorschrift BUB berücksichtigt wird.
- L 2251 Südlicher Abschnitt im Ortsteil Igersheim:  
Im südlichen Abschnitt der L 2251 zwischen Höhe Kirchbergstraße und Höhe Konrad-von-Brauneck-Straße sind 11 Gebäude betroffen, die überwiegend westlich in der Kirchbergstraße, Zwerchweg und der Goldbachstraße liegen. Es sind insgesamt 37 Einwohner mit Lärmpegeln ab den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung betroffen. Die maximalen Lärmpegel liegen bei  $L_{DEN} = 68,1 \text{ dB(A)}$  und  $L_{Night} = 58,0 \text{ dB(A)}$ .

Darüber hinaus soll entsprechend Kooperationserlass ergänzend für alle kartierten Bereiche geprüft werden, ob diese ebenfalls einzubeziehen sind, auch wenn die genannten Auslösewerte unterschritten werden.

Dies ist ggf. sowohl für die B 19 als auch die L 2251 relevant, entlang deren Verlauf im gesamten Ortsgebiet weitere Gebäude von Lärmpegeln  $L_{DEN} \geq 55 \text{ dB(A)}$  bzw.  $L_{Night} \geq 45 \text{ dB(A)}$  betroffen sind (vgl. Karte 1 und Karte 2). Im Rahmen der Maßnahmenplanung wird dies weiter betrachtet.

Für weitere Einzelgebäude mit Lärmpegeln oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung wird die Prüfung passiver Schallschutzmaßnahmen empfohlen.

## **2.3 Emissionsanalysen**

Kartierte Lärmquellen in der Gemeinde Igersheim sind - wie auch schon 2012 und 2017 - die B 19 und die L 2251.

Die Analysen der Lärmquellen dienen der Darstellung der wesentlichen Emissionsfaktoren. Herangezogen werden die Eingangsdaten 2023 zur Lärmberechnung im Straßenverkehr wie Verkehrsmengen, Lkw-Anteile, Geschwindigkeiten und Fahrbahnbeläge. Dieser Analyseschritt ist im Rahmen der Fortschreibung

des Lärmaktionsplans für die Begründung einer veränderten Lärmbelastungssituation von Bedeutung und bildet die Grundlage für die Maßnahmenplanung.

## Verkehrsmengen

Der Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Lärmbelastung kann folgendermaßen veranschaulicht werden:

- Eine Verdoppelung der Verkehrsmenge bewirkt eine Pegelerhöhung um 3 dB(A).
- Eine Verzehnfachung der Verkehrsmenge bewirkt eine Pegelerhöhung um 10 dB(A), d.h. eine Verdopplung der Lautstärke.
- Eine wahrnehmbare Differenz in der Lärmbelastung von 1 dB(A) besteht bei Änderungen der Verkehrsmenge um mindestens 20%.

Auf der B 19 im Abschnitt zwischen der südwestlichen Gemeindegrenze und der L 2251 liegt in der Lärmkartierung 2023 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von 11.500 Kfz/24 h vor. Die im weiteren Verlauf in Richtung Südosten kartierte L 2251 weist eine Verkehrsstärke von 10.000 Kfz/24 h auf.

Im Vergleich zur Lärmkartierung 2017 ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge auf beiden Abschnitten um knapp 250 Kfz/24 h gesunken.

- **Karte 5:** Kfz-Verkehrsmengen im Kartierungsnetz

(s. Kartenanhang)

## Schwerverkehrsanteil

Die Emissionspegel sind neben den Verkehrsbelastungen auch von der Zusammensetzung des Verkehrs abhängig. Der Schwerverkehr (Lkw und Bus) ist ein wesentlicher Faktor des Straßenverkehrslärms.

Die Schwerverkehrsanteile (SV-Anteile) werden für Day (Tag, 6 - 18 Uhr), Evening (Abend, 18 - 22 Uhr) und Night (Nacht, 22 - 6 Uhr) angegeben.

Die B 19 weist nachts einen SV-Anteil von 9,7 % auf, tagsüber sind es 5 %. Die Schwerverkehrsanteile in den Abendstunden liegen bei 6,8 %.

Die L 2251 weist nachts einen Schwerverkehrsanteil von 3,1 % auf. Tagsüber liegt der Wert mit 2,7 % knapp darunter. Der höchste Wert wird mit 5,2 % abends erreicht.

Im Vergleich zur Lärmkartierung 2017 hat sich der Schwerverkehrsanteil auf der B 19 um rund 2 Prozentpunkte erhöht. Dies entspricht einer Steigerung um ca. 25% ggü. 2017.

Der SV-Anteil auf der L 2251 hat sich ggü. der Kartierung 2017 nur geringfügig verändert (< 1 Prozentpunkt).

- **Karte 6:** Schwerverkehrsanteile (SV) im Kartierungsnetz

(s. Kartenanhang)

## **Geschwindigkeiten**

Lärmbelastungen nehmen mit höheren Geschwindigkeiten zu. So beträgt z.B. der Unterschied zwischen 70 und 50 km/h etwa 2,0 dB(A), zwischen 50 und 30 km/h etwa 2,5 dB(A).

Im Folgenden werden die Geschwindigkeiten beschrieben, die in den **Eingangsdaten der Lärmkartierung** berücksichtigt sind. Diese sind in **Karte 7** (siehe Kartenanhang) dargestellt.

- Auf der B 19 im Gemeindegebiet Igersheim ist Tempo 70 von der westlichen Gemeindegrenze über die Bahnüberführung hinaus bis ca. 50 m westlich der Haydnstraße berücksichtigt.
- Auf der L 2251 ist von der Kreuzung mit der B 19 bis ca. 50 m nördlich der Straße Zum Farrenstall eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h berücksichtigt<sup>43</sup>, daran anschließend in südlicher Richtung Tempo 70 bis auf Höhe der Neugreutstraße bzw. im Wiesengrund. Von Höhe der Neugreutstraße bis ca. 100 m nördlich des Kreisverkehrs ist auf einem kurzen Abschnitt die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h hinterlegt<sup>44</sup>. Im Bereich des Kreisverkehrs wird eine Geschwindigkeit von 70 km/h berücksichtigt. Von dort wird in Richtung Süden das Tempo sukzessive erhöht (70 km/h bis hinter Gewerbegebiet, dann 100 km/h).

Im Vergleich der Eingangsdaten der Lärmkartierung mit der realen Situation vor Ort ergeben sich **Abweichungen**. Diese sind in Karte 7 vermerkt und werden nachfolgend beschrieben. Die tatsächlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen vor Ort sind zudem in Abbildung 4 dargestellt.

- Auf der B 19 bis zur Bahnüberführung beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 100 km/h bzw. 80 km/h für Lkw (Lärmkartierung: 70 km/h).
- Auf der B 19 liegen in einem Abschnitt zwischen Höhe Alter Graben 2 und ca. 30 m vor der Kreuzung mit der L 2551 richtungsbezogen unterschiedliche Geschwindigkeiten vor. In Richtung Osten (Zufahrt auf die Kreuzung) gilt 50 km/h, Richtung Westen 70 km/h (Lärmkartierung: 70 km/h)

---

<sup>43</sup> Der Wert von 60 km/h resultiert aus richtungsbezogen unterschiedlichen Geschwindigkeiten von 50 km/h und 70 km/h. Für die Lärmberechnung wird der Mittelwert dieser Geschwindigkeiten (60 km/h) verwendet.

<sup>44</sup> Auch auf diesem Abschnitt resultiert die Geschwindigkeit aus richtungsbezogen unterschiedlichen Geschwindigkeiten.

- Im Bereich der Kreuzung der B 19 und der L 2551 ist die Geschwindigkeit in beide Richtungen auf 50 km/h begrenzt (Lärmkartierung: 60 km/h auf der L 2551 bzw. 70 km/h auf der B 19)
- Im Bereich der L 2551 ab 50 m hinter der Kreuzung Harthäuser Str. bis ca. 100 m nördlich des Kreisverkehrs gilt in der Realität durchgehend 70 km/h (Lärmkartierung: 60 km/h im Abschnitt 50 m nach Kreuzung Harthäuser Str. bis 50 m vor Unterführung Zum Farrenstall)
- Auf der L 2551 im Bereich zwischen ca. 100m nördlich und südlich des Kreisverkehrs gilt in der Realität in beiden Richtungen 50 km/h (Lärmkartierung: 70 km/h)

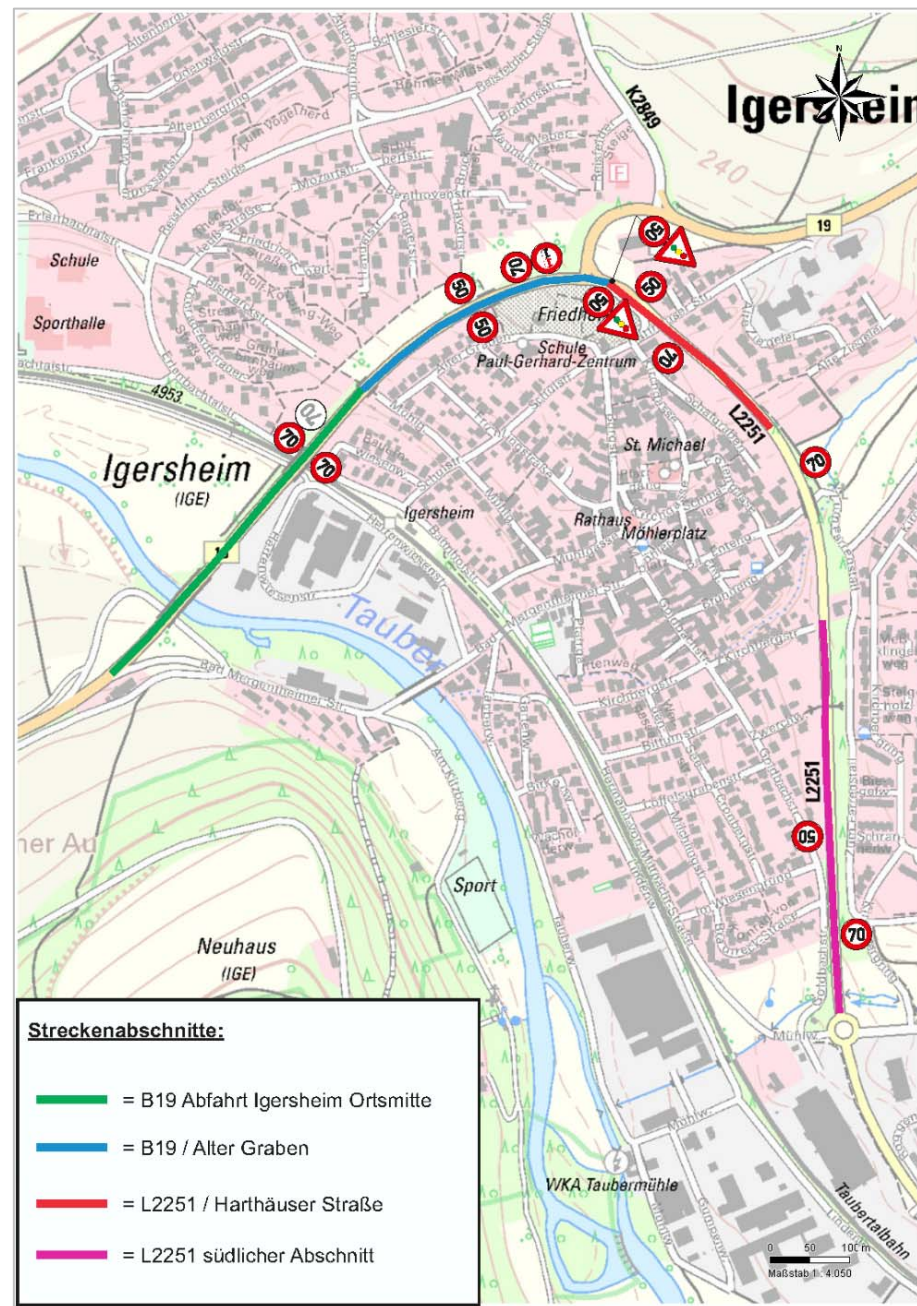
Im Vergleich zu den Eingangsdaten der Lärmkartierung 2017 haben sich die Daten zu den Geschwindigkeiten in mehreren Bereichen verändert, auch wenn keine Änderung der tatsächlichen Geschwindigkeitsregelungen vorliegt. In Bereichen, in denen Abweichungen zu den tatsächlichen Geschwindigkeitsregelungen bestehen, die einen Einfluss auf die belasteten Gebäude haben, wird dieser Umstand in der Maßnahmenplanung berücksichtigt.

- **Karte 7:** Geschwindigkeiten im Kartierungsnetz<sup>45</sup>  
(s. Kartenanhang)

---

<sup>45</sup> Dargestellt sind die Eingangsdaten der Lärmberechnung.

- **Abbildung 4:** Geltende Geschwindigkeitsbegrenzungen in Igersheim und Darstellung der Handlungsbereiche<sup>46</sup>



<sup>46</sup> Quelle: Mitteilung der Gemeinde Igersheim. Landratsamt Main-Tauber-Kreis. E-Mail vom 03.09.2024

## Fahrbahnbelag

Aus den Daten der Lärmkartierung 2023 geht hervor, dass im Kartierungsnetz der Gemeinde Igersheim Asphalt als Fahrbahnbelag dominiert. Beläge mit lärm-erhöhenden Eigenschaften (z.B. Pflasterbeläge) treten nicht auf.

Nach den Eingangsdaten der Lärmkartierung 2023 ist auf der B 19 ein lärm-technisch optimierter Asphalt SMA 8 LA vorhanden. Dieser wurde im Mai 2016 eingebaut (siehe LAP 3. Stufe). Auf der L 2251 ist in der Lärmkartierung als Fahrbahnbelag überwiegend ein nicht geriffelter Gussasphalt (NGA) berücksichtigt. Im Bereich des Kreisverkehrs Mühlweg / K 2850 ist abweichend davon eine Deckschicht aus Asphaltbeton (AC 11) hinterlegt (siehe Karte 8).

Abweichend zu den Eingangsdaten der Lärmkartierung wurde im Jahr 2016 auf der L 2251 auch ein Fahrbahnbelag aus SMA 8 LA verbaut.

Für den SMA 8 LA auf der B 19 und der L 2251 wurde 2017 entsprechend VBUS ein Korrekturwert von  $D_{StrO}$  von -4 dB(A) für den Fahrbahnbelag berücksichtigt.

In der Berechnung nach BUB werden die Fahrbahnbeläge dagegen mit Korrekturwerten<sup>47</sup> für verschiedene Frequenzbereiche und Fahrzeugkategorien berücksichtigt. Die Lärminderungswirkungen sind dabei an die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) angenähert. Nach diesen bietet ein Belag aus SMA 8 LA bei Geschwindigkeiten über 60 km/h eine Lärminderungswirkung von -2,6 dB für Pkw und -4,6 dB für Lkw, ein Belag aus AC11 eine Wirkung von -1,9 dB für Pkw und -2,1 dB für Lkw. Ein Belag aus nicht geriffeltem Gussasphalt (NGA) gilt als Referenzbelag und bietet keine Lärminderungswirkung.

Die fehlende Berücksichtigung des lärmmindernden Fahrbahnbelags SMA 8 LA auf der L 2251 wird in der Maßnahmenplanung berücksichtigt.

- **Karte 8:** Fahrbahnbeläge im Kartierungsnetz

(s. Kartenanhang)

## 2.4 Fazit

Die Analyse der Lärmsituation 2023 zeigt hohe Lärmbelastungen in mehreren Bereichen entlang der kartierten Straßen in Igersheim.

---

<sup>47</sup> Vgl. Tabelle A-3, Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB-D) – Anlage 4

Lärmbelastungen oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung liegen an Gebäuden in vier Bereichen entlang der B 19 und der L 2251 vor, die als Handlungsbereiche in der Maßnahmenplanung berücksichtigt werden.

In den Eingangsdaten zu Verkehrsmengen und Schwerverkehrsanteilen im Kartierungsnetz gab es nur geringfügige Änderungen.

Veränderungen in der Lärmbelastung sind in erster Linie auf die geänderte Berechnungsmethode nach BUB und insbesondere die in der Lärmkartierung abweichend von der Bestandssituation berücksichtigten Fahrbahnbeläge und Geschwindigkeiten zurückzuführen.

Für die Maßnahmenplanung müssen die Abweichungen in den Eingangsdaten im Vergleich zur tatsächlichen Situation beachtet werden.

- **Tabelle 5:** Emissionsfaktoren der kartierten Straßen in Bereichen mit Lärmschwerpunkten (Eingangsdaten der Lärmkartierung)

<b>Straße</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Verkehrsmengen (DTV) in Kfz/24h</b>	<b>Eingangsdaten Geschwindigkeit in km/h</b>	<b>SV-Anteil nachts in %</b>	<b>Berücksichtigter Fahrbahnbelag</b>
B 19	Höhe Abfahrt Igersheim Ortsmitte	11.500	70	10	SMA 8 LA
B 19	Alter Graben	11.500	70	10	SMA 8 LA
L 2251	Kreuzung Harthäuser Straße	10.000	60*	3	Nicht geriffelter Gussasphalt (NGA)
L 2251	Höhe Kirchbergstraße bis Höhe Konrad-von-Brauneck-Straße	10.000	60*/70	3	Nicht geriffelter Gussasphalt (NGA)

\* In diesen Abschnitten liegen richtungsbezogen unterschiedliche Geschwindigkeiten vor. Für die Lärmberechnung wurde der Mittelwert dieser Geschwindigkeiten (60 km/h) verwendet.

### **3 Maßnahmenplanung**

#### **3.1 Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen**

Mit der Zusammenstellung bereits vorhandener oder geplanter Maßnahmen soll sichergestellt werden, dass im Lärmaktionsplan keine gegenläufigen Maßnahmen vorgeschlagen werden und ggf. umgesetzte oder geplante Maßnahmen in sinnvoller Weise fortgeführt werden.

Maßnahmen zur Lärminderung sind in Igersheim bereits an der B 19 und der L 2251 umgesetzt worden:

- Die B 19 weist im Bereich der Brücke über die Haydnstraße auf der nördlichen Seite eine Lärmschutzwand auf.
- An der L 2251 wurde zwischen Harthäuser Straße und Höhe Alte Ziegelei ein Lärmschutzwand auf der östlichen Straßenseite errichtet.
- Im Jahr 2016 wurde die Fahrbahnsanierung mit Einbringung eines lärmindernden Belags (SMA 8 LA) auf der B 19 und L 2251 umgesetzt.

Bisher nicht umgesetzt wurde der im Lärmaktionsplan 2. Stufe und 3. Stufe empfohlene Bau einer Lärmschutzwand an der B 19 im Bereich „Alter Graben/Bauernwiesenweg“ (Bahnüberführung bis Haydnstraße). Allerdings wurde inzwischen mit der Planung einer Lärmschutzwand begonnen. Das zuständige Regierungspräsidium Stuttgart geht von einem Baubeginn in der 2. Jahreshälfte des Jahres 2025 aus<sup>48</sup>.

Zu den in den Lärmaktionspläne der 2. und 3. Stufe empfohlenen passiven Schallschutzmaßnahmen (vorrangig empfohlen an der L 2251 Höhe Kirchbergstraße sowie in weiteren Bereichen, in denen aktive Maßnahmen nach Prüfung nicht infrage kommen) liegen keine aktuellen Informationen zur Umsetzung vor.

#### **3.2 Strategische Ansätze zur Lärminderung**

Der Lärmaktionsplanung stehen vier grundsätzliche Strategien zur Reduzierung der Lärmbelastung auf Hauptverkehrsstraßen zur Verfügung:

- die Vermeidung von Lärmemissionen
- die Verlagerung von Lärmemissionen
- die Verminderung von Lärmemissionen

---

<sup>48</sup> Information der Gemeinde Igersheim, E-Mail vom 18.07.2024

Gemeinde Igersheim  
**Lärmaktionsplan**  
**Überprüfung und**  
**Fortschreibung**

Mai 2025

- die Verminderung vom Lärmimmissionen

Für das Erreichen dieser Ziele kann aus einem umfangreichen Maßnahmenkatalog geschöpft werden. Die konkret für die Umsetzung der einzelnen Strategien notwendigen Maßnahmen sind in der nachfolgenden Tabelle 6 dargestellt.

- **Tabelle 6:** Grundsätzliche Strategien und Maßnahmen der Lärmaktionsplanung

Strategie	Maßnahmen
Vermeidung von Lärmemissionen	Stadtentwicklung: - verkehrssparsame Nutzungsdichte und -mischung - Lärmvermeidung bei Nutzungsansiedlungen
	Verkehrsentwicklung: - Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fuß) - integriertes Parkraummanagement (P+R, Parkraumbewirtschaftung) - (betriebliches) Mobilitätsmanagement, Nutzungsmodelle (Carsharing, öffentl. Fahrräder) - Fahrzeugmanagement (E-Mobilität, leiser Fuhrpark)
Verlagerung von Lärmemissionen	räumliche Verlagerung auf neue Netzteile
	räumliche Verlagerung / Bündelung im Bestandsnetz Lkw-Routenkonzept
Verminderung von Lärmemissionen	Fahrbahnsanierung / lärm mindernde Fahrbahnbeläge
	Verstetigung des Verkehrsflusses
	Geschwindigkeitskonzept Straßenraumgestaltung (zur Unterstützung einer Verkehrsverstetigung und von Geschwindigkeitskonzepten)
Verminderung von Lärmimmissionen	Straßenraumgestaltung (Erhöhung Abstand Gebäude - Emissionsquelle)
	Bauleitplanung (Festsetzung von Nutzungszuordnungen, Bauungsflächen, Gebäudestellungen ...)
	Schallschutzwände, -wälle Schallschutzfenster

Für die Lärmschwerpunkte der Gemeinde Igersheim werden die möglichen Maßnahmen zur Lärminderung im Folgenden dargestellt. Darüber hinaus erfolgt eine Bewertung der bereits vorhandenen und geplanten Maßnahmen.

Die Baulast der betreffenden Strecken befindet sich nicht in der Hand der Gemeinde Igersheim, sodass von Seiten der Gemeinde wenig Einfluss auf die Maßnahmenumsetzung genommen werden kann.

Umso wichtiger ist eine frühzeitige Beteiligung der zuständigen Straßenbaulastträger oder Straßenbaubehörden.

### 3.3 Mögliche Maßnahmen der zuständigen Straßenbaubehörde

In seiner Funktion als Baulastträger für Bundes- und Landesstraßen in Baden-Württemberg kommt dem Ministerium für Verkehr und dem Regierungspräsidium Stuttgart als zuständige Behörde für die operative Bearbeitung<sup>49</sup> eine besondere Bedeutung bei der Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen in kleineren Kommunen zu. Der Straßenbaulastträger übernimmt die Aufgabe, die von Lärm betroffenen Bürger der Gemeinde durch geeignete Maßnahmen an der Straße zu entlasten, da die Gemeinde dort keinen Einfluss nehmen kann.

Zu den möglichen Maßnahmen zählen insbesondere die der Strategien zur Verminderung von Lärmemissionen und Lärmimmissionen:

- Bau von Schallschutzwänden, -wällen, Tunneln oder sonstige Überbauungen der Straße
- Aufbringen lärmindernder Fahrbahnbeläge/ Fahrbahnsanierungen
- Reduzieren der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Passiver Schallschutz

Die Vermeidung von Lärmemissionen ist insbesondere für Verkehre relevant, die in der Gemeinde Igersheim erzeugt werden. Deren Anteil auf den kartierten Straßen, die dem übergeordneten Verkehr dienen, wird als gering eingeschätzt.

Die Verlagerung von Lärmemissionen ist ebenfalls für die beiden kartierten Straßen durch Igersheim nicht von Bedeutung, da diese der Bündelung des Kfz-Verkehrs dienen und keine neuen Netzteile geplant sind.

### 3.4 Maßnahmenoptionen in den Handlungsbereichen

#### 3.4.1 Schallschutzwände

Für den Handlungsbereich B 19 / Alter Graben wurde bereits im Lärmaktionsplan der 2. und 3. Stufe der Bau einer Schallschutzwand empfohlen. Aufgrund der weiterhin vorhandenen hohen Lärmbelastungen in diesem Bereich wird diese Empfehlung im Lärmaktionsplan 2024 fortgeschrieben. Nach Informationen des Regierungspräsidiums Stuttgart wurde mit der Bauwerksplanung der Lärmschutzwand begonnen. Ein möglicher Baubeginn ist für die 2. Jahreshälfte

---

<sup>49</sup> Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr. Diese Behörden bauen Straßen.  
<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/strasse/planung-bau-erhalt-und-sanierung/bau>

vorgesehen, abhängig von vorhandenen Haushaltsmitteln und dem Abschluss des Bebauungsplanverfahrens.

Die genaue Lärminderungswirkung der Lärmschutzwand kann erst nach Abschluss dieser Planungen und auf Grundlage der baulichen Ausführung sowie der genauen räumlichen Ausdehnung der Schallschutzwand beurteilt werden.

Lärmschutzwände sollten auch für die L 2251 geprüft werden, wenn sich Geschwindigkeitsbeschränkungen entlang dieser nicht als zielführend erweisen (siehe auch Kap. 3.4.1).

### **3.4.2 Lärmindernder Fahrbahnbelag**

Die Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahndecke übt einen entscheidenden Einfluss auf die Höhe des Kfz-Lärms aus. Die Sanierung von Fahrbahnoberflächen ist eine kontinuierliche Aufgabe, bei der neben der Lärmsanierung auch andere Fragestellungen zu berücksichtigen sind (Leitungs- oder sonstige Arbeiten im Straßenraum, Finanzierbarkeit, ...). Fahrbahnbeläge mit lärmindernden Eigenschaften können einen wichtigen Beitrag zur Lärmreduzierung leisten. Das Lärminderungspotential beträgt bis zu 5,5 dB(A)<sup>50</sup>. Eine grundsätzliche Prüfung zum Einsatz von lärmindernden Belägen wird von Seiten des Regierungspräsidiums Stuttgart bei allen vorgesehenen Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt.

Im Jahr 2016 wurde auf den betroffenen Abschnitten der B 19 und der L 2551 ein Fahrbahnbelag mit lärmindernden Eigenschaften aus SMA 8 LA aufgebracht. In den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 2019 (RLS-19) wird von einer Lärminderungswirkung von 2,8 dB durch einen Belag aus SMA 8 LA für Pkw sowie 4,6 dB für Lkw bei Geschwindigkeiten über 60 km/h ausgegangen.<sup>51</sup> Bei Schwerverkehrsanteilen zwischen 3 und 10% liegen die Lärminderungen durch den SMA 8 LA zwischen 2,9 und 3,3 dB.

Auf der L 2551 ist der lärmindernde Fahrbahnbelag in der Lärmkartierung nicht berücksichtigt, sodass für die Handlungsbereiche an der L 2551 von einer geringeren Lärmbelastung von ca. 2,9 dB im Vergleich zu den berechneten Werten ausgegangen werden muss.

Auch unter Berücksichtigung der ggü. den Lärmkartierung verminderten Lärmbelastung treten entlang der L 2551 weiterhin maximale Lärmpegel über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung auf.

---

<sup>50</sup> Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19), S.15, Korrekturwerte DSD,SDT,FzG(v) für unterschiedliche Straßendeckschichttypen SDT getrennt nach Pkw und Lkw und Geschwindigkeit vFzG in dB; außer Pflasterbelägen. FGSV, 2019

<sup>51</sup> ebenda

Darüber hinaus ist eine abnehmende Lärminderungswirkung mit zunehmender Lebensdauer des Fahrbelags sowie durch das Auftreten von Fahrbahnschäden zu berücksichtigen.

Im Lärmaktionsplan der 3. Stufe wird ein regelmäßiges Monitoring der Lärminderungswirkung des Fahrbahnbelags durch Schallmessungen empfohlen. Nach dem Einbau des SMA LA im Mai 2016 wurden im August 2016 Schallmessungen durchgeführt, um die schalltechnische Wirkung der neu eingebauten Deckschicht zu überprüfen.<sup>52</sup> Nach den Ergebnissen dieser Messungen lag die Lärminderung im Bereich bzw. etwas unterhalb der berechneten Werte. Es liegen keine Informationen zur Durchführung von weiteren Messungen vor.

Da in den betroffenen Bereichen bereits ein Fahrbahnbelag mit lärmindernden Eigenschaften verbaut ist besteht keine Handlungsoption für diese Maßnahme. Die Empfehlung von regelmäßigen Messungen zur Beurteilung der Lärminderungswirkung wird fortgeschrieben.

Bei einer abnehmenden Minderungswirkung mit steigender Liegezeit des Belags sollte im Rahmen anstehender Straßensanierungen aus lärmtechnischer Sicht eine möglichst frühzeitige Erneuerung des Belags in Betracht gezogen werden,

### **3.4.3 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit**

Die Geschwindigkeitsreduzierung ist eine effektive Maßnahme zur kurzfristigen Entlastung von Lärmimmissionen. Darüber hinaus ergeben sich Synergieeffekte in Bezug auf weitere Kriterien wie z.B. die Verkehrssicherheit. Die Anordnung reduzierter Höchstgeschwindigkeiten kann unter Berücksichtigung der geltenden Gesetze und Richtlinien für den gesamten Tag (24h) oder für den Nachtzeitraum (22 - 06 Uhr) erfolgen. Rechtsgrundlagen für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm sind in Kapitel 1.2 erörtert.

Unter Berücksichtigung der geplanten Schallschutzwand und der Wirkungen der Fahrbahnbeläge verbleiben insbesondere entlang der L 2551 Handlungsbereiche (siehe Kapitel 2.2.2), in denen die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung und die Werte im gesundheitskritischen Bereich von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts überschritten werden.

Im Handlungsbereich **L 2251 Kreuzung Harthäuser Straße** besteht in Richtung Südosten bereits eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h. In Richtung Nordwesten beträgt die zulässige Geschwindigkeit 70 km/h, wenige Meter hinter der Kreuzung Harthäuser Straße beginnt jedoch in der Zufahrt der Kreuzung mit der B 19 eine Begrenzung auf 50 km/h.

---

<sup>52</sup> Müller-BBM im Auftrag des Regierungspräsidiums Stuttgart, CPX- und SPB-Messungen B19/L2251 in Igersheim - Messungen nach Umbau

Geprüft werden sollte, den Beginn der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h auch in Richtung Nordwesten bereits vor die Kreuzung zu versetzen. Durch die Reduzierung der Geschwindigkeit vom momentanen Berechnungswert 60 km/h<sup>53</sup> auf 50 km/h kann rechnerisch eine Lärminderung von ca. 1,7 dB(A) erzielt werden<sup>54</sup>.

Auch im **südlichen Abschnitt der L 2551** liegen – auch unter Berücksichtigung der Lärminderungswirkung des Fahrbahnbelags - Lärmpegel im gesundheitskritischen Bereich (65 dB(A) tags/55 dB(A) nachts) vor, sodass laut Kooperationserlass Lärmaktionsplanung eine Ermessensentscheidung für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen möglich ist.

Da die Werte auch unter Berücksichtigung im gesundheitskritischen Bereich liegen, wird die Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h empfohlen. Dadurch könnte eine Lärminderung von maximal 3,5 dB(A) erreicht werden<sup>55</sup>.

**Abgewogen** werden müssen die erreichbare Lärminderung mit einer **geringeren Lärminderungswirkung des Fahrbahnbelags SMA 8 LA bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h**. Entsprechend RLS-19 kann nur oberhalb von 60 km/h eine Straßendeckschichtkorrektur für den SMA 8 LA veranschlagt werden.

Im Handlungsbereich L 2251 Kreuzung Harthäuser Straße ist die nach RLS-19 beschriebene Lärminderung des SMA 8 LA mit ca. 2,9 dB höher ist als die Minderung durch die Geschwindigkeitsreduzierung von 60 auf 50 km/h.

Im südlichen Abschnitt der L 2551 liegt die nach RLS-19 beschriebene Lärminderung des SMA 8 LA mit ca. 2,9 dB zwar unter der Minderung durch die Geschwindigkeitsreduzierung von 70 auf 50 km/h, zu prüfen ist, inwieweit die rechnerische Differenz von 0,6 dB zur Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung diese rechtfertigt.

Zur weiteren Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der L 2251 sollte die aktuelle Lärminderungswirkung des SMA 8 LA durch Messungen überprüft werden, um die möglichen Minderungswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung bestimmen zu können.

---

<sup>53</sup> Der Wert von 60 km/h wird als Mittelwert der richtungsbezogen unterschiedlichen Geschwindigkeiten von 70 km/h und 50 km/h verwendet.

<sup>54</sup> Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen, Umwelt-Bundesamt, Juli 2023

<sup>55</sup> Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen, Umwelt-Bundesamt, Juli 2023

### 3.4.4 Passiver Schallschutz

Für alle Bereiche, in den die Grenzwerte der VLärmSchR 97 (66 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts in Kern-, Dorf- und Mischgebieten nach RLS-19) überschritten werden, sind grundsätzlich passive Schallschutzmaßnahmen zur Lärmsanierung möglich.

Dies erfolgt in der Regel nach Antragsstellung; die Gemeinde Igersheim kann ihre Bürgerinnen und Bürger bei der Antragstellung durch entsprechend Informationen unterstützen.

Ein Fokus sollte hierbei auf die Handlungsbereiche der Lärmaktionsplanung gelegt werden, wenn aktive Maßnahmen zur Lärminderung nicht möglich sind.

### 3.4.5 Zusammenfassung

Tabelle 7 fasst die Maßnahmenoptionen in den Handlungsbereichen zusammen. Zusätzlich sind Informationen zur Lärmbelastung dargestellt.

- **Tabelle 7:** Zusammenfassung der Maßnahmenoptionen in den Handlungsbereichen

Handlungsbereich	Max. L <sub>DEN</sub> [dB(A)]	Max. L <sub>Night</sub> [dB(A)]	Einwohner in Gebäuden mit L <sub>DEN</sub> >65 dB(A) bzw. L <sub>Night</sub> > 55 dB(A)	Mögliche Maßnahme / Maßnahmenprüfung
B 19 Höhe Abfahrt Igersheim Ortsmitte	68,8	59,6	1	Passiver Schallschutz
B 19 Alter Graben	66,2	57	46	Lärmschutzwand (in Planung)
L 2251 Kreuzung Harthäuser Straße	70,4*	60,3*	17	Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h in Richtung Nordosten (in anderer Richtung bereits vorhanden) / alternativ Lärmschutzwand oder passiver Schallschutz
L 2251 Höhe Kirchengstraße bis Höhe Konrad-von-Brauneck-Straße	68,1*	58*	37	Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h / alternativ Lärmschutzwand oder passiver Schallschutz

\* In der Lärmkartierung wurde der vorhandene lärmindernde Fahrbahnbelag aus SMA 8 LA nicht berücksichtigt, der eine Lärminderung von ca. 2,9 dB(A) ermöglicht.

## **4 Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit**

### **4.1 Anforderungen und Vorgehen in Igersheim**

Die EG-Umgebungsärmrichtlinie fordert hinsichtlich der Information der Öffentlichkeit in Artikel 9, wie auch ihre Umsetzung ins deutsche Recht in §47d BImSchG, dass sowohl strategische Lärmkarten als auch Lärmaktionspläne der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden müssen. Diese Information muss „deutlich, verständlich und zugänglich“ sein (Art. 9 URL). Die Öffentlichkeit soll jedoch nicht nur informiert, sondern auch die Möglichkeit zur Mitwirkung erhalten. In Artikel 8 d(7) der Umgebungsärmrichtlinie heißt es, dass „die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört werden und rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten (muss), an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken“ (Art. 8 URL). Die Behörden sind gehalten, die Ergebnisse der Mitwirkung zu berücksichtigen und die Öffentlichkeit auch entsprechend über die getroffenen Entscheidungen zu informieren.

Als Öffentlichkeit definiert die Richtlinie sowohl Einzelpersonen als auch Organisationen und Institutionen, die die Öffentlichkeit repräsentieren. Da die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung in Deutschland in kommunaler Verantwortung liegt, sind die Kommunen auch für die Information und Mitwirkung zuständig.

Der vom Gemeinderat am 23.01.2025 gebilligte Entwurf des Lärmaktionsplans der 4. Runde lag im Zeitraum vom 28.01. - 28.02.2025 öffentlich aus und wurde auf der Homepage der Gemeinde eingestellt. Außerdem bestand im genannten Zeitraum Gelegenheit zur Erörterung.

Von Seiten der allgemeinen Öffentlichkeit ging eine Stellungnahme zum Lärmaktionsplan ein.

Parallel zur öffentlichen Auslegung wurden auch die Träger öffentlicher Belange am Verfahren beteiligt. Rückmeldungen gingen von

- drei Nachbarkommunen,
- dem Landratsamt Main-Tauber-Kreis mit den Fachämtern Straßenverkehrsbehörde/Verkehrsamt, Straßenbauamt, Umweltamt und Kreisbauamt,
- dem Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 21 – Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz und Referat 45 Regionales Mobilitätsmanagement, Sachgebiet 3 sowie dem Landesamt für Denkmalpflege Referat 84.2,
- dem Polizeipräsidium Heilbronn,
- dem Regionalverband Heilbronn-Franken und
- der Handwerkskammer Heilbronn-Franken

ein. Das Straßenbauamt des Landratsamtes hat zusammen mit dem Baureferat 47.1 des RP Stuttgart auf Antrag eine Fristverlängerung bis zum 14.03.2025 erhalten.

Die eingegangenen Anregungen und Hinweise werden im Folgenden dargestellt.

## **4.2 Ergebnisse der Beteiligung**

### **4.2.1 Anregungen und Hinweise aus der Öffentlichkeit**

Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung ging die Stellungnahme eines Bürgers während des Auslegungszeitraumes bei der Gemeinde Igersheim ein.

In der Stellungnahme wird darauf hingewiesen, dass in den letzten Jahren, insbesondere nach der Fertigstellung der Umgehungsstraße um Bad Mergentheim, ein signifikanter Anstieg des Verkehrslärms um die B19 festgestellt wurde – in der Nacht bis in die Morgenstunden verstärkt durch Schwerlastverkehr.

Der Einbau des Asphalt SMA 8 LA in 2016 wird in den ersten Jahren als Erfolg gewertet, aber die Wirkung gehe nach acht Jahren nahezu verloren. Hier wäre eine regelmäßige Wartung und Nachbehandlung zu prüfen, außerdem sollten Aufgrabungen vermieden werden.

Der Bau der Lärmschutzwand sei für alle Bürger ein Segen, leider wird diese allerdings erst im Jahr 2026 fertiggestellt sein.

Als Problem wird gesehen, dass Geschwindigkeiten von 100 km/h und mehr auf einer Brücke erhebliche Lärmemissionen verursachen, insbesondere durch Überfahrgeräusche. Darüber hinaus werden die wechselnden Geschwindigkeitsanordnungen auf der B19 / L 2251 problematisiert.

Als Lösung wird Tempo 70, ab Tanzcafe Riegler Richtung Igersheim und durchgehend Tempo 50 ab Bahnüberführung/Brücke bis Ende Ausfahrt Kaufland Richtung Markelsheim vorgeschlagen, verbunden mit regelmäßigen Kontrollen oder einer fest installierten Radarkontrolle (zusätzliche Einnahmen).

#### Antwort / Abwägung der Gemeinde Igersheim:

Am Tanzcafé Riegler Richtung Igersheim besteht bereits eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Im weiteren Verlauf der B 19 ist eine Lärmschutzwand als Maßnahme zur Lärminderung geplant, Baubeginn ist noch in 2025. Darüber hinausgehende Maßnahmen sind in diesem Bereich der B 19 nicht vorgesehen. Für die angrenzenden Abschnitte der L 2251 ist als Maßnahmenoption an den Lärmbrennpunkten eine Geschwindigkeitsreduzierung im Lärmaktionsplan genannt. Diese Maßnahme muss im Nachgang an den Beschluss des Lärmaktionsplans weiter geprüft werden.

Die Stellungnahme im Wortlaut ist einschließlich der Antwort der Gemeinde Igersheim in der Anlage 1 dargestellt.

## **4.2.2 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange**

### **Überblick der eingegangenen Stellungnahmen**

Von drei Nachbarkommunen kamen Rückmeldungen. Es werden keine Bedenken und Anregungen vorgebracht und / oder es werden keine Belange der Nachbarkommune berührt.

Auch vom Regionalverband Heilbronn-Franken, vom Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 21 – Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz sowie vom Landesamt für Denkmalpflege, vom Landratsamt Main-Tauber-Kreis, Verkehrsamt und Umweltschutzamt, vom Polizeipräsidium Heilbronn und von der Handwerkskammer Heilbronn-Franken werden keine Bedenken vorgebracht.

Der Regionalverband Heilbronn-Franken bittet darüber hinaus um Beteiligung im weiteren Verlauf des Verfahrens.

Das Landratsamt Main-Tauber-Kreis, Umweltschutzamt weist darauf hin, dass vor Umsetzung konkreter baulicher Maßnahmen diese unter Vorlage von Planunterlagen hinsichtlich der Belange Wasserwirtschaft, Bodenschutz und Altlasten erneut abzustimmen sind. Weiterhin sind naturschutzrechtliche Belange im Rahmen der Maßnahmenplanungen, z.B. für Lärmschutzwände, zu berücksichtigen.

Das Regierungspräsidium Stuttgart, Landesamt für Denkmalpflege, Referat 84.2 bittet darum, bei passiven Lärmschutzmaßnahmen die notwendige Abstimmung bei Kulturdenkmalen der Bau- und Kunstdenkmalpflege aufzunehmen bzw. zu berücksichtigen. Seitens der Archäologischen Denkmalpflege wird um Berücksichtigung der Regelungen der §§ 20 und 27 DSchG gebeten.

Die Hinweise und Bitten werden zur Kenntnis genommen.

### **Stellungnahmen zu den Maßnahmenoptionen**

Zu den Maßnahmenoptionen in den Handlungsbereichen des Lärmaktionsplans gehen Stellungnahmen des Polizeipräsidium Heilbronn, des Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 45, Sachgebiet 3 und des Landratsamts Main-Tauber-Kreis, Verkehrsamt ein. Die Stellungnahmen sind im Folgenden den einzelnen Maßnahmen zugeordnet:

Schallschutzwände

Stellungnahme des Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 45, Sachgebiet 3  
(Zusammenfassung):

- Zur Lärmschutzwand entlang der B19 Alter Graben wird darauf hingewiesen, dass diese in enger Abstimmung zwischen der Gemeinde und dem Regierungspräsidium geplant wird. Der Baubeginn ist im Jahr 2025 vorgesehen.
- Zu den zur Geschwindigkeitsreduzierung alternativen Lärmschutzwänden an der L2251 Kreuzung Harthäuser Straße und an der L2251 Höhe Kirchbergstraße bis Höhe Konrad-von-Brauneck-Straße wird ausgeführt, dass die Lärmsanierung auf haushaltsrechtlichen Regelungen beruht und im Rahmen der vorhandenen finanziellen Haushaltsmittel als freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers durchgeführt wird. Für eine Lärmsanierung muss im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung gemäß RLS-19 überprüft werden, ob zur Einhaltung der Auslösewerte der Lärmsanierung der Bau von Lärmschutzwänden möglich ist und ob Ausschlusskriterien vorliegen. Bei nur sehr geringen Betroffenheiten und/oder sehr geringen Überschreitungen der Auslösewerte kommen Lärmschutzwände aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nicht in Frage.

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Stellungnahme des Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 45, Sachgebiet 3  
(Zusammenfassung):

- Zu den Empfehlungen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen wird darauf hingewiesen, dass eine solche Maßnahme voraussetzt, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegen. Die darin beschriebene Gefahrenlage ist gegeben, wenn die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) von 59 dB(A) bei Tag und 49 dB(A) bei Nacht überschritten sind. Danach ist im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens zu entscheiden, ob und ggf. welche verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Einzelfall zu prüfen sind. Dabei sind die Regelungen des jeweils aktuellen Kooperationserlasses zu beachten.
- Für die Ermessensausübung sind insbesondere die Bestimmungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) in der jeweils gültigen Fassung heranzuziehen. Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen muss die Berechnung des Beurteilungspegels nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019- RLS-19 erfolgen.
- Bei der Ermessensausübung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen, weshalb bereits ab diesen

Werten gewichtige Gründe gegen die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen sprechen müssen. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB (A) reduziert sich das Ermessen bis hin zu einer grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung auf den betroffenen Straßenabschnitten, es sei denn, dass dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (Luftreinhaltung, Verkehrsverlagerung, Leistungsfähigkeit, etc.) als unverhältnismäßig erscheint. Bei Lärmpegeln, welche die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreiten – ab 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts - muss die Lärmsituation abwägungsgerecht gelöst werden.

- Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass im Zuge des Ermessens maßgebliche Aspekte<sup>56</sup> im Einzelfall zu prüfen sind. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sollen auch nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden angeordnet werden und kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche und andere Maßnahmen sein.
- Außerdem wird angemerkt, dass bislang keine Lärmwerte vorliegen, so dass nur eine pauschale Stellungnahme abgegeben werden kann.

Stellungnahme des Landratsamts Main-Tauber-Kreis, Verkehrsamt (Zusammenfassung):

- Es wird darauf hingewiesen, dass hinsichtlich der zu beantragenden Geschwindigkeitsbeschränkungen außerorts zu beachten ist, dass verkehrsrechtliche Anordnungen der Zustimmung des Regierungspräsidiums bedürfen.
- Weiterhin wird auf die Anforderungen, die seitens des Regierungspräsidiums gestellt werden, bevor deren Zustimmung erteilt werden kann, hingewiesen. Diese sind in der Stellungnahme des Landratsamts im Wesentlichen angeführt, darüber hinaus wird auf einen Vordruck, der als Orientierungshilfe dient, hingewiesen.

#### Passiver Schallschutz

Stellungnahme des Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 45, Sachgebiet 3 (Zusammenfassung):

- Es wird darauf hingewiesen, dass die Förderung passiver Lärmsanierungsmaßnahmen bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen im Rahmen eines

---

<sup>56</sup> u.a. Verdrängungseffekte, Belange des fließenden Verkehrs, Verkehrsbedeutung der Straße, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr, konkret anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle) ....

Lärmsanierungsprogramms erfolgen kann. Grundlage hierzu ist u.a. eine Berechnung der Beurteilungspegel gemäß RLS-19.

- Grundsätzlich ist das Regierungspräsidium Stuttgart bereit, im Zusammenwirken mit der Gemeinde Igersheim bei gegebener Überschreitung der maßgeblichen Auslösewerte durch den Straßenverkehrslärm auf der B19 und L2251 ein entsprechendes Lärmsanierungsprogramm umzusetzen, soweit keine Ausschlusskriterien vorliegen.
- Für die grundsätzlich mögliche Durchführung eines Lärmsanierungsprogramms kann derzeit kein konkreter Umsetzungszeitpunkt prognostiziert werden.

Die Stellungnahmen zu den Maßnahmenoptionen (in ihrem vollen Wortlaut) werden im weiteren Verfahren berücksichtigt (siehe auch nächstes Kapitel).

Alle Stellungnahmen im Wortlaut liegen bei der Gemeinde vor.

Eine Abwägungsliste der Stellungnahmen zum Lärmaktionsplan der 4. Runde ist in der Anlage 1 dargestellt.

- **Anlage 1:** Abwägungsliste der Stellungnahmen zum Lärmaktionsplan der 4. Runde, Gemeinde Igersheim

#### **4.3 Berücksichtigung der Beteiligungsergebnisse im weiteren Vorgehen**

Aus den Beteiligungsergebnissen resultieren keine Anforderungen zur Änderung / Anpassung des Lärmaktionsplan-Entwurfs.

Der Lärmaktionsplan enthält keine festgelegten Maßnahmen zur Lärmminde- rung sondern ausschließlich Maßnahmenoptionen, die weiter zu prüfen sind.

Im nachfolgenden wird ein weiteres Vorgehen (nach Beschluss des Lärmakti- onsplans) zur Konkretisierung der Maßnahmenoptionen mit dem Ziel, eine Um- setzung lärmmindernder Maßnahmen vorzubereiten, beschrieben.

Für alle Maßnahmenoptionen ist eine Berechnung von Beurteilungspegeln nach der nationalen Berechnungsvorschrift RLS-19 erforderlich. Es wird empfohlen, diese maßnahmenbezogen für folgende Bereiche durchführen zu lassen:

- B 19 Höhe Abfahrt Igersheim Ortsmitte (Prüfung passiver Schallschutz)
- L 2251 Kreuzung Harthäuser Straße (alternativ Geschwindigkeitsreduzie- rung auf 50 km/h in Richtung Nordosten / Lärmschutzwand / passiver Schall- schutz)

- L 2251 Höhe Kirchbergstraße bis Höhe Konrad-von-Brauneck-Straße (alternativ Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h / Lärmschutzwand / passiver Schallschutz)

Im Rahmen der Lärmkartierung 2022 hatte die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg bereits Ergebnisse von Lärmberechnungen auch nach RLS-19 zur Verfügung gestellt. Aufgrund der z.T. von der konkreten Situation vor Ort abweichenden Eingangsdaten der Lärmkartierung (insbesondere Geschwindigkeiten und Fahrbahnbeläge) wird die Nutzung dieser Daten nicht empfohlen. Inwieweit die Landesanstalt für Umwelt, bei der das Kartierungsmodell liegt, eine erneute Berechnung mit korrigierten Daten für die Gemeinde Igersheim durchführen kann, müsste geklärt werden.

Weiterhin sind für aktive und passive Schallschutzmaßnahmen die Ausschlussgründe zu prüfen. Aktiver oder passiver Schallschutz wird ausgeschlossen, wenn Bebauungspläne bzw. Gebäudebaujahre nach dem 01.04.1974 (Ausschlusskriterium) vorliegen.

Für den Lärmschwerpunkt B 19 Höhe Abfahrt Igersheim Ortsmitte ist dies vorrangig vor einer RLS-19 – Berechnung zu prüfen, da aufgrund fehlender alternativer Maßnahmen bei Vorliegen von Ausschlussgründen auf eine RLS-19 – Berechnung verzichtet werden könnte.

Für die zwei Lärmschwerpunkte entlang der L 2251 sollen alternativ zu aktivem / passivem Schallschutz auch Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduzierung geprüft werden, hier ist eine RLS-19 – Berechnung zur Umsetzung einer der Maßnahmenoptionen erforderlich.

Für Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung sind darüber hinaus neben der Bewertung der Lärmbelastungssituation die in den Stellungnahmen des Landratsamts Main-Tauber-Kreis, Verkehrsamt sowie des Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 45, Sachgebiet 3 genannten Prüfungen im Zuge der Ermessensausführungen durchzuführen. Diese sind Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Verkehrsbedeutung der Straße, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr, konkret anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), Auswirkungen auf die Luftreinhaltung (nur in Bereichen mit Überschreitungen von Grenzwerten für Luftschadstoffe), Akzeptanz der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer (Erkenntnisse zur V 85).

Im Zuge dieser Prüfungen sollen für Igersheim insbesondere die Auswirkungen auf den innerörtlichen Verkehr (Verkehrsverlagerungen) berücksichtigt und abgewogen werden.

Zu klären ist hier, welche Prüfschritte bereits im Vorfeld einer bei der Straßenverkehrsbehörde zu beantragenden Geschwindigkeitsbeschränkung durch die Gemeinde erfolgen müssen.

## 5 Beschluss des Lärmaktionsplans

Gemeinde Igersheim

### Lärmaktionsplan Überprüfung und Fortschreibung

Mai 2025

Dem Lärmaktionsplan der Gemeinde Igersheim wurde am 15.05.2025 durch den Gemeinderat der Gemeinde Igersheim einstimmig (mit einer Stimmenthaltung) zugestimmt.

„Der Gemeinderat schließt sich dem in der beiliegenden Abwägungsliste dargestellten Abwägungsvorschlag zu den eingegangenen Stellungnahmen und Anregungen an.

Der Gemeinderat stimmt dem Lärmaktionsplan der 4. Runde mit Stand vom März 2025 zu. Die Verwaltung wird beauftragt zusammen mit dem Landratsamt Main-Tauber-Kreis, Verkehrsamt und dem Regierungspräsidium Stuttgart die Umsetzung der ausgearbeiteten Maßnahmenoptionen weiter zu prüfen und dabei nach der im Lärmaktionsplan dargestellten Vorgehensweise zu verfahren. Die Auswirkungen auf den innerörtlichen Verkehr (Verkehrsverlagerungen) sind bei allen Maßnahmenoptionen zu berücksichtigen und müssen gründlich abgewogen werden.“<sup>57</sup>

- **Anlage 2:** Gemeinde Igersheim, Sitzung des Gemeinderates am 15.05.2025, Niederschriftsauszug, TOP 2 öffentlich

---

<sup>57</sup> Gemeinde Igersheim, Sitzung des Gemeinderates am 15.05.2025, Niederschriftsauszug, TOP 2 öffentlich, siehe auch Anlage 2

## Tabellenverzeichnis

• Tabelle 1: Geschätzte Zahl der von Lärm an den kartierten Straßen in Igersheim belasteten Einwohner, ganztags ( $L_{DEN}$ ); Kartierung 2023	14
• Tabelle 2: Geschätzte Zahl der von Lärm an den kartierten Straßen in Igersheim belasteten Einwohner, nachts ( $L_{Night}$ ); Kartierung 2023	15
• Tabelle 3: Zahl der von Lärm an den kartierten Straßen in Igersheim belasteten Flächen, Wohnungen und lärmsensiblen Einrichtungen; Kartierung 2023	15
• Tabelle 4: Gesundheitliche Auswirkungen der Belastung durch Straßenverkehrslärm	16
• Tabelle 5: Emissionsfaktoren der kartierten Straßen in Bereichen mit Lärmschwerpunkten (Eingangsdaten der Lärmkartierung)	24
• Tabelle 6: Grundsätzliche Strategien und Maßnahmen der Lärmaktionsplanung	26
• Tabelle 7: Zusammenfassung der Maßnahmenoptionen in den Handlungsbereichen	31

## Abbildungsverzeichnis

• Abbildung 1: Lage und Straßen in der Umgebung, Igersheim (Quelle: osm.org)	5
• Abbildung 2: Straßenverkehrslärm, $L_{DEN}$ , Kartierung 2023, LUBW (Ausschnitt)	12
• Abbildung 3: Straßenverkehrslärm, $L_{Night}$ , Kartierung 2023, LUBW (Ausschnitt)	13
• Abbildung 4: Geltende Geschwindigkeitsbegrenzungen in Igersheim und Darstellung der Handlungsbereiche	22

## Kartenverzeichnis (Anhang)

Gemeinde Igersheim

• Karte 1: Lärmbelastung an bewohnten Gebäuden ganztags ab 55 dB(A) (L <sub>DEN</sub> )	16
• Karte 2: Lärmbelastung an bewohnten Gebäuden nachts ab 45 dB(A) (L <sub>Night</sub> )	16
• Karte 3: Lärmbelastung an bewohnten Gebäuden ganztags (L <sub>DEN</sub> ) - Auslösewerte und vordringlicher Handlungsbedarf	17
• Karte 4: Lärmbelastung an bewohnten Gebäuden nachts (L <sub>Night</sub> ) - Auslösewerte und vordringlicher Handlungsbedarf	17
• Karte 5: Kfz-Verkehrsmengen im Kartierungsnetz	19
• Karte 6: Schwerverkehrsanteile (SV) im Kartierungsnetz	20
• Karte 7: Geschwindigkeiten im Kartierungsnetz	21
• Karte 8: Fahrbahnbeläge im Kartierungsnetz	23

## Lärmaktionsplan Überprüfung und Fortschreibung

Mai 2025

## Anlagen

• Anlage 1: Abwägungsliste der Stellungnahmen zum Lärmaktionsplan der 4. Runde, Gemeinde Igersheim	37
• Anlage 2: Gemeinde Igersheim, Sitzung des Gemeinderates am 15.05.2025, Niederschriftsauszug, TOP 2 öffentlich	39





**LK Argus Kassel GmbH**

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

[kassel@lk-argus.de](mailto:kassel@lk-argus.de)