


# Messung von Straßenverkehrslärm 2023

 Messergebnisse für die stationären Verkehrslärm-Messstationen  
Karlsruhe Reinhold-Frank-Straße und  
Reutlingen Lederstraße-Ost



<b>HERAUSGEBER</b>	LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg Postfach 100163, 76231 Karlsruhe
<b>BEARBEITUNG</b>	Referat 34 – Technischer Arbeitsschutz, Lärmschutz Landesmessstelle Geräusche und Erschütterungen <a href="mailto:laerm@lubw.bwl.de">laerm@lubw.bwl.de</a> L. Fock, A. Gut
<b>STAND</b>	August 2024

Nachdruck – auch auszugsweise – ist nur mit Zustimmung des Herausgebers unter Quellenangabe und Überlassung von Belegexemplaren gestattet.



<b>ZUSAMMENFASSUNG</b>		<b>4</b>
<b>1</b>	<b>ANLASS UND EINFÜHRUNG</b>	<b>9</b>
<b>2</b>	<b>DURCHFÜHRUNG DER MESSUNGEN</b>	<b>10</b>
2.1	Messorte	10
2.2	Messaufbau	10
2.3	Messgeräte und Messgrößen	11
2.4	Ermittlung Kenngrößen	11
2.5	Auswertung der Messdaten	11
<b>3</b>	<b>MESSERGEBNISSE KARLSRUHE</b>	<b>13</b>
3.1	Verkehrsgeschehen	13
3.2	Pegelwerte	17
3.3	Sonderbetrachtung: Auswirkungen der Einführung von „Tempo 30“	19
<b>4</b>	<b>MESSERGEBNISSE REUTLINGEN</b>	<b>23</b>
4.1	Verkehrsgeschehen	23
4.2	Pegelwerte	27
<b>ANHANG 1</b>	<b>ERMITTLUNGSVERFAHREN, BEGRIFFE, MESSGRÖßEN DES STRAßENVERKEHRSLÄRMS</b>	<b>31</b>
Anhang 1.1	Verfahren zur Ermittlung des Straßenverkehrslärms	31
Anhang 1.2	Allgemeine Begriffe und Größen der Lärmermittlung	32
Anhang 1.3	Spezielle Begriffe und Größen der Ermittlung von Straßenverkehrslärm	33
Anhang 1.4	Begriffe und Größen des Straßenverkehrs	34
<b>ANHANG 2</b>	<b>VERWENDETE MESSTECHNIK</b>	<b>34</b>
Anhang 2.1	Messstation Karlsruhe Reinhold-Frank-Straße	34
Anhang 2.2	Messstation Reutlingen Lederstraße-Ost	35

# Zusammenfassung

Die LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg betreibt seit November 2012 eine stationäre Straßenverkehrslärm-Messstation in Karlsruhe (Reinhold-Frank-Straße) und seit März 2013 eine weitere in Reutlingen (Lederstraße-Ost). Mit hochwertigen Schallpegelmessgeräten werden dabei Mittelungs- und Maximalpegel des Gesamtgeräuschs erfasst, ferner die meteorologischen Parameter Temperatur, Windgeschwindigkeit und Niederschlag. Die Geräte sind in straßennahe Luftmessstationen der LUBW integriert, mit denen auch die Verkehrsdaten (Fahrzeugart, Anzahl und Geschwindigkeit) aufgezeichnet werden. Informationen zu den Messstationen, aktuelle Messdaten und zusammenfassende Berichte der vergangenen Jahre finden sich unter <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/laerm-und-erschuetterungen/messungen/strassenlaerm>.

An beiden Stationen wurden aufgrund des großen Verkehrsaufkommens seit Inbetriebnahme Schallpegel gemessen, die über den Immissionsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) für Kern- und Mischgebiete liegen (64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts). Diese Immissionsgrenzwerte gelten für den Bau oder die wesentliche bauliche Änderung von Straßenverkehrswegen. Als kurzfristiges Minimalziel zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken werden vom Umweltbundesamt (UBA) und dem Sachverständigenrat für Umweltfragen Pegel von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts ausgegeben. Die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) liegen bei wesentlich niedrigeren Lärmpegeln.

Die langjährigen Messergebnisse zeigen in Karlsruhe, dass sich die Belastung durch Verkehrslärm bislang wenig verändert hat. Die Einführung der maximal zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h im Sommer 2022 führte zu einem deutlichen Rückgang der Pegel, insbesondere in der Nacht. Davor waren diese eher von großräumigen verkehrlichen Entwicklungen beeinflusst, nicht jedoch von gezielten Maßnahmen. In Reutlingen dagegen führten seit 2017 gezielte Maßnahmen zur Luftreinhaltung auch zu einer erheblichen Reduzierung des Verkehrslärms. Dies zeigt grundsätzlich eine hohe Wirksamkeit zielgerichteter Maßnahmen auf.

## **Karlsruhe**

Abbildung 1 zeigt den Verlauf der Monatsmittelungspegel in Karlsruhe am Tag von 6 bis 22 Uhr und in der Nacht von 22 bis 6 Uhr seit Januar 2014. Das geringere Verkehrsaufkommen im Nachtzeitraum führt zu deutlich niedrigeren Pegeln als am Tag. Zu sehen ist auch eine Zunahme des Straßenlärms in den Wintermonaten und ein Absinken der Pegel bis in den Sommer. Ende 2016 stiegen die Pegel dauerhaft auf ein höheres Niveau als in den Jahren zuvor. In den Jahren zuvor war das Verkehrsaufkommen durch Baustellen im Umfeld der Messstation längere Zeit geringer. Mit Auflösung der Baustellen nahm der Verkehr wieder zu, was auch langfristig wieder zu höheren Geräuschpegeln führte. Erkennbar ist auch die Verringerung des Verkehrs im Frühjahr und Winter 2020 in Folge der Maßnahmen zur Pandemiebekämpfung, die bis in das Frühjahr 2021 insbesondere nachts für eine geringere Lärmbelastung sorgte. Nach dem Ende der Maßnahmen stiegen die Pegel jedoch wieder an. Zum 30. Juli 2022 wurde die maximal zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h gesenkt. In der Folge ging die Lärmbelastung deutlich zurück – insbesondere in den Nächten.

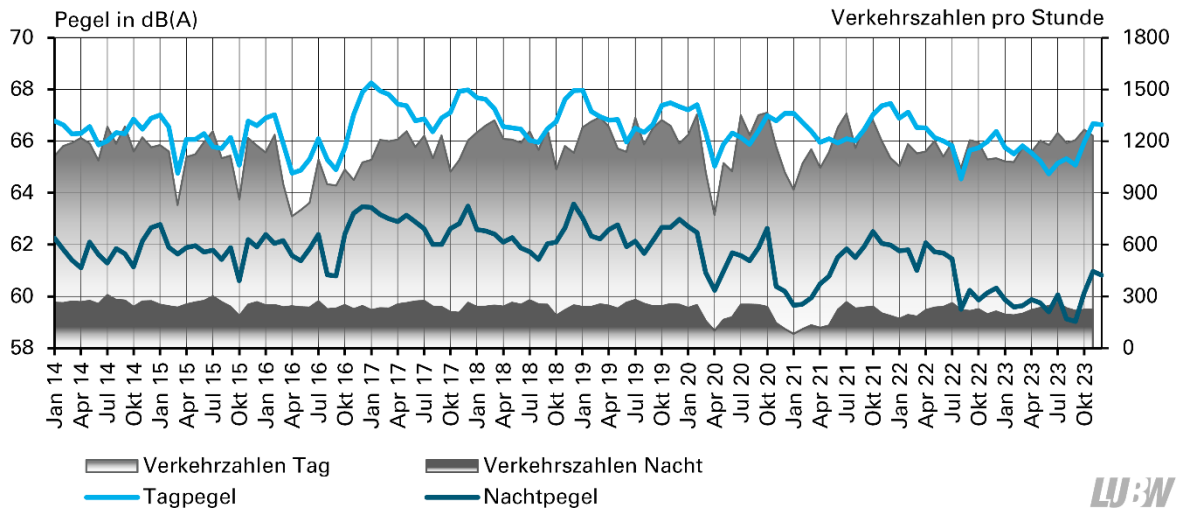


Abbildung 1: Monatsmittlungspegel und Verkehrszahlen seit 2014 - Karlsruhe

Abbildung 2 und Abbildung 3 geben Einblick in die durchschnittlichen Pegelverläufe über ein Jahr bzw. eine Woche an der Messstation in Karlsruhe. Verglichen werden jeweils die Verläufe des aktuell ausgewerteten Jahres 2022 mit den Mittelungspegeln über den gesamten Messzeitraum seit 2014.

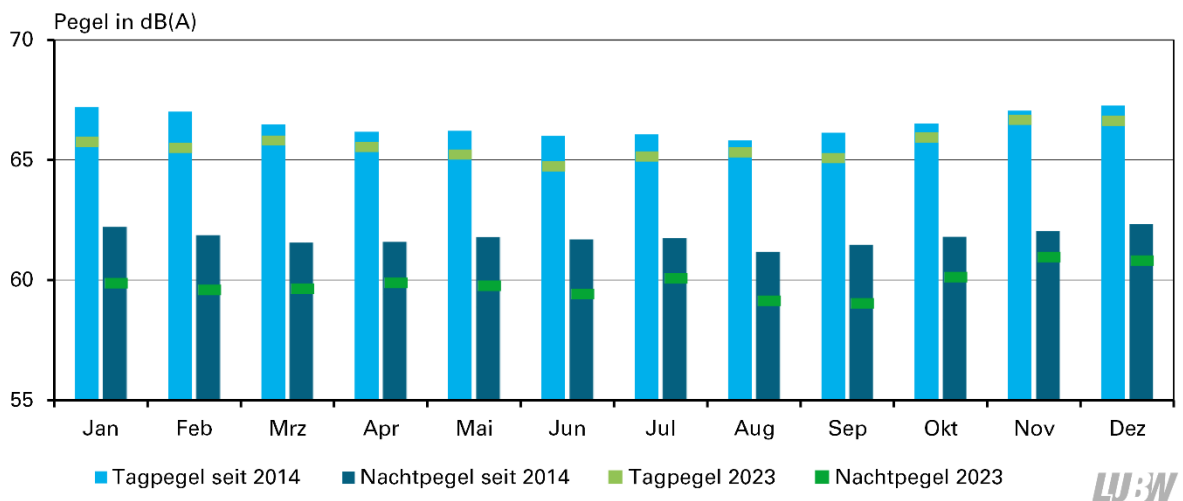


Abbildung 2: Monatsmittlungspegel im Vergleich zum langjährigen Mittel - Karlsruhe

Abbildung 2 zeigt, dass die Monatsmittlungspegel des Jahres 2023 deutlich unter dem langjährigen Mittel liegen - tags um etwa 1 dB und nachts um 2 dB. Dies ist auf die Einführung von Tempo 30 im Juli 2022 zurückzuführen. Wie bereits in den Vorjahren beobachtet, weisen die Wintermonate etwas höhere Pegel als die Sommermonate auf.

In Abbildung 3 wird der durchschnittliche Wochenverlauf der Pegel in Karlsruhe dargestellt. Gut zu erkennen ist der für den Straßenverkehr typische Pegelverlauf mit einem hohen Verkehrsaufkommen über den Tag und einem deutlichen Rückgang in der Nacht. Entlastungen tagsüber sind an den Wochenenden zu sehen. Die Nächte auf Samstag und Sonntag sind dabei etwas lauter als an den übrigen Tagen. Auch im durchschnittlichen Wochenverlauf des Jahres 2023 werden die Auswirkungen der Einführung von Tempo 30 deutlich sichtbar. Die Pegel sind über den gesamten Wochenverlauf hinweg

niedriger als im langjährigen Durchschnitt. Besonders deutlich zeigt sich in dieser Grafik der Rückgang der nächtlichen Pegel.

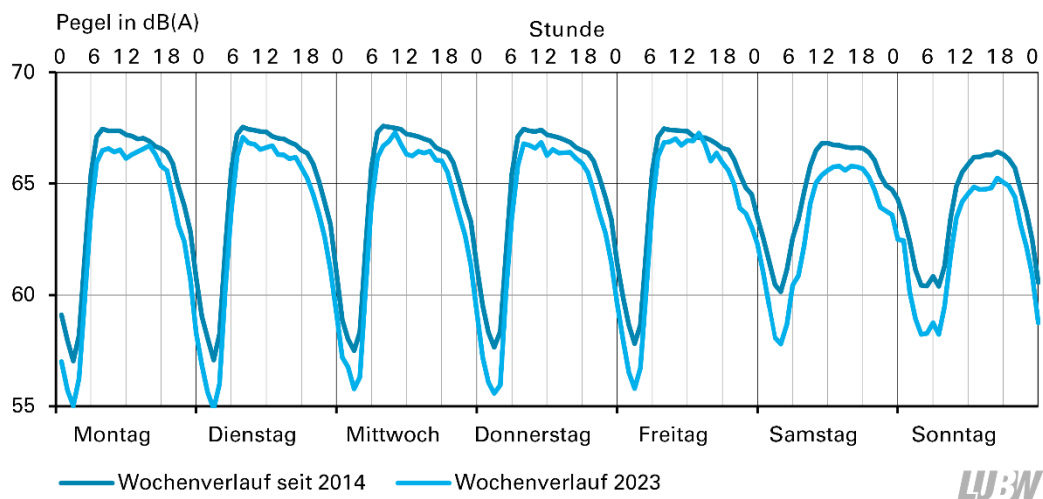


Abbildung 3: Durchschnittlicher Wochenverlauf der Stundenmittlungspegel im Vergleich mit dem langjährigen Mittel - Karlsruhe

## Reutlingen

Abbildung 4 zeigt den Verlauf der Monatsmittlungspegel am Tag von 6 bis 22 Uhr und in der Nacht von 22 bis 6 Uhr seit Januar 2014 in Reutlingen. Der Unterschied der Verkehrszahlen und der daraus resultierenden Pegel zwischen Tag- und Nachtzeitraum ist deutlich zu erkennen. Die Umsetzung der Maßnahmen des Luftreinhalteplanes der Stadt Reutlingen, insbesondere die Eröffnung des Scheibengipfeltunnels, führte Anfang 2018 zu einem stark verringerten Verkehrsaufkommen und somit auch zu einem deutlichen Rückgang der Geräuschpegel. Zu Beginn 2019 sanken die Pegel aufgrund eines Durchfahrtsverbots von LKW erneut. Die Maßnahmen zur Pandemiebekämpfung sorgten im Frühjahr und Winter 2020 bis in den Frühling 2021 nicht nur für weniger Verkehr, sondern besonders in den Nächten auch für eine geringere Lärmbelastung. Im Herbst 2021 führte der Einbau einer neuen Straßendeckschicht in der Lederstraße und die damit verbundene Baustelle zu stark eingeschränktem Verkehr und niedrigeren Pegeln. Ein ähnlicher Rückgang war im August 2022 aufgrund von Bauarbeiten im weiteren Verlauf der Lederstraße zu verzeichnen. 2023 blieben die Pegel auf einem niedrigen Niveau und stiegen erst zum Ende des Jahres wieder leicht an.

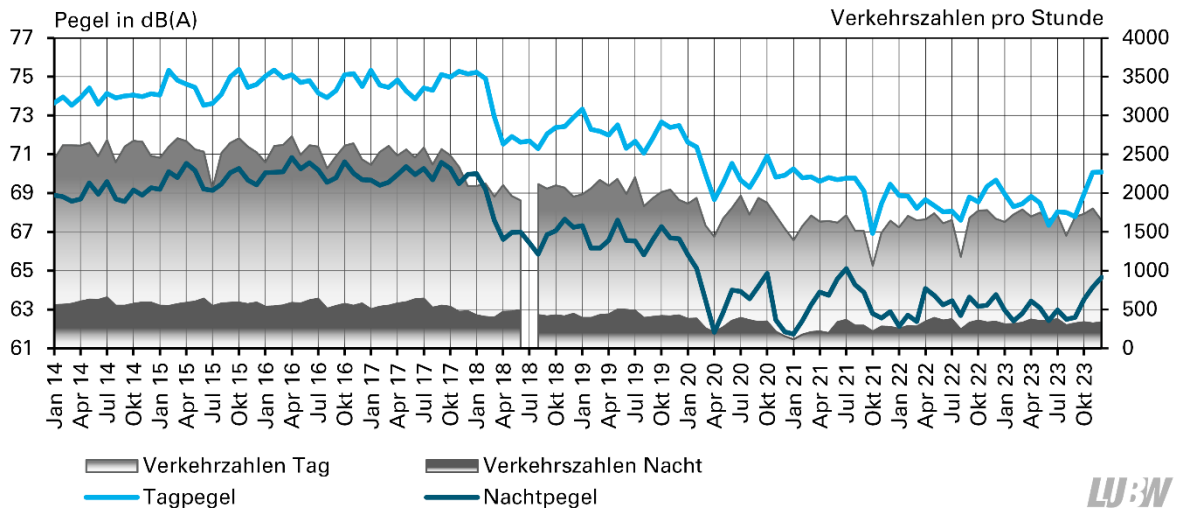


Abbildung 4: Monatsmittlungspegel und Verkehrszahlen seit 2014 - Reutlingen

Abbildung 5 und Abbildung 6 geben Einblick in die durchschnittlichen Pegelverläufe über ein Jahr bzw. eine Woche. Verglichen werden jeweils die Verläufe des aktuell ausgewerteten Jahres 2023 mit den Mittelungspegeln über den gesamten Messzeitraum seit 2014.

Die Monatspegel (Abbildung 5) lagen, wie in den Jahren zuvor, deutlich unter den langjährigen Mittelungspegeln, wobei die Lärmbelastung über das Jahr hinweg relativ konstant geblieben ist. Von Oktober bis Dezember steigen die Pegel sowohl tags als auch nachts wieder an und bleiben in diesen Monaten weniger deutlich unter dem langjährigen Mittel.

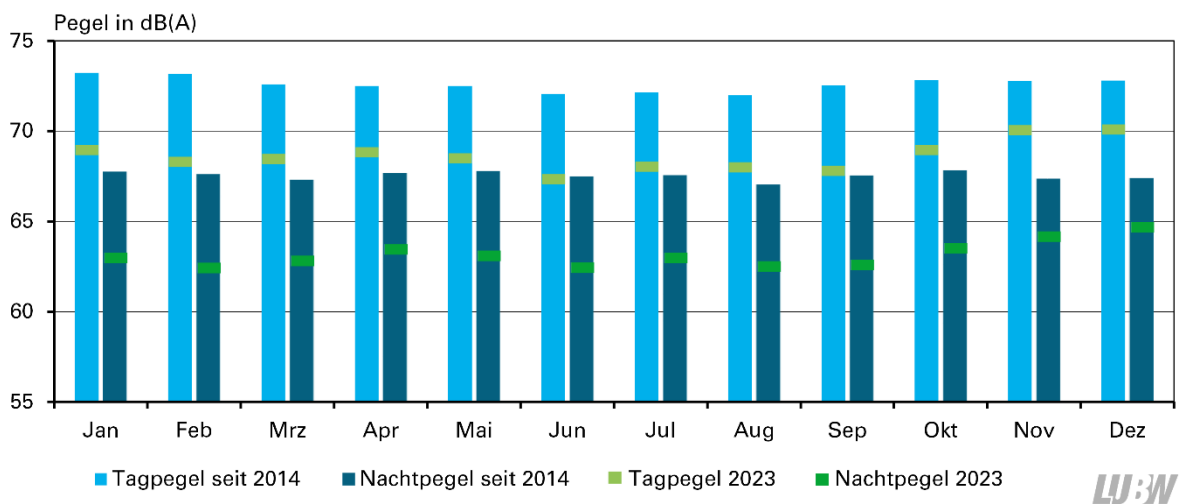


Abbildung 5: Monatsmittlungspegel im Vergleich zum langjährigen Mittel - Reutlingen

In Abbildung 6 ist der für den Straßenverkehr typische Wochenverlauf mit einem hohen Verkehrsaufkommen über den Tag und einer deutlichen Absenkung in der Nacht zu sehen. Entlastung tagsüber gibt es am Wochenende. Die Nächte auf Samstag und Sonntag sind jedoch üblicherweise lauter als unter der Woche. Der Wochenverlauf 2023 lag, wie auch in den Jahren zuvor, deutlich unterhalb des langjährig gemittelten Verlaufs. Über die gesamte Woche hinweg liegt die Differenz zwischen Tag-

und Nachtpegeln bei etwa 5 dB – einzig in der Nacht von Freitag auf Samstag ist diese weniger stark ausgeprägt.

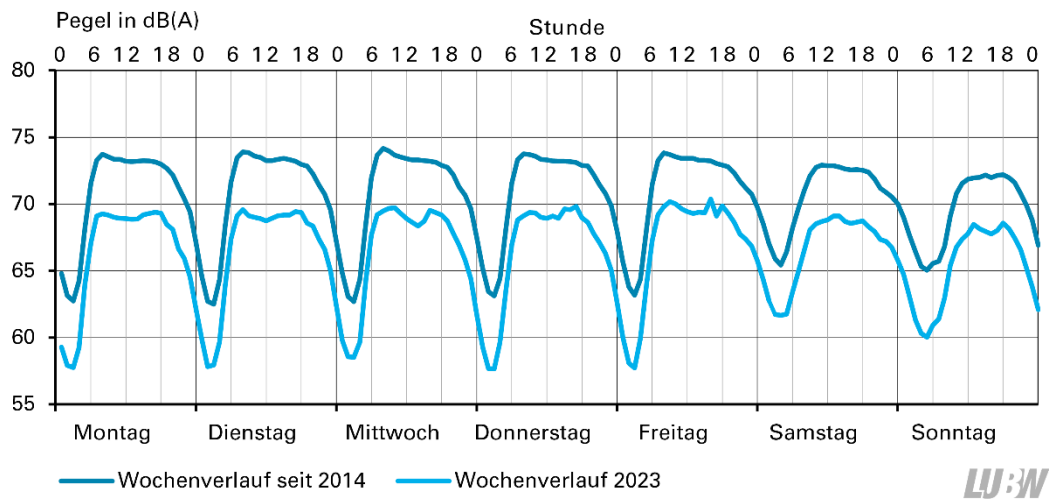


Abbildung 6: Durchschnittlicher Wochenverlauf der Stundenmittlungspegel im Vergleich mit dem langjährigen Mittel - Reutlingen



# 1 Anlass und Einführung

Verkehrsgerauschemissionen werden üblicherweise berechnet. Grundlage hierfür sind amtliche Berechnungsverfahren (Anlage 2 zur 16. BImSchV (RLS 19) und BUB – siehe Anhang 1.1). Im Rahmen der Erfassung großflächiger Lärmimmissionen durch Straßen, etwa bei der Umgebungslärmkartierung oder der Neuplanung von Straßen, bestehen keine Alternativen zur Berechnung. Messungen ermöglichen nur eine punktuelle Erfassung der vorherrschenden Verkehrslärmsituation.

Zur Beobachtung der Umweltqualität betreibt die LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg seit mehreren Jahrzehnten landeseigene Umweltmessnetze. Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (VM) stattete die LUBW Ende 2012 bzw. Anfang 2013 zwei bestehende Luftmessstationen mit Messtechnik zur Erfassung des dort einwirkenden Straßenverkehrslärms aus. Beide Stationen befinden sich im unmittelbaren Einwirkungsbereich hochfrequentierter Straßen in Karlsruhe bzw. Reutlingen.

Zielsetzung der seit 2013 betriebenen Verkehrslärm-Messstationen ist es, die Geräusche des Straßenverkehrs präzise, kontinuierlich und dauerhaft zu messen und damit die langfristige Entwicklung des Straßenverkehrslärms an ausgewählten Referenzorten verfolgen und bewerten zu können. Somit lassen sich z. B. die Auswirkungen verkehrsrechtlicher Maßnahmen zur Lärminderung oder Luftreinhaltung, Veränderungen in der Fahrzeugflotte aufgrund veränderter Kfz-Typprüfwerte, eines verstärkten Einsatzes lärmarter Reifen oder auch ein steigender Anteil elektrisch angetriebener Fahrzeuge dokumentieren.

Ein zusätzlicher Aspekt ist der Vergleich der an den Messstationen ermittelten Werte mit berechneten Lärmwerten. Mit Inkrafttreten der Änderung zur 16. BImSchV am 01.03.2021 sind für die Berechnung von Straßenverkehrslärm im Zusammenhang mit der Beurteilung nach der 16. BImSchV sowie im Rahmen der Lärmsanierung die RLS-19 heranzuziehen. Für die Beurteilung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen waren bis zur Aktualisierung des Kooperationserlasses<sup>1</sup> im Jahr 2023 die RLS-90 einschlägig. Beginnend mit der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen 2022 ist bei der Umgebungslärmkartierung künftig die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB) anzuwenden. Ein Vergleich der nach verschiedenen Verfahren berechneten Pegel mit den gemessenen Pegeln erfolgt in einem gesonderten Bericht im Jahr 2024.

Mit dem Messbericht 2013 startete die jährliche Auswertung und Veröffentlichung der Messergebnisse. Im vorliegenden Bericht werden die Ergebnisse für den Messzeitraum 01.01.2023 bis 31.12.2023 diskutiert und mit Ergebnissen aus den Vorjahren verglichen. Struktur und Inhalt des vorliegenden Berichtes unterscheiden sich von den Berichten vor 2021. Beim Vergleich mit Darstellungen aus früheren Messberichten ist dies zu beachten.

---

<sup>1</sup> Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 08.02.2023: [vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Datien/PDF/230208\\_Kooperationserlass-LAP-BW.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Datien/PDF/230208_Kooperationserlass-LAP-BW.pdf)

## 2 Durchführung der Messungen

Die an hochfrequentierten Straßen in Reutlingen und Karlsruhe installierten Schallpegelmessers erfassen fortwährend die einwirkenden Geräusche. Weitere messtechnische Einrichtungen der Luftmessstationen erfassen meteorologische Größen und das Verkehrsgeschehen an der Messstelle. Die an den Messstationen erfasste Geräuschsituation wird grafisch aufbereitet und nahezu in Echtzeit auf den [Internetseiten der LUBW](#) veröffentlicht. Die Messergebnisse werden jährlich ausgewertet und in einem Messbericht zusammengefasst. Darüber hinaus sind auf Basis der archivierten Messdaten anlassbezogene Sonderauswertungen möglich.

### 2.1 Messorte

Die Verkehrslärm-Messstation Karlsruhe befindet sich an der Reinhold-Frank-Straße zwischen Sophienstraße und Bertholdstraße. Die Reinhold-Frank-Straße ist eine hochfrequentierte innerstädtische Nord-Süd-Verbindung mit zwei Fahrspuren. Nahe der Messstation kreuzt die Sophienstraße. Die Kreuzung ist durch eine Lichtzeichenanlage geregelt. Seit 2010 gilt ein Durchfahrtsverbot für LKW, Lieferverkehr ist davon ausgenommen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Messstation wurde im Juli 2022 von 50 km/h auf 30 km/h abgesenkt.

Die Messstation in Reutlingen befindet sich an der Lederstraße auf Höhe der Oberamteistraße. Die Lederstraße ist eine hochfrequentierte innerstädtische Bundesstraße mit vier Fahrspuren und einer Abbiegespur. Im Rahmen der Luftreinhaltepläne wurden seit 2017 verschiedene Maßnahmen umgesetzt, die sich deutlich auf die Lärmbelastung an der Messstation ausgewirkt haben. Dazu zählen unter anderem die Eröffnung des Scheibengipfeltunnels 2017, das Durchfahrtsverbot für LKW (ausgenommen Lieferverkehr) und eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h seit 2018, sowie temporäre Sperren der an der Messstation nächstgelegenen Fahrspur.

Eine nähere Beschreibung der Messorte ist im Internet unter dem Link <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/laerm-und-erschuetterungen/messungen/strassenlaerm> unter den einzelnen Messstationen oder im Messbericht für 2013 <https://pd.lubw.de/10134> ab Seite 8 zu finden.

### 2.2 Messaufbau

Die Mikrofone sind jeweils neben der äußersten Fahrspur auf einem Mast mit Ausleger montiert. Die Höhe über Boden beträgt 4,5 m in Karlsruhe und 4,4 m in Reutlingen. Der Abstand zur nächstgelegenen Fahrbahnmitte beträgt in Karlsruhe 5,5 m und in Reutlingen 4,4 m. Reflektierende Flächen spielen eine untergeordnete Rolle.

Die in Echtzeit erfassten Schallpegelwerte werden bereits im Schallpegelmessers zu 10-Sekunden-Perioden zusammengefasst und an einen Messrechner in der jeweiligen Messstation und von dort weiter an die Messnetzzentrale übertragen. In der Messnetzzentrale werden die empfangenen Pegelwerte validiert, zwischengespeichert sowie zu Mittelungs- und Maximalpegel der stündlichen A-bewerteten Geräuscheinwirkungen zusammengefasst. Zudem werden die Pegel der Einwirkungen im Tagzeitraum, 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr und im Nachtzeitraum 22:00 Uhr (des Vortags) bis 6:00 Uhr errechnet.

Alle Pegeldaten werden in der Messdatenbank der LUBW dauerhaft abgelegt. Die aktuellen ungeprüften Daten des Mittelungs- und Maximalpegels der 10-Sekundenperioden sowie die daraus aggregierten Tag- bzw. Nachtmittelwerte sind als 30-Minuten-, Tages, Monats und Jahresmittelwerte über das Internetangebot der LUBW abrufbar.

Bestandteil der Luftmessstationen sind Messeinrichtungen zur Erfassung meteorologischer Größen, sowie Messeinrichtungen zur Erfassung des Verkehrsgeschehens auf allen Fahrspuren. Diese befinden sich an den Messstationen selbst bzw. im nahen Umfeld dieser. Die ergänzenden Messdaten der Messstation werden ebenfalls an die Messnetzzentrale übertragen und als Halbstundenwerte bereitgestellt.

### **2.3 Messgeräte und Messgrößen**

Bei den Messstationen wird jeweils ein DUO Smart Noise Monitor der Firma 01 dB (Genauigkeitsklasse 1 nach IEC 61672) mit primärem Windschirm verwendet. Die Schallpegelanalytoren werden regelmäßig kalibriert und geeicht. Erfasst werden der Mittelungspegel, der maximale Schallpegel und die frequenzselektiven Terzmittelungspegel des Gesamtgeräusches im Bereich von 6,3 Hz bis 20 kHz im Zeitraster von 10 Sekunden und 30 Minuten. Parallel dazu werden im gleichen Zeitraster die meteorologischen Größen mittlere Temperatur, mittlere Niederschlagsmenge, mittlere Luftfeuchte und maximale Windgeschwindigkeit ermittelt. An den Verkehrsmessstationen werden zudem die Verkehrsmenge und die Geschwindigkeit für die drei Fahrzeugkategorien PKW, leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht (LNF) und schwere Nutzfahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht (SNF) mittels Radar erfasst. Weitere Angaben zu den Messgeräten finden sich im Anhang 2.1 und Anhang 2.2.

### **2.4 Ermittlung Kenngrößen**

Im vorliegenden Bericht werden unterschiedliche akustische Kenngrößen untersucht und diskutiert. Die Kenngrößen und deren Ermittlung werden im Folgenden erläutert.

Der **Mittelungspegel** beschreibt den energetischen Mittelwert des Schallpegels ohne die Einwirkungen von eindeutig identifizierten Fremd- und Störgeräuschen. Der Mittelungspegel kann unterschiedliche Zeiträume umfassen, über den die erfassten und validierten 10-Sekunden-Pegelwerte energetisch gemittelt werden.

Der **Maximalpegel** beschreibt den Maximalpegel innerhalb der erfassten 10-Sekunden-Pegelwerte oder größerer Zeitperioden ohne die Einwirkungen von eindeutig identifizierten Fremd- und Störgeräuschen.

### **2.5 Auswertung der Messdaten**

Für die Auswertungen der Schallpegelwerte werden die in 10-Sekunden-Intervallen erfassten Messwerte herangezogen. Aus den Mittelungspegeln, den Windgeschwindigkeiten und dem Regenstatus der abgespeicherten 10-Sekunden-Perioden werden Halbstunden- und Stundenmittelungspegel gebildet. Sobald innerhalb einer 10-Sekunden-Periode Regen oder Windgeschwindigkeiten von mindestens 8 m/s auftreten, wird die gesamte Stunde als ungültig gekennzeichnet. Geräusche mit hohen Pegeln, wie die von Feuerwerkskörpern während der Silvesternacht oder von Einsatzfahrzeugen mit Martinshorn, werden bei den weiteren Berechnungen ausgeschlossen. Perioden, die durch einen technischen

Defekt nicht erfasst wurden oder fehlerhaft sind, werden bei der Mittelwertbildung ebenfalls nicht berücksichtigt. Zeitbereiche, in denen besondere Ereignisse das Messergebnis beeinflussten, werden manuell als ungültig markiert und von der Auswertung ausgeschlossen. Dazu zählen Baustellen, Veranstaltungen oder Demonstrationen im Umfeld der Messstationen.

Die Daten der Verkehrszählanlagen werden als Halbstundenwerte für jede Fahrspur bereitgestellt. Bei der Auswertung werden nur die Perioden verwertet, die alle Daten von sämtlichen Fahrspuren enthalten. Unvollständige Perioden werden bei der Summen- und Mittelwertbildung nicht berücksichtigt.

Bei der Bildung der Tag- und Nachtpegel beziehen sich die Nachtwerte auf die Zeit zwischen 22:00 Uhr des Vortages und 6:00 Uhr des genannten Datums und die Tagwerte auf die Zeit von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr des genannten Tages.

## 3 Messergebnisse Karlsruhe

Die Reinhold-Frank-Straße ist eine stark befahrene Nord-Süd-Achse im innerstädtischen Bereich Karlsruhes. Schwerlastverkehr und leichte Nutzfahrzeuge spielen im Verkehrsgeschehen eine untergeordnete Rolle. Das Verkehrsgeschehen und die Pegelwerte zeigen typische Auffälligkeiten wie zum Beispiel einen starken Anstieg in den Morgenstunden und am späten Nachmittag durch den Pendlerverkehr. Die Verkehrsmenge stieg tagsüber im Vergleich zum Vorjahr geringfügig auf etwa 1180 Fahrzeuge pro Stunde – nachts auf etwa 223 Fahrzeugen pro Stunde. In Folge der im Juli 2022 eingeführten Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h sanken auch die gemessenen Geschwindigkeiten an der Station deutlich. Die gefahrene Geschwindigkeit lag 2023 am Tag durchschnittlich bei etwa 28 km/h. Nachts, wenn das Verkehrsaufkommen geringer ist, betrug die durchschnittliche Geschwindigkeit ca. 33 km/h. Die Geräuschpegel zeigten seit Beginn der Messungen bis 2021 nur geringe Veränderungen und schwankten sowohl tags als auch nachts um etwa 1,5 dB(A). Dabei ist die Lärmbelastung an der Reinhold-Frank-Straße bis 2016 zunächst leicht zurückgegangen, stieg 2017 jedoch wieder an und blieb lange unverändert bei einem Jahresmittelungspegel von etwa 67 dB(A) am Tag und etwa 62 dB(A) in der Nacht. Bedingt durch die Maßnahmen zur Bekämpfung der Covid-19-Pandemie wurden in den Jahren 2020 und 2021 insbesondere nachts niedrigere Pegel erfasst, als in den Jahren zuvor. Ab August 2022 sanken die Pegel deutlich auf etwa 66 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht. Erst Ende 2023 stiegen die Pegel leicht um etwa 1 dB an.

### 3.1 Verkehrsgeschehen

Das Verkehrsgeschehen an der Messstation in Karlsruhe ist sowohl tags als auch nachts maßgeblich durch den PKW-Verkehr bestimmt. Aufgrund des Durchfahrtsverbotes für LKW beträgt der Anteil von schweren Nutzfahrzeugen am gesamten Verkehrsaufkommen nur etwa 1 %. Der Anteil leichter Nutzfahrzeuge beträgt etwa 2%. Am Tag werden insgesamt etwa 1180 Fahrzeuge pro Stunde gezählt, im Nachtzeitbereich etwa 223. Bedingt durch umfangreiche Baustellen im innerstädtischen Bereich sind die Verkehrszahlen zwischen 2013 und 2016 für alle Fahrzeugkategorien gesunken – tags deutlicher als nachts (siehe Abbildung 7 bis Abbildung 9). Anschließend ist ein erneuter Anstieg zu erkennen. Die Anzahl an PKW erreichte dabei 2019 wieder das Niveau von 2013 (Abbildung 7). Für leichte Nutzfahrzeuge insbesondere aber für schwere Nutzfahrzeuge war dieser erneute Anstieg weniger stark ausgeprägt (siehe Abbildung 8 und Abbildung 9). Im Laufe des Jahres 2020 wurden weitreichende Maßnahmen zur Bekämpfung der Covid-19-Pandemie durchgesetzt, die im Frühjahr 2021 weitergeführt wurden. Diese Maßnahmen führten insbesondere nachts für die Kategorien PKW und LNF zu einem niedrigeren durchschnittlichen Gesamtverkehrsaufkommen. Im Jahr 2022 verringerte sich der Gesamtverkehr nochmals leicht, wobei einzig bei den leichten Nutzfahrzeugen ein Anstieg, insbesondere tags zu beobachten ist. Im Jahr 2023 sind die Verkehrsmengen wieder leicht gestiegen, wobei insbesondere in der Kategorie leichte Nutzfahrzeuge im Tagzeitbereich ein deutlicher Anstieg zu erkennen war. Im Jahr 2023 fuhren im Schnitt insgesamt 1180 Fahrzeuge pro Stunde am Tag und 223 Fahrzeuge pro Stunde in der Nacht.

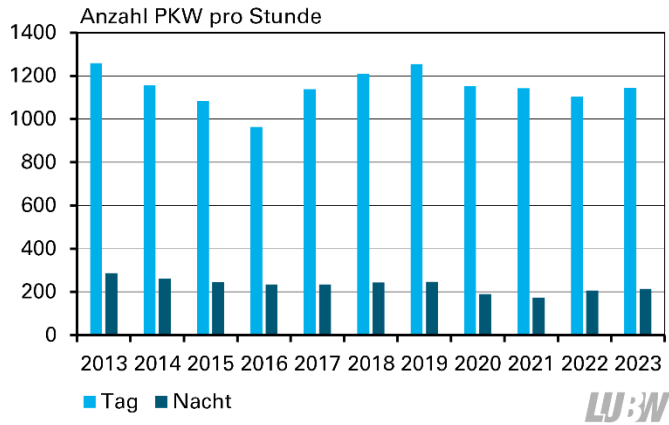


Abbildung 7: Verkehrsmenge PKW seit 2013 – Karlsruhe

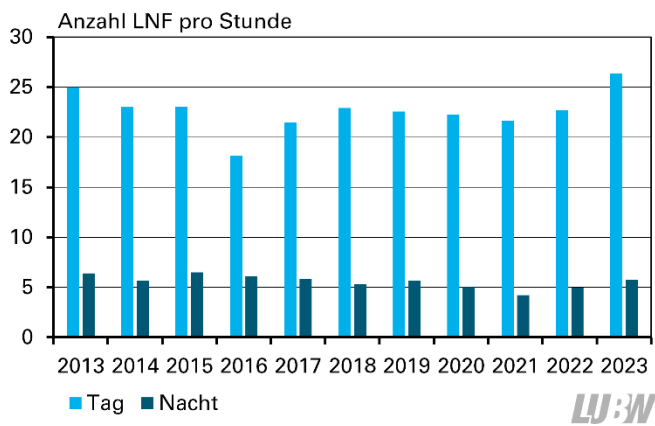


Abbildung 8: Verkehrsmenge LNF seit 2013 - Karlsruhe

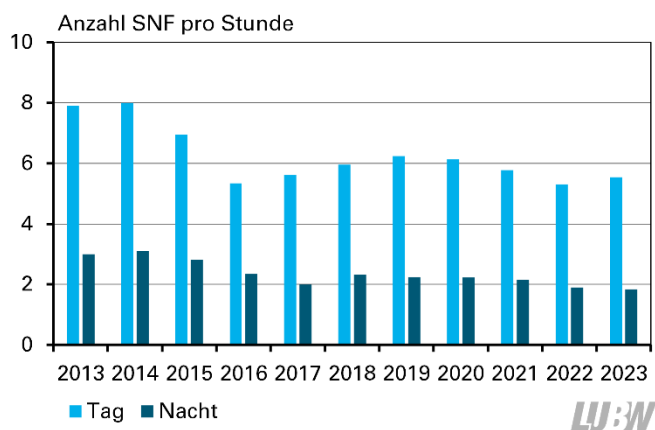


Abbildung 9: Verkehrsmenge SNF seit 2013 - Karlsruhe

Abbildung 10 zeigt die Monatsmittelwerte der stündlichen Verkehrsmenge über alle Fahrzeugklassen hinweg für den Tag und die Nacht, sowie die entsprechenden langjährigen Mittelwerte. Die gesamte stündliche Verkehrsmenge am Tag lag im Jahr 2023 in den ersten beiden Monaten und im Juli unter dem langjährigen Mittel – im April bis Juni sowie im August, Oktober und November erkennbar darüber. Das nächtliche Verkehrsgeschehen unterscheidet sich nur geringfügig von den langjährigen Mittelwerten. Für den Dezember liegen keine Datensätze der Verkehrsmengen vor, weshalb diese in der Auswertung nicht berücksichtigt wurden. Der durchschnittliche langjährige Jahresverlauf schwankt am Tag zwischen etwa 1000 und 1300 Fahrzeugen pro Stunde. Das nächtliche Verkehrsgeschehen liegt in den Wintermonaten bei etwa 220 Fahrzeugen pro Stunde und steigt über den Sommer merklich an. Das Maximum weist 2023 wie auch im langjährigen Mittel der Juli auf, in dem durchschnittlich etwa 280 Fahrzeuge pro Stunde gezählt wurden. Im weiteren Verlauf des Jahres sind die Verkehrszahlen dann wieder rückläufig. Das nächtliche Verkehrsgeschehen weist entsprechend dem niedrigeren Niveau insgesamt geringere Schwankungen als am Tag auf.

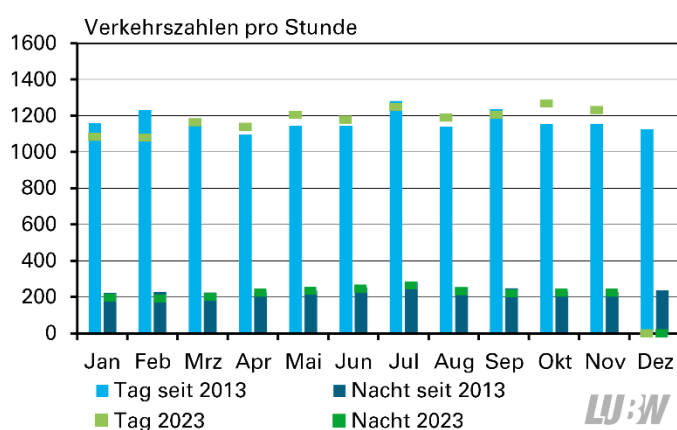


Abbildung 10: Monatsmittelwerte der gesamten Verkehrsmenge im Vergleich mit dem langjährigen Mittel - Karlsruhe

Der im Vergleich zu den SNF und LNF hohe Anteil des PKW-Verkehr an den Verkehrszahlen prägt auch den durchschnittlichen Wochenverlauf des gesamten Verkehrsaufkommens (Abbildung 11). Dieser zeigt an den Werktagen Montag bis Freitag in den Morgen- sowie späten Nachmittagsstunden jeweils deutlich ausgeprägte Anstiege – hier ist der dann intensive Pendelverkehr zu erkennen. Am Freitag verteilt sich dieser erkennbar auf den gesamten Nachmittag. Der Pendelverkehr spielt am Wochenende erwartungsgemäß keine Rolle. Hier ist an den Samstagen und Sonntagen morgens deutlich später ein Anstieg zu erkennen als an den Werktagen. Das Maximum wird am frühen Nachmittag erreicht – der Sonntag weist dabei insgesamt geringere Verkehrszahlen auf. Ebenfalls erkennbar ist ein leichter Anstieg des Verkehrs am Sonntagabend. Im Vergleich zum langjährigen Mittel sind 2023 nur geringfügige Abweichungen erkennbar. So liegt die Verkehrsmenge des morgigen Pendlerverkehrs am Dienstag, Mittwoch und Donnerstag über den mittleren langjährigen Verlauf. Die stark gestiegenen Verkehrszahlen der leichten Nutzfahrzeuge ist auch im Vergleich des langjährigen Wochenverlaufs deutlich erkennbar, wobei sich das Verkehrsaufkommen leichter Nutzfahrzeuge auf den Vormittag konzentriert.

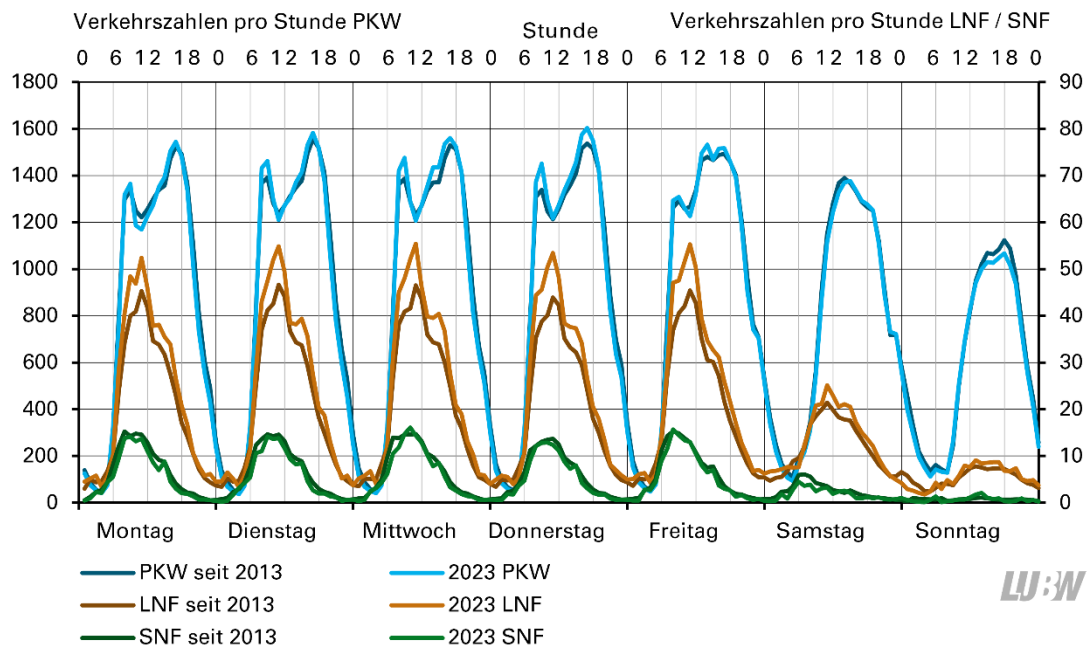


Abbildung 11: Durchschnittlicher Wochenverlauf der gesamten Verkehrsmenge im Vergleich mit dem langjährigen Mittel - Karlsruhe

Abbildung 12 zeigt die mittlere Geschwindigkeit der erfassten Fahrzeuge an der Messstation in Karlsruhe. Die gefahrene Geschwindigkeit liegt nachts bedingt durch den besseren Verkehrsfluss allgemein etwa 5 bis 10 km/h höher als am Tag, wenn die hohe Verkehrsdichte zu zähfließendem Verkehr führt. Die Geschwindigkeiten weisen seit Beginn der Messungen leichte Schwankungen auf, wobei sowohl nachts als auch tags die durchschnittliche Geschwindigkeit bis 2021 in allen Fahrzeugkategorien leicht gesunken ist. Generell liegt die Geschwindigkeit für Schwerlastverkehr um zwei bis drei km/h niedriger als die für PKW und leichte Nutzfahrzeuge. Aufgrund der im Juli 2022 erfolgten Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h ist 2022 erstmals ein deutlicher Rückgang der durchschnittlichen Geschwindigkeiten zu beobachten, insbesondere in der Nacht. 2023 fuhren die Fahrzeuge dann sowohl tags als auch nachts noch einmal etwa 5 km/h langsamer. Eine detaillierte Untersuchung der Auswirkungen der Einführung von Tempo 30 erfolgt in Abschnitt 3.3.

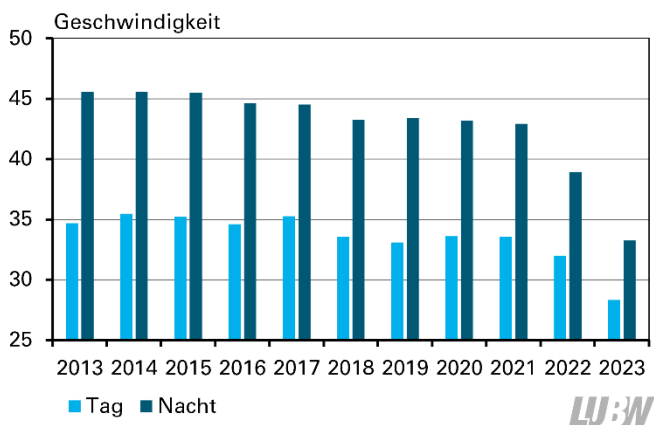


Abbildung 12: Durchschnittliche Geschwindigkeit seit 2013 - Karlsruhe



### 3.2 Pegelwerte

Die einwirkenden Schallpegel des Straßenverkehrs hängen maßgeblich vom Verkehrsgeschehen an der Messstation ab, folglich lassen sich entsprechend Rückschlüsse auf die gemessenen Pegelwerte ziehen. So liegen die Pegel – analog zur Verkehrsmenge – nachts deutlich niedriger als am Tag. Wie die Verkehrszahlen schwanken auch die Pegel seit Beginn der Messungen tags und nachts nur geringfügig. Die Anteile der Fahrzeugkategorien am Verkehrsgeschehen zeigen, dass an der Messstation Karlsruhe der PKW-Verkehr maßgeblich für den Straßenverkehrslärm ist (siehe Kapitel 3.1). Analog zum Verkehrsgeschehen unterliegen auch die Pegelwerte innerhalb des Tages, der Woche, des Jahres aber auch über die gesamte Messdauer hinweg Schwankungen. Die absolute Verkehrsmenge liegt tagsüber jedoch in einem Bereich, in dem auch deutliche Veränderungen der Verkehrsmenge nur geringe Auswirkungen auf die Jahresmittelungspegel haben.

In der Umgebung der Messstation in der Reinhold-Frank-Straße befanden sich in den Jahren vor 2018 immer wieder Straßenbaustellen, die das Verkehrsgeschehen an der Messstation beeinflussten. Die Lärmbelastung ist so ab 2013 bis 2015 am Tag und in der Nacht leicht zurückgegangen und blieb 2016 auf Vorjahresniveau (siehe Abbildung 13). Im Erfassungszeitraum 2017 erhöhte sich der Pegel für den Tagzeitraum mit 67,4 dB(A) auf den bisher höchsten Wert aller erfassten Jahre und erreichte somit das Niveau von 2013. Auch nachts wurden 2017 die bislang höchsten Pegel gemessen (62,9 dB(A)). 2018 und 2019 lagen die Pegel wieder etwas niedriger. In den Jahren 2020 und 2021 beeinflussten die zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie getroffenen Maßnahmen das Verkehrsgeschehen und damit die erfassten Pegel besonders im Nachtzeitraum. Ab der zweiten Jahreshälfte 2022 wirkten sich die im Zuge der Einführung von „Tempo 30“ niedrigeren gefahrenen Geschwindigkeiten auf die gemessenen Pegel aus. Im Jahr 2023 zeigt sich die gesamte Auswirkung dieser Maßnahme, die Pegel gingen insbesondere in der Nacht nochmals deutlich zurück. Der Jahresmittelungspegel der gemessenen Geräuscheinwirkungen an der Messstation in Karlsruhe betrug 2023 am Tag 65,7 dB(A) und nachts 59,9 dB(A).

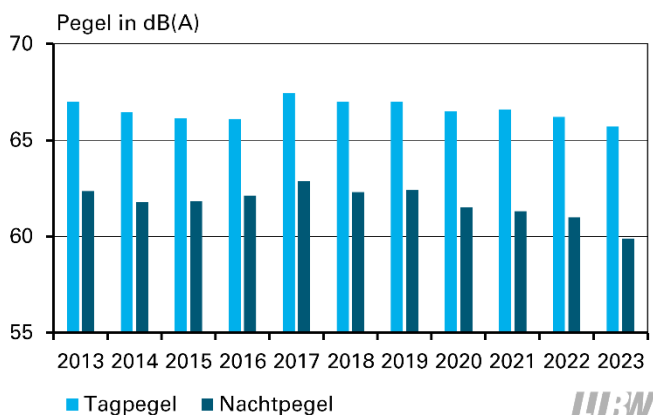


Abbildung 13: Jahresmittelungspegel seit 2013 - Karlsruhe

Abbildung 14 zeigt die Monatsmittelungspegel seit 2014. Diese schwanken am Tag zwischen 64,5 und 68,3 dB(A) und nachts zwischen 59,0 und 63,6 dB(A). Spätestens ab 2016 ist regelmäßig ein Anstieg der Monatsmittelungspegel im Herbst zu erkennen – ab Januar sinken diese dann wieder bis zum Sommer. Die Auswirkungen der Maßnahmen zur Bekämpfung der Covid-19 Pandemie im Frühjahr 2020 und im Winter 2020/2021 führten zu deutlich geringeren Pegeln als in diesen Monaten üblich - im

Winter 2020/2021 war dieser Effekt nur im Nachtzeitbereich deutlich erkennbar. Im Herbst 2022 steigen die Pegel aufgrund geringerer Geschwindigkeiten im Nachtzeitraum weniger stark an als in den Vorjahren. Ab Januar bis in den September 2023 sanken diese nochmals deutlich auf die bislang geringsten gemessenen Pegel an der Messstation Karlsruhe. Im Winter ist wie in den Jahren zuvor wieder der typisch saisonale Anstieg zu beobachten.

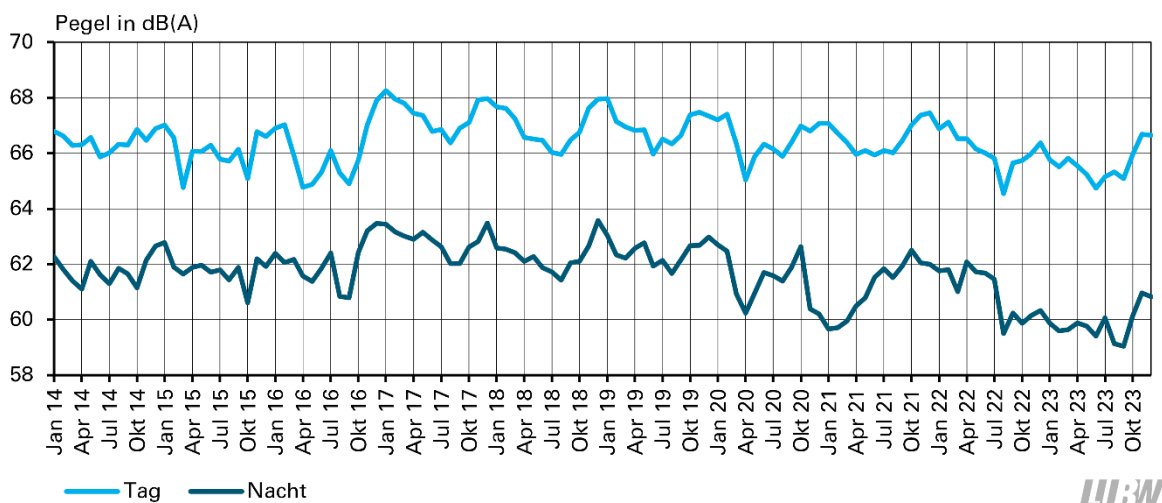


Abbildung 14: Monatsmittlungspegel seit 2014 - Karlsruhe

Die Monatsmittlungspegel liegen 2023 sowohl am Tag als auch in der Nacht durchgehend unter den langjährigen Mittelwerten (Abbildung 15). Insbesondere in der Nacht ist der Unterschied erkennbar. Im August und September lagen mit 59,1 bzw. 59,0 dB(A) die niedrigsten Monatsmittlungspegel seit Messbeginn vor. Tagsüber fällt die Reduktion der Pegel geringer aus, jedoch wurden auch hier im Juni 2023 unter normalen Verkehrsbedingungen erstmals 65 dB(A) unterschritten. Die Tagespegel lagen im Jahresverlauf 2023 zwischen 64,7 und 66,7 dB(A). Nachts liegen die Pegel im Bereich 59,0 bis 60,8 dB(A). Die langjährigen Monatsmittlungspegel schwanken geringfügig um etwa 66 dB(A) am Tag und um 62 dB(A) in der Nacht, wobei die Pegel in den Wintermonaten sowohl Tags als auch nachts etwas höher liegen als im Sommer.

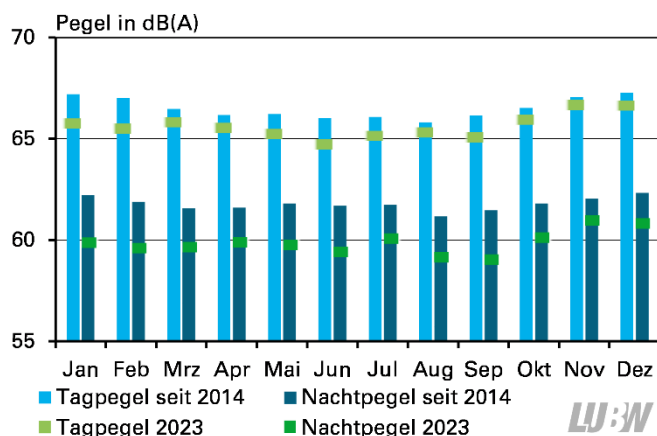


Abbildung 15: Monatsmittlungspegel im Vergleich zum langjährigen Mittel - Karlsruhe

Analog zum Verkehrsgeschehen sind auch im Wochenverlauf der Schallpegel an den Werktagen bis Freitag in den Morgenstunden und am späten Nachmittag, verursacht durch den Pendlerverkehr, besonders hohe Pegel zu erkennen (siehe Abbildung 16). Das Verkehrsgeschehen lässt am späten Nachmittag zwar noch höhere Pegel erwarten, jedoch konzentriert sich das Verkehrsaufkommen von Schwerlastverkehr und leichten Nutzfahrzeugen auf den Morgen und Vormittag (siehe Abbildung 11), sodass diese den Pegel in dieser Zeit erhöhen. Über die gesamte Woche hinweg sind die Pegel tagsüber leicht unter dem langjährigen Mittel. In den Nächten ist die Reduktion der Pegel noch deutlicher ausgeprägt. Erkennbar ist aber trotzdem, dass das vergleichsweise hohe Verkehrsaufkommen in den Nächten auf Samstag und Sonntag wie üblich zu höheren Pegeln führt als in den anderen Nächten. Die Stundenmittelungspegel schwanken im Jahr 2023 im durchschnittlichen Wochenverlauf zwischen 54,9 und 67,3 dB(A).

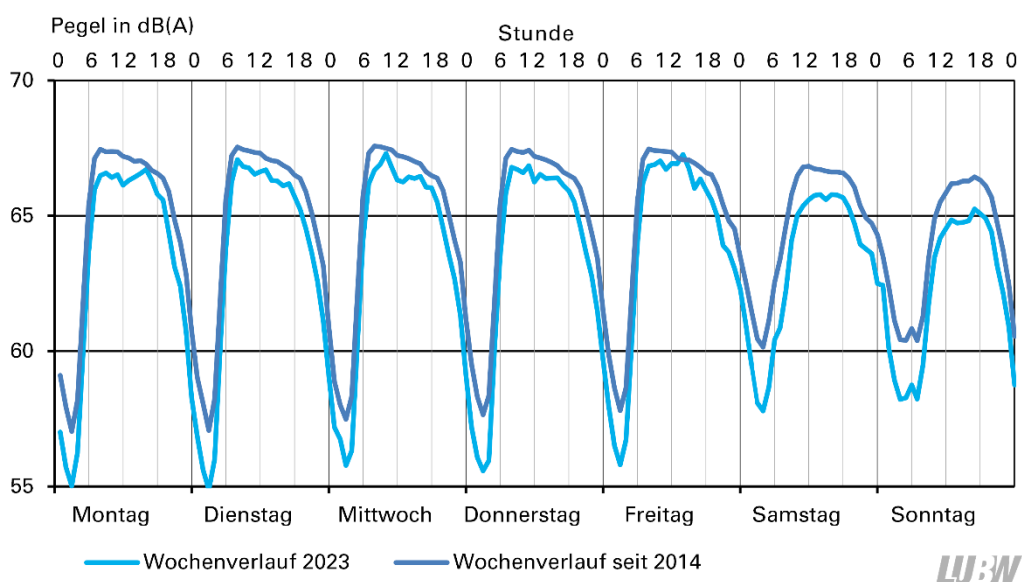


Abbildung 16: Durchschnittlicher Wochenverlauf der Stundenmittelungspegel im Vergleich mit dem langjährigen Mittel – Karlsruhe

### 3.3 Sonderbetrachtung: Auswirkungen der Einführung von „Tempo 30“

Um die Lärmbelastung an Verkehrswegen zu verringern, stehen verschiedene Maßnahmen zur Verfügung. Zum einen besteht die Möglichkeit, Geräusche auf dem Ausbreitungsweg zu reduzieren – z.B. durch Schallschutzwände oder andere bauliche Maßnahmen. Des Weiteren lassen sich die Emissionen senken, in dem Lärm direkt an der Quelle reduziert wird. Hierbei spielen fahrzeugspezifische Faktoren eine Rolle, wie z.B. das Antriebsgeräusch, das Reifenabrollgeräusch aber auch Parameter wie Fahrbahnbelag, die Verkehrsmenge und -zusammensetzung sowie die gefahrene Geschwindigkeit.

Im Zuge der Lärmaktionsplanung der Stadt Karlsruhe wurde im Jahr 2022 auf einigen Straßenabschnitten in Karlsruhe die zulässige Höchstgeschwindigkeit abgesenkt. Darunter ist auch die Rheinland-Frank-Straße, auf der im Abschnitt zwischen Moltke- und Kriegstraße zum 30.07.2022 „Tempo 30“ eingeführt wurde. Bis dahin durfte hier mit bis zu 50 km/h gefahren werden.

Wie stark die Pegel durch eine Einführung von Tempo 30 sinken, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Das Umweltbundesamt hat das Potential verschiedener Maßnahmen im Straßenverkehr untersucht<sup>2</sup>. Wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h reduziert, führt dies laut UBA im Mittel zu einer rechnerischen Pegelminderung von 2 bis 3 dB.

Entscheidend für den Einfluss auf die Lärmreduzierung ist, wie sich die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf die real gefahrene Geschwindigkeit auswirkt. Auf Höhe der Messstation ist der Verkehrsfluss aufgrund der hohen Durchfahrtszahlen insbesondere am Tag ausgebremst. Weiterhin liegt die Station in einem Abstand von ca. 25 m in der Nähe einer lichtzeichengesteuerten Kreuzung. Dies führt dazu, dass die real gefahrenen Geschwindigkeiten auch vor Einführung von Tempo 30 oft schon deutlich niedriger waren als die erlaubten 50 km/h. Insbesondere am Tag in den Stunden des Pendlerverkehrs machte sich dies bemerkbar. Abbildung 17 zeigt die über ein Jahr gemittelten Geschwindigkeiten am Tag und in der Nacht seit Beginn der Messungen. Im Jahr 2021 – vor Umsetzung der Maßnahme – wurden tags im Mittel 33,6 km/h und nachts 42,9 km/h gemessen. Im Jahr 2023, dem ersten vollen Jahr mit „Tempo 30“, lagen die Geschwindigkeiten durchschnittlich bei 28,3 km/h am Tag und 33,2 km/h in der Nacht, was einer Absenkung von etwa 5 km/h tags und 10 km/h nachts entspricht.

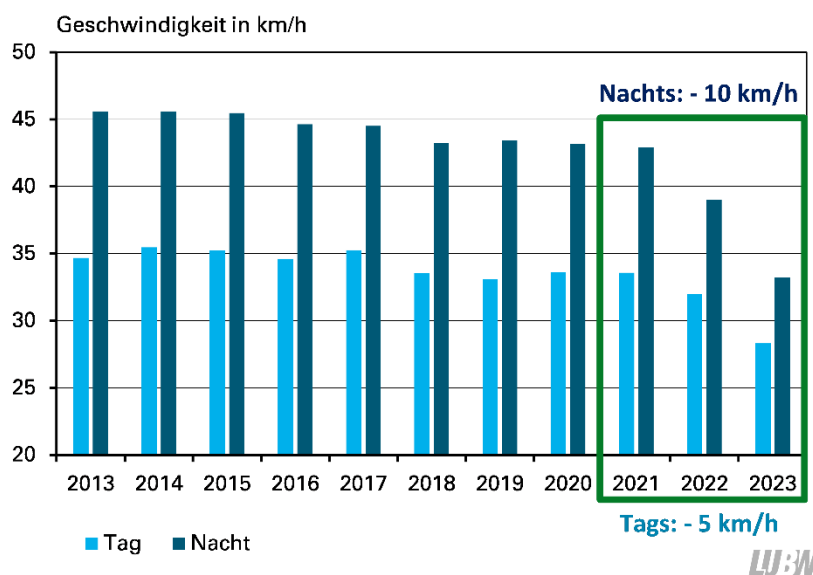


Abbildung 17: Durchschnittliche Geschwindigkeit seit 2013 – Karlsruhe

Um die Auswirkungen der Einführung von „Tempo 30“ auf die Verkehrszahlen und die Pegel zu untersuchen, wurde ein repräsentativer Zeitraum vor sowie nach Umsetzung der Maßnahme ausgewählt. Verglichen wurde der Zeitabschnitt 01.08.2021 – 31.07.2022 mit 01.08.2022 – 31.07.2023. Abbildung 18 zeigt den Verlauf der über einen Monat gemittelten Verkehrszahlen pro Stunde sowie die Monatsmittlungspegel – jeweils für den Tag und die Nacht. Die Mittelwerte in den Vergleichszeiträumen sind als Linien dargestellt.

<sup>2</sup> LÄRMAKTIONSPLANUNG - LÄRMMINDERUNGSEFFEKTE VON MASSNAHMEN - Methode zur Abschätzung von Lärminderungspotenzialen, Umweltbundesamt 2023. [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba\\_laermaktionsplanung\\_-\\_laermminderungseffekte\\_von\\_massnahmen.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_laermaktionsplanung_-_laermminderungseffekte_von_massnahmen.pdf)

Deutlich erkennbar ist, dass die Einführung von „Tempo 30“ keinen wesentlichen Einfluss auf die gesamte Verkehrsmenge hat. Wie in Kapitel 3.2 diskutiert, hat sich auch die Zusammensetzung des Verkehrs nicht wesentlich geändert. Tagsüber war lediglich eine minimale Absenkung um 2,5 % auf durchschnittlich 1144 Fahrzeuge pro Stunde zu beobachten, nachts stieg der Wert um 0,9 % auf 219 Fahrzeuge pro Stunde. Ausweicheffekte aufgrund geringerer Geschwindigkeiten auf alternative Routen können somit nicht beobachtet werden.

Demgegenüber zeigt sich bei den gemessenen Pegeln ein deutlicher Effekt. Die Lärmbelastung ging nach Einführung von „Tempo 30“ deutlich zurück, insbesondere innerhalb des sensiblen Nachtzeitraums. So zeigt sich eine Minderung der Pegel um 1,1 dB am Tag und 1,9 dB in der Nacht. Verantwortlich für den größeren Effekt nachts ist der im Vergleich zu den Tagstunden deutlichere Rückgang der gefahrenen Geschwindigkeiten. Die Verringerung des Lärms ist tagsüber vergleichbar mit einer Abnahme der Verkehrsmenge um 23 %, nachts entspricht die Pegelminderung einem Verkehrsrückgang um 36 %.

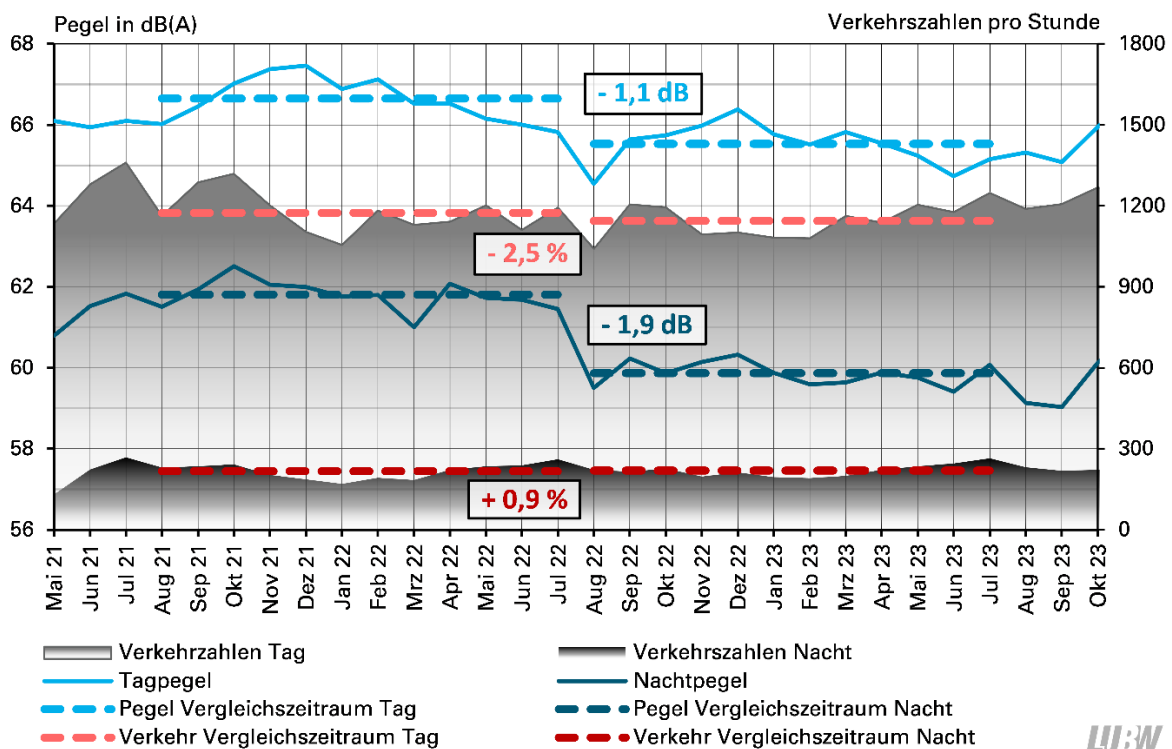


Abbildung 18: Monatsmittlungspegel und Verkehrszahlen für die Vergleichszeiträume „Tempo 30“ – Karlsruhe

Eine Gegenüberstellung der Wochengänge beider Vergleichszeiträume zeigt, zu welchen Tageszeiten im Wochenverlauf die Entlastung der Anwohner besonders groß ist. Abbildung 19 bildet die Differenz dieser Wochengänge ab. Negative Werte stehen dabei für eine Reduzierung der Pegel. Es ist deutlich erkennbar, dass der Rückgang je nach Tageszeit sehr unterschiedlich ausfällt. Die größten Pegelminderungen sind in den Nächten auf Montag bis auf Freitag zu sehen. Hier sind die Pegel in der sensiblen Schlafphase von 4 bis 5 Uhr um bis zu 3 dB zurückgegangen, was akustisch nahezu einer Halbierung des Verkehrs entspricht. Am Wochenende ist der Rückgang in den Nächten etwas weniger stark ausgeprägt, erstreckt sich dafür jedoch über einen längeren Zeitraum. Der Sonntag ist insgesamt bis in den Abend deutlich leiser geworden.

Zusammenfassend bewirkte die Einführung von „Tempo 30“ in der Rheinhold-Frank Straße im Sinne des Lärmschutzes und damit Gesundheitsschutzes der Anwohnenden eine deutliche Verbesserung der Situation.

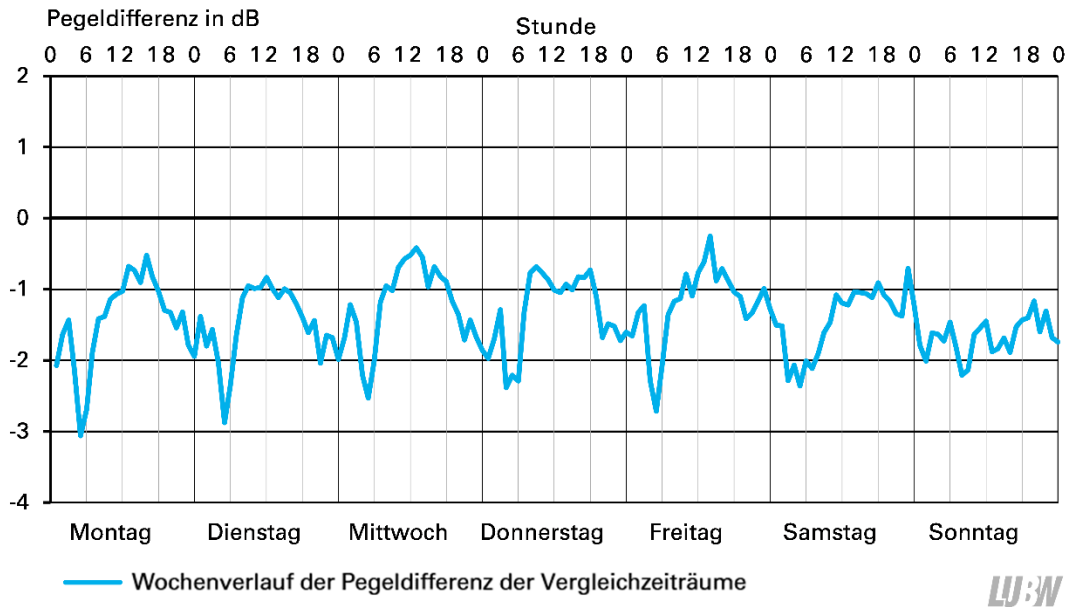


Abbildung 19: Differenz der durchschnittlichen Wochenverläufe der Vergleichszeiträume „Tempo 30“ - Karlsruhe

## 4 Messergebnisse Reutlingen

Die Lederstraße ist eine stark befahrene, innerstädtische Bundesstraße im Stadtgebiet von Reutlingen. Schwerlastverkehr und leichte Nutzfahrzeuge spielen im Verkehrsgeschehen eine untergeordnete Rolle. Das Verkehrsgeschehen und die Pegelwerte zeigen typische Auffälligkeiten wie zum Beispiel einen starken Anstieg in den Morgenstunden und am späten Nachmittag durch den Pendlerverkehr. Die Verkehrsmenge stieg im Vergleich zum Vorjahr geringfügig an und betrug im Schnitt etwa 1690 Fahrzeuge pro Stunde am Tag sowie etwa 335 in der Nacht. Die real gefahrenen Geschwindigkeiten sind zum Vorjahr wieder etwas gestiegen. Am Tag liegt diese durchschnittlich bei etwa 35 km/h. Nachts, wenn das Verkehrsaufkommen geringer ist, beträgt die durchschnittliche Geschwindigkeit ca. 39 km/h. Seit 2018 führten mehrere Maßnahmen des Luftreinhalteplans zu deutlichen Veränderungen des Verkehrsgeschehens und infolge dessen zu teils stark sinkenden Pegeln. Zunächst wurde 2018 der Scheibengipfeltunnel als Umfahrung der Lederstraße eröffnet. Im Jahr 2019 wurde dann ein Durchfahrtsverbot für LKW eingeführt. Seit 7. Januar 2020 wird mit einer temporären Fahrspurreduzierung der an der Messstation nächst gelegenen Spur eine weitere Maßnahme zur Luftreinhaltung umgesetzt, die auch Auswirkungen auf die Schallimmissionen an der Messstation hat. Zudem wurde zum 10. Januar 2020 eine technische Kontrolle des 2019 eingeführten LKW-Durchfahrtsverbotes umgesetzt. Im Herbst 2021 wurde im Bereich der Messstation der Fahrbahnbelag (Asphaltbeton 0/11) durch einen neuen Fahrbahnbelag (Splittmastixasphalt 0/8s) ersetzt. Die durchschnittliche Geschwindigkeit lag in den ersten Jahren nachts deutlich höher als tags, sank jedoch in Folge der Einführung von Tempo 40 als zulässige Höchstgeschwindigkeit deutlich. Die Geräuschpegel an der Messstation in Reutlingen sind aufgrund der Maßnahmen des Luftreinhalteplans seit 2017 sowohl tags als auch nachts deutlich gesunken. In den Jahren 2020 und 2021 haben die Maßnahmen zur Pandemiebekämpfung zu weiter gesunkenen Pegeln geführt. Die Bauarbeiten im Herbst 2021 führten zwischenzeitlich zu niedrigeren Pegeln. Der Jahresmittelungspegel sank seit 2017 insgesamt um 6,2 dB(A) am Tag und 6,7 dB(A) in der Nacht und lag im Jahr 2023 bei tags 68,7 dB(A) sowie nachts bei 63,2 dB(A).

### 4.1 Verkehrsgeschehen

Grundsätzlich ist das Verkehrsgeschehen an der Messstation in Reutlingen vom PKW-Verkehr geprägt. Leichte und schwere Nutzfahrzeuge spielen mit etwa 3 % bzw. 2 % sowohl am Tag als auch in der Nacht keine maßgebliche Rolle. Von Beginn der Messungen 2013 bis 2016 hat sich das Verkehrsgeschehen zunächst kaum verändert (siehe Abbildung 20 bis Abbildung 22). In diesem Zeitraum ist lediglich ein geringer Rückgang von leichten Nutzfahrzeugen am Tag zu erkennen (Abbildung 21). Ab 2018 sorgten die Maßnahmen des Luftreinhalteplans für deutliche Veränderungen im Verkehrsgeschehen. Mit Eröffnung des Scheibengipfeltunnels im Herbst 2017 sind die Verkehrsmengen für PKW sowohl tags als auch nachts deutlich gesunken (Abbildung 20). Die Anzahl leichter Nutzfahrzeuge sank dagegen nur am Tag, stieg jedoch im Jahr 2019 wieder etwas an. Auch die Verkehrsmenge in der Kategorie schwere Nutzfahrzeuge ist nach 2017 tags und nachts deutlich gesunken (Abbildung 22). Erkennbar ist hier ebenso eine weitere Verringerung der Anzahl ab 2019, nach Einführung des Durchfahrtsverbots für LKW und dessen automatischen Kontrolle ab dem Frühjahr 2020. Im Laufe des Jahres 2020 wurden weitreichende Maßnahmen zur Bekämpfung der Covid-19-Pandemie durchgesetzt, die im Frühjahr 2021 weitergeführt wurden. Diese Veränderungen spiegeln sich auch im Verkehrsgeschehen an den Messstationen in den Jahren 2020 und 2021 wieder. In diesen Jahren sank die Anzahl der

PKW sowohl tags als auch nachts weiter ab. In der Kategorie leichte Nutzfahrzeuge ist diese Entwicklung nur am Tag zu erkennen. Die Anzahl schwerer Nutzfahrzeuge sank in den Jahren 2020 und 2021 ebenfalls weiter. Im Jahr 2022 sowie 2023 sind die Durchfahrten von PKW sowohl tags als auch nachts wieder leicht gestiegen. In den Kategorien LNF und SNF sind die Verkehrsmengen seit 2021 etwa konstant geblieben. Im Vergleich zum Beginn der Messungen sank das Verkehrsaufkommen in der Lederstraße über alle Fahrzeugklassen hinweg bis 2023 um insgesamt 35 % am Tag und 45 % in der Nacht. Das gesamte Verkehrsaufkommen lag 2023 nahezu unverändert bei stündlich durchschnittlich 1690 Fahrzeugen am Tag und 335 Fahrzeugen in der Nacht.

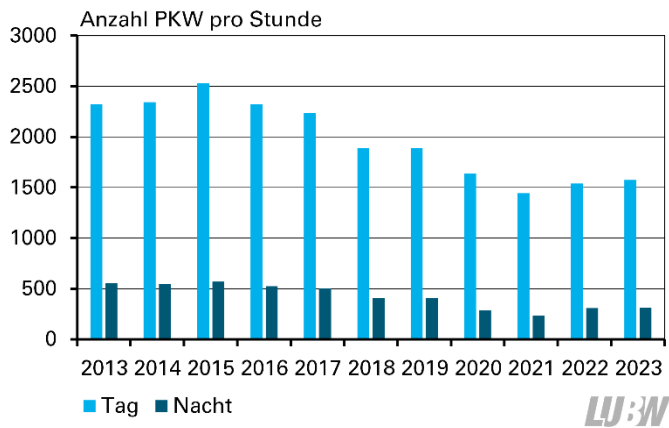


Abbildung 20: Verkehrsmenge PKW seit 2013 - Reutlingen

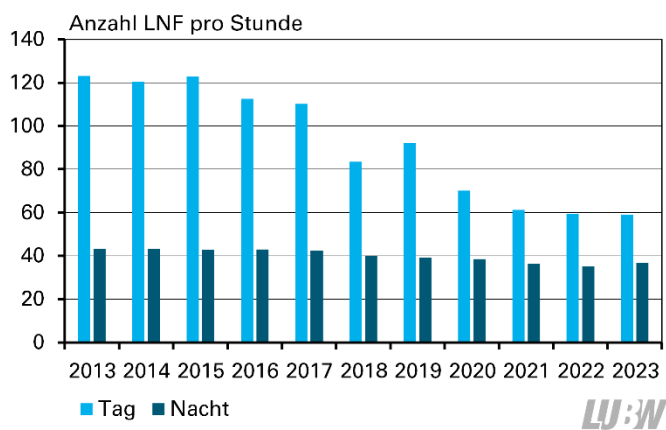


Abbildung 21: Verkehrsmenge LNF seit 2013 - Reutlingen



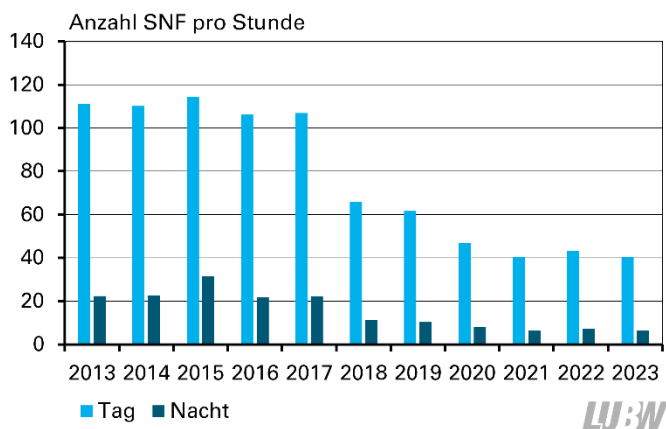


Abbildung 22: Verkehrsmenge SNF seit 2013 - Reutlingen

Abbildung 23 zeigt die Monatsmittelwerte der stündlichen Verkehrsmenge über alle Fahrzeugklassen hinweg für den Tag und die Nacht, sowie die entsprechenden langjährigen Mittelwerte. Die gesamte stündliche Verkehrsmenge sinkt tagsüber im langjährigen Mittel sowohl in den Sommermonaten Juli und August als auch den Wintermonaten Dezember und Januar. Nachts ist die Verkehrsmenge deutlich niedriger als am Tag und über das Jahr hinweg nahezu konstant, mit einem leichten Anstieg im Juni. Die langjährigen Mittelwerte schwanken über das Jahr hinweg tags zwischen etwa 2000 und 2230 und nachts zwischen 420 und 520 Fahrzeugen pro Stunde. Die Verkehrsmenge lag im Jahr 2023 sowohl tags als auch nachts deutlich unter den langjährigen Mittelwerten. Tagsüber gab es etwa 500 Durchfahrten pro Stunde weniger – lediglich im Juni stiegen die Durchfahrten entgegen dem langjährigen Trend an. Die wenigsten Durchfahrten sind tags in den Monaten Juli und August zu beobachten.

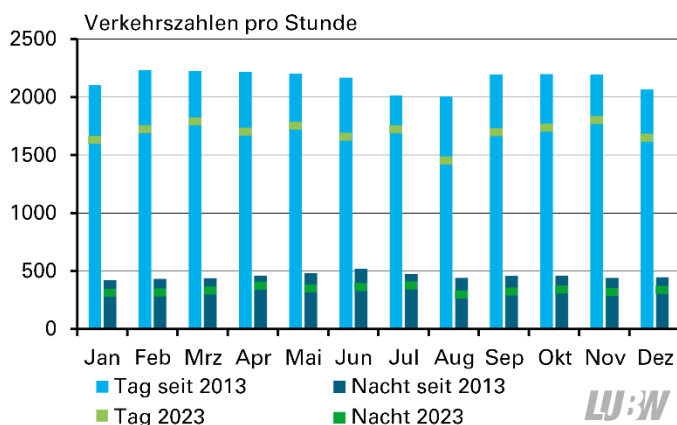


Abbildung 23: Monatsmittelwerte der gesamten Verkehrsmenge im Vergleich mit dem langjährigen Mittel - Reutlingen

Auch der durchschnittliche Wochenverlauf liegt im Jahr 2023 weit unter den langjährigen Mittelwerten (Abbildung 24). Wie im langjährigen Mittel weist der Verlauf des Jahres 2022 an den Werktagen Montag bis Freitag am Morgen und späten Nachmittag jeweils deutlich ausgeprägte Maxima auf – hier ist der dann intensive Pendelverkehr zu erkennen. Am Freitag verteilt sich dieser erkennbar auf den gesamten Nachmittag. Der Pendelverkehr spielt am Wochenende erwartungsgemäß keine Rolle. Hier ist an den Samstagen und Sonntagen morgens deutlich später ein Anstieg zu erkennen als an den Werktagen. Das Maximum wird jeweils am frühen Nachmittag erreicht – der Sonntag weist dabei insgesamt geringere Verkehrszahlen auf. Ebenfalls erkennbar ist ein leichter Anstieg des Verkehrs am

Sonntagabend. Die Nächte auf Samstag und Sonntag weisen 2023 etwas weniger Verkehr auf als in den Jahren zuvor. Dennoch sind diese nach wie vor verkehrsreicher als die übrigen Nächte.

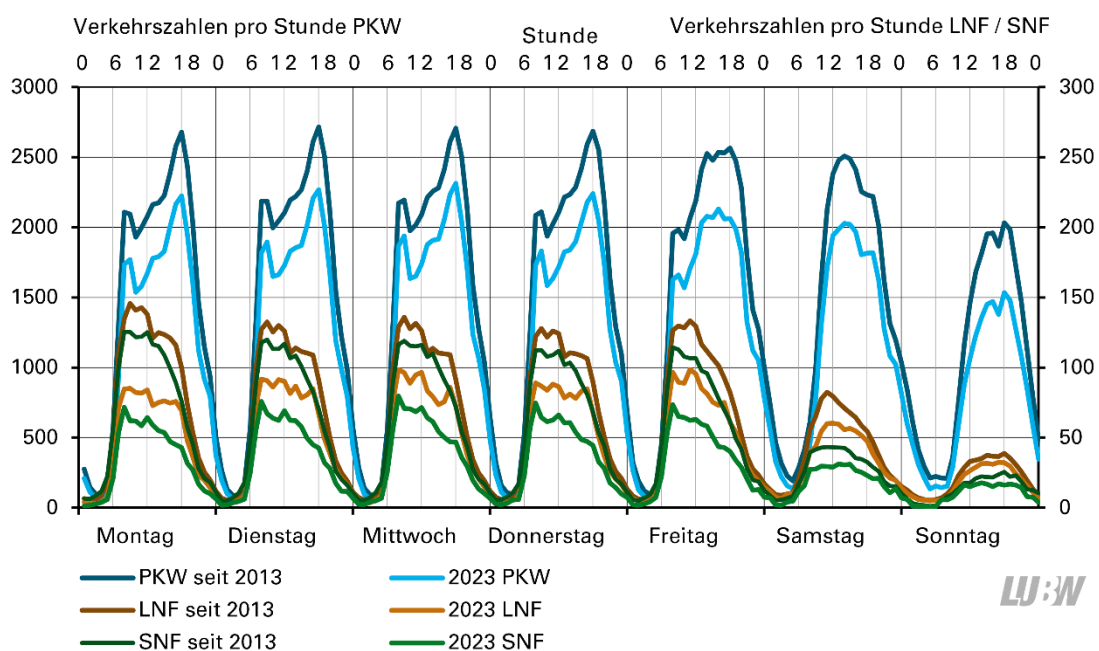


Abbildung 24: Durchschnittlicher Wochenverlauf der gesamten Verkehrsmenge im Vergleich mit dem langjährigen Mittel - Reutlingen

Abbildung 25 zeigt die durchschnittliche Geschwindigkeit aller erfassten Fahrzeuge. Durch den hohen Anteil der PKW am Verkehrsgeschehen ist die durchschnittliche Geschwindigkeit der Fahrzeuge in der Lederstraße wesentlich von diesen bestimmt. Schwere Nutzfahrzeuge sind auch in Reutlingen etwa zwei bis drei km/h langsamer als PKW und leichte Nutzfahrzeuge. Durch das hohe Verkehrsaufkommen liegt die durchschnittliche Geschwindigkeit am Tag tendenziell niedriger als in der Nacht. So lag die durchschnittliche Geschwindigkeit bis zum Jahr 2016 nahezu unverändert bei etwa 43 km/h am Tag und 50 km/h in der Nacht. Die mittlere Geschwindigkeit nachts sank im Jahr 2017 bereits leicht. Nach Einführung von Tempo 40 im März 2018 verringerte sich die mittlere Geschwindigkeit bis 2020 nochmal deutlich auf etwa 37 km/h – wobei die Geschwindigkeit nachts sogar bis auf das Niveau des Tagwertes sank. Im Jahr 2021 sank die mittlere Geschwindigkeit am Tag auf knapp über 30 km/h nachts stieg die mittlere Geschwindigkeit jedoch wieder auf knapp über 40 km/h. Im Jahr 2022 sank die mittlere Geschwindigkeit tags weiter auf 34 km/h und nachts deutlich auf 36 km/h. 2023 ist ein hingegen ein erneuter Anstieg der Geschwindigkeiten auf 35,4 km/h am Tag und 39,0 km/h in der Nacht zu sehen, wobei die Klasse der LNF sogar zwei bis drei km/h schneller waren als die der PKW.

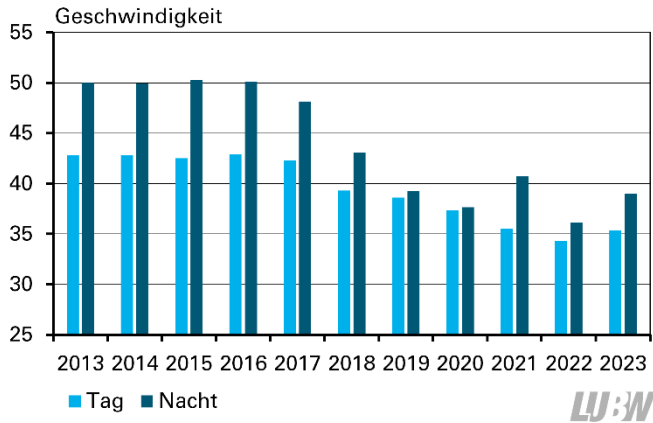


Abbildung 25: Durchschnittliche Geschwindigkeit seit 2013 - Reutlingen

## 4.2 Pegelwerte

Die einwirkenden Schallpegel des Straßenverkehrs hängen maßgeblich vom Verkehrsgeschehen an der Messstation ab, folglich lassen sich entsprechend Rückschlüsse auf die gemessenen Pegelwerte ziehen. So liegen die Pegel – analog zur Verkehrsmenge – nachts deutlich niedriger als am Tag. Die absolute Verkehrsmenge liegt tagsüber jedoch in einem Bereich, in dem auch deutliche Veränderungen der Verkehrsmenge nur geringe Auswirkungen auf die Jahresmittelungspegel haben. Die Anteile der Fahrzeugkategorien am Verkehrsgeschehen zeigen, dass an der Messstation Reutlingen der PKW-Verkehr maßgeblich für den Straßenverkehrslärm ist.

Analog zum Verkehrsgeschehen unterliegen auch die Pegelwerte innerhalb des Tages, der Woche, des Jahres aber auch über die gesamte Messdauer hinweg Schwankungen. Die Maßnahmen des Luftreinhalteplans haben sich deutlich auf das Verkehrsgeschehen und die Pegelwerte ausgewirkt. Eine detaillierte Untersuchung dazu enthält der Jahresbericht 2019.

Bis zum Jahr 2017 stiegen die Pegel tags und nachts kontinuierlich an (siehe Abbildung 26). Im Jahr 2017 lagen die Jahresmittelungspegel bei 74,7 dB(A) am Tag und 69,9 dB(A) in der Nacht. Mit der ab dem Jahr 2018 schrittweise erfolgenden Umsetzung der Maßnahmen des Luftreinhalteplans sanken die Pegel dann deutlich. In den Jahren 2020 und 2021 sanken die Pegel aufgrund der Maßnahmen zur Pandemiebekämpfung nochmals leicht. Im Jahr 2022 sanken die Pegel tags nochmal geringfügig, nachts blieb der Pegel auf dem Niveau von 2021. Im Jahr 2023 wurden, wie im Vorjahr Pegel von 68,7 dB(A) am Tag und 63,2 dB(A) in der Nacht gemessen. Seit 2017 gingen die Tagespegel um insgesamt 6,1 dB(A) zurück und nachts um 6,8 dB(A). Die aktuellen Tagespegel liegen damit mittlerweile unter dem Niveau der bis 2017 ermittelten Nachtpegel. Bemerkenswert ist, dass die aktuellen Tagespegel mittlerweile unter dem Niveau der bis 2017 gemessenen Nachtpegel liegen.

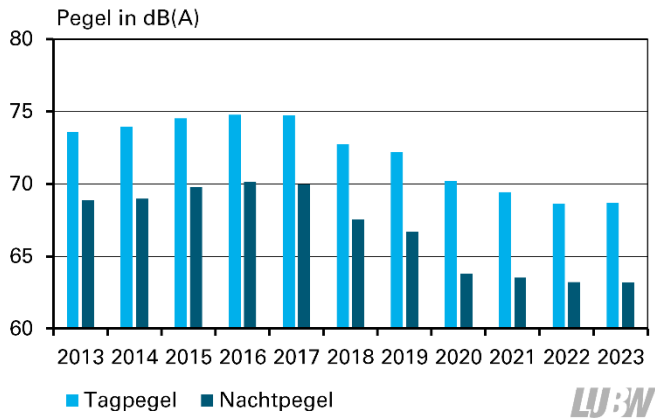


Abbildung 26: Jahresmittelungspegel seit 2013 - Reutlingen

Abbildung 27 zeigt die Monatsmittelungspegel seit 2014. Die höchsten Monatsmittelungspegel sind dabei in den Jahren bis 2018 zu finden und erreichen bis zu 75,4 dB(A) tags und 70,8 dB(A) nachts. Im Frühling 2018 sanken die Pegel aufgrund der Maßnahmen des Luftreinhalteplans erheblich. Im Frühjahr 2020 führten die Maßnahmen zur Bekämpfung der Pandemie zu einem deutlichen Pegelrückgang im April – bis zum Juni stiegen die Pegel wieder an. Im darauffolgenden Winter sanken die Pegel nachts erneut aufgrund der Corona-Maßnahmen und stiegen bis zum Juli wieder an.

Analog zum Verkehrsgeschehen spiegeln sich die Auswirkungen der Baustelle zur Erneuerung der Fahrbahndecke im Herbst 2021 auch in den Pegeln wieder – diese sanken in diesem Zeitraum tags wie nachts deutlich. Eine weitere Baustelle im Streckenverlauf und damit verbunden geringeres Verkehrsaufkommen führte im August 2022 zu einem zeitweisen Rückgang der Pegel am Tag und in der Nacht. 2023 gingen die Pegel bis in den Sommer nochmals leicht zurück, ehe diese wie auch in den Jahren zuvor in den Wintermonaten wieder ansteigen.

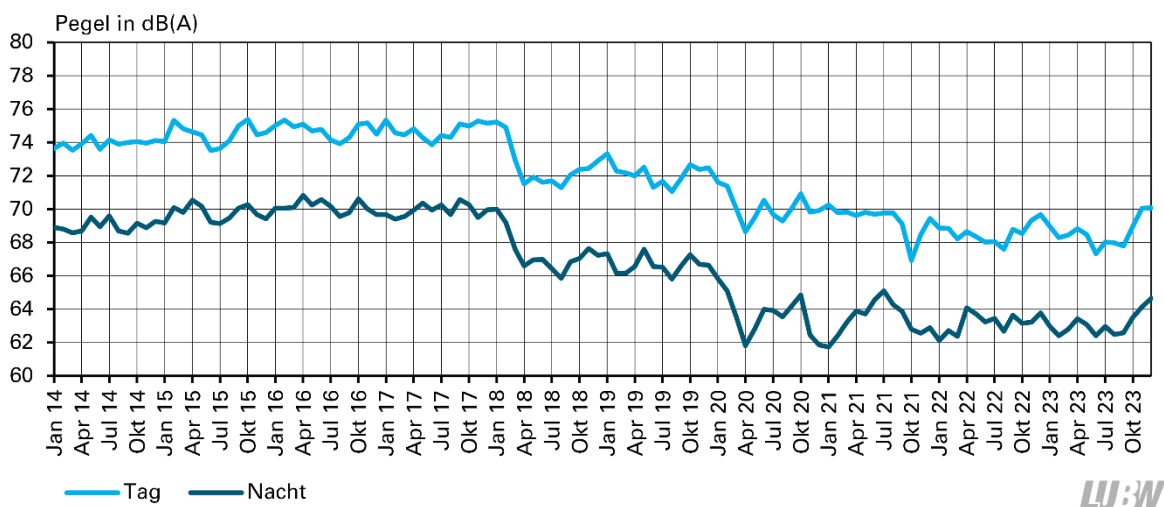


Abbildung 27: Monatsmittelungspegel seit 2014 - Reutlingen

Die Monatsmittelungspegel lagen im Jahr 2023 weit unterhalb der langjährigen Mittelwerte (Abbildung 28). Bis in den September lag die Differenz sowohl tags als auch nachts bei etwa vier bis fünf dB. Ab dem Oktober bis Dezember 2023 stiegen die Pegel leicht an, was auch den Unterschied zu den

langjährigen Mittelwerten wieder reduzierte. Die Tagespegel lagen im Jahresverlauf 2023 zwischen 67,3 und 70,1 dB(A). Nachts liegen die Pegel im Bereich 62,4 bis 64,7 dB(A). Die langjährigen Monatsmittlungspegel schwanken geringfügig um etwa 73 dB(A) am Tag und 67 dB(A) in der Nacht.

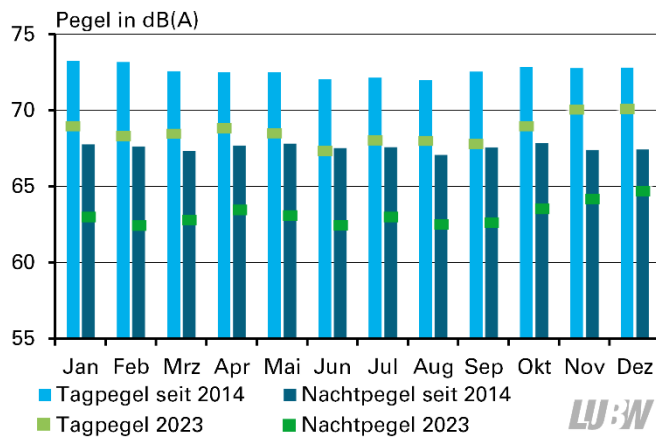


Abbildung 28: Monatsmittlungspegel im Vergleich zum langjährigen Mittel - Reutlingen

Abbildung 29 zeigt den durchschnittlichen Wochenverlauf der Stundenmittelwerte in Reutlingen im vergangenen Jahr gegenüber dem langjährigen mittleren Wochenverlauf. Analog zum Verkehrsgeschehen sind auch im Wochenverlauf an den Werktagen bis Freitag in den Morgenstunden und am späten Nachmittag, verursacht durch den Pendlerverkehr, besonders hohe Pegel zu erkennen. Das Verkehrsgeschehen lässt am späten Nachmittag zwar noch höhere Pegel erwarten, jedoch konzentriert sich das Verkehrsaufkommen von Schwerlastverkehr und leichten Nutzfahrzeugen auf den Morgen und Vormittag (siehe Abbildung 24), sodass diese den Pegel in dieser Zeit erhöhen.

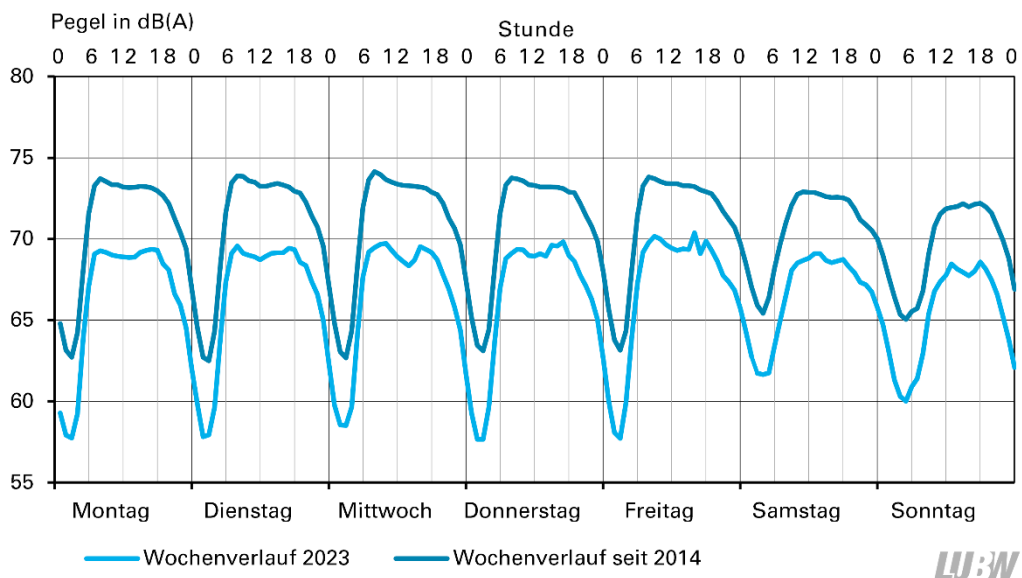


Abbildung 29: Durchschnittlicher Wochenverlauf der Stundenmittlungspegel im Vergleich mit dem langjährigen Mittel - Reutlingen

Insgesamt waren die Nächte im Jahr 2023 aufgrund der früheren Minderungsmaßnahmen des Luftreinhalteplans deutlich leiser als im langjährigen Mittel. Wie in den Jahresmittlungspegeln ist

auch im Wochenverlauf keine Veränderung zum Vorjahr zu beobachten. Deutlich erkennbar ist, dass das vergleichsweise hohe Verkehrsaufkommen in den Nächten auf Samstag und Sonntag zu höheren Pegeln führte als in den anderen Nächten. Die Stundenmittelungspegel schwankten im Wochenverlauf 2023 zwischen 57,7 und 70,4 dB(A).

# **Anhang 1 Ermittlungsverfahren, Begriffe, Messgrößen des Straßenverkehrslärms**

## **ANHANG 1.1 VERFAHREN ZUR ERMITTLUNG DES STRAßENVERKEHRSLÄRMS**

Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) vom 14. Mai 1990.

Deutsches Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und zur Vorbeugung vor solchen. Die Vorschriften dieses Gesetzes gelten u. a. für den Bau öffentlicher Straßen.

Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990

Auf Grundlage des BImSchG erlassene Verordnung. Sie ist anzuwenden beim Bau und bei wesentlichen Änderungen öffentlicher Straßen. Die Verordnung gibt die von Verkehrsgeräuschen einzuhaltenen Immissionsgrenzwerte sowie das grundsätzliche Verfahren zur Berechnung der Verkehrsgeräuschimmissionen vor.

Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Ausgabe 1990.

Vom Bundesminister für Verkehr vorgegebene, im Verwaltungsverfahren bis zum 01.03.2021 anzuwendende Richtlinien. Die Richtlinien befassen sich mit Lärmschutzmaßnahmen und mit Berechnungsverfahren zur quantitativen Darstellung der Lärmbelastung. Die Richtlinien präzisieren das Verfahren 16. BImSchV zur Berechnung der Verkehrsgeräuschimmissionen.

Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19), Ausgabe 2019.

Vom Bundesminister für Verkehr vorgegebene, im Verwaltungsverfahren ab 01.03.2021 anzuwendende Richtlinien. Die Richtlinien befassen sich mit Lärmschutzmaßnahmen und mit Berechnungsverfahren zur quantitativen Darstellung der Lärmbelastung. Die Richtlinien präzisieren das Verfahren 16. BImSchV zur Berechnung der Verkehrsgeräuschimmissionen.

Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EG-Umgebungslärmrichtlinie).

Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005

Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 06. März 2006

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie gibt die Vorgehensweise zur europaweiten Erfassung (und Darlegung) des Lärms und zu dessen Entgegenwirkung vor.

Mit der Änderung des BImSchG durch das Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 und der Inkraftsetzung der 34. BImSchV erfolgte die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht.

Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe (BUB))

Bei der BUB handelt es sich um eine untergesetzliche Regelung zur Lärmberechnung auf Grundlage der 34. BImSchV und damit der EG Umgebungslärmrichtlinie. Sie wurde im Rahmen der gemeinsamen „Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)“ der Bundesministerien für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit sowie für Verkehr, digitale Infrastruktur am 20. November 2018 veröffentlicht.

DIN 45642 Messung von Verkehrsgeräuschen, Ausgabe Juni 2004

Diese Norm enthält ein anerkanntes Verfahren zur Messung von Geräuschemissionen und Geräuschmission des realen Straßenverkehrs. Diese Mess-Norm dient nicht zur Ermittlung der Verkehrsgeräuschemissionen nach BImSchG.

## **ANHANG 1.2 ALLGEMEINE BEGRIFFE UND GRÖßEN DER LÄRMERMITTLUNG**

Schall, Geräusche, Lärm

Zur Beschreibung der Verkehrslärmproblematik werden diese Begriffe synonym, also zur Angabe des gleichen Sachverhaltes genutzt.

Straßenverkehrsgeräuschemissionen, Verkehrsgeräuschemissionen

Geräusche die vom Straßenverkehr abgestrahlt werden. Spezifikation der Quelle.

Geräuschmissionen des Straßenverkehrs (Verkehrsgeräuschmissionen)

Geräusche, die auf einen Ort oder auf ein Gebiet einwirken. Spezifikation des Aufpunkts.

Fremdgeräusche

Geräusche, die nicht von der zu beurteilenden Geräuschquelle verursacht werden.

Schalldruckpegel:  $L$  in dB

Zwanzigfacher dekadischer Logarithmus des Verhältnisses eines gegebenen Effektivwertes des Schalldrucks zu einem Bezugsschalldruck, wobei der Effektivwert des Schalldrucks mit einer genormten Frequenz- und Zeitbewertung ermittelt wird.

Schalldruckpegel werden überwiegend mit der Frequenzbewertung „A“ und der Zeitbewertung „F“ (jeweils nach DIN EN 61672-1) ermittelt. Die Art der Frequenz- und Zeitbewertung werden in der Regel als Indizes des Formelzeichens angegeben. Hier:  $L_{AF}$  in dB(A). Sofern keine Verwechslungsgefahr besteht, kann die verkürzte Bezeichnung Schalldruckpegel gewählt werden. Ggf. kann auch auf die Angabe der Frequenzbewertung und der Zeitbewertung verzichtet werden.

Momentanschalldruckpegel:  $L_{AF}(t)$  in dB(A)

Momentaner Pegelwert eines zeitlich schwankenden Geräusches.

Maximaler Schalldruckpegel, Maximalpegel:  $L_{AFmax}$  in dB(A)

Höchstwert des schwankenden Schalldruckpegelverlaufs innerhalb eines Bezugszeitraums.



Mittelungspegel, äquivalenter Dauerschallpegel:  $L_m$  in dB(A)

Energieäquivalenter Mittelwert des zeitlich veränderlichen Schalldruckpegelverlaufs  $L(t)$  innerhalb eines Bezugszeitraums, gebildet nach DIN 45641 oder mittels Messgerät nach DIN EN 61672-1.

### **ANHANG 1.3 SPEZIELLE BEGRIFFE UND GRÖßEN DER ERMITTLUNG VON STRAßEN-VERKEHRSLÄRM**

Nach Vorgaben der Richtlinien RLS-90, RLS-19, VBUS und BUB sind zur Verkehrsgeräuschbestimmung ausschließlich „A-bewertete“ Geräuschpegel mit der Zeitbewertung „F“ zu ermitteln bzw. zu nutzen. Daher verzichten beide Richtlinien weitgehend auf die Angabe dieser Pegel eigenschaften im Index der Formelzeichen der jeweiligen Pegel.

Emissionspegel des Straßenverkehrs:  $L_{m,E}$  in dB(A)

Der Emissionspegel (nach RLS-90, RLS-19 VBUS und DIN 45642) ist ein kennzeichnendes Maß der Geräuschemission des Verkehrs auf einem Fahrstreifen im Bezugszeitraum. Er entspricht dem Mittelungspegel  $L_m$ , den der Verkehr auf dem Fahrstreifen in einem horizontalen Abstand von 25 m zur Mitte des Fahrstreifens bei ebenem Gelände in einer Höhe von 4 m verursacht. Die Einflüsse der spezifischen Straßen- und Verkehrsmerkmale (Oberfläche und Steigung der Fahrbahn sowie Verkehrsstärke, Fahrgeschwindigkeit, Fahrzeugzusammensetzung im Bezugszeitraum) sind damit im Emissionspegel berücksichtigt.

Mittelungspegel der Einwirkungen des Straßenverkehrs, allgemein:  $L_m$  in dB(A)

Hierbei handelt es sich um ein Maß der mittleren Straßenverkehrsgeräuscheinwirkungen an einem Immissionsort im Bezugs- oder Beurteilungszeitraum. Der Mittelungspegel der Geräuscheinwirkungen wird bestimmt durch den Emissionspegel  $L_{m,E}$  und die Schallausbreitungsdämpfung. Die Ausbreitungsdämpfung ihrerseits ist primär abhängig vom Abstand, der Geländeform und Geländeart zwischen Emissions- und Immissionsort, der Höhe des Immissionsorts sowie eventuell vorhandenen Schallhindernissen oder Reflektoren auf dem Ausbreitungsweg. Die in RLS-90, RLS-19 VBUS und DIN 45642 jeweils vorgegeben Verfahren zur Berechnung der jeweiligen Ausbreitungsdämpfungen unterscheiden sich nur partiell und führen daher bei gleichen Eingangsparametern zu vergleichbaren Ergebnissen.

Beurteilungspegel der Immissionen des Straßenverkehrs nach 16. BImSchV, RLS-90 und RLS-19:  $L_{r,T}$ ,  $L_{r,N}$  in dB(A)

Der Beurteilungspegel ist das Maß der Belastung des Immissionsorts durch die Straßenverkehrsgeräusche innerhalb des Beurteilungszeitraums. Der Beurteilungspegel dient als Vergleichsgröße mit Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV. Er setzt sich zusammen aus dem Mittelungspegel der Straßen-geräusche am Immissionsort  $L_m$  und ggf. Korrekturwerten zur Berücksichtigung der zusätzlichen Störwirkung an- und abfahrender Fahrzeuge an lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen.

Nach 16. BImSchV bzw. RLS-90 und RLS-19 werden die Beurteilungszeiträume „Tag“ und „Nacht“ unterschieden. Es gelten die beiden Zeiträume und die entsprechenden Beurteilungspegel:

Tag	in der Zeit von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr	$L_{r,T}$ in dB(A)
Nacht	in der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr	$L_{r,N}$ in dB(A)

Lärmindizes nach 34. BImSchV bzw. VBUS und BUB:  $L_{\text{Day}}$ ,  $L_{\text{Evening}}$ ,  $L_{\text{Night}}$ ,  $L_{\text{DEN}}$  in dB(A)

Die 34. BImSchV bezeichnet die Jahresmittelwerte der A-bewerteten Dauerschallpegel am Immissionsort für die Zeiträume Tag, Abend und Nacht als Lärmindizes. Nach VBUS werden Pegel derselben Tagesabschnitte als Mittelungspegel bezeichnet. Nach beiden Vorgaben gelten:

- 12 Tagesstunden in der Zeit von 6:00 Uhr bis 18:00 Uhr  $L_{\text{Day}}$  in dB(A)
- 4 Abendstunden in der Zeit von 18:00 Uhr bis 22:00 Uhr  $L_{\text{Evening}}$  in dB(A)
- 8 Nachtstunden in der Zeit von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr  $L_{\text{Night}}$  in dB(A)

Zur Kennzeichnung bzw. Bewertung der mittleren Störwirkung der Straßenverkehrsgeräusche eines kompletten Tages (24 Stunden) dient nach 34. BImSchV und VBUS der „Tag-Abend-Nacht-Index“  $L_{\text{DEN}}$ . Bei der Bildung dieses Indexes wird die erhöhte Störwirkung der Geräuschimmissionen in den Abend- und Nachtstunden durch die Vergabe von Pegelzuschlägen berücksichtigt. Es gilt:

$$L_{\text{DEN}} = 10 * \frac{1}{24} \left( 12 * 10^{\frac{L_{\text{Day}}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{\text{Evening}} + 5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{\text{Night}} + 10}{10}} \right) \text{ in dB(A)}$$

## ANHANG 1.4 BEGRIFFE UND GRÖßEN DES STRAßENVERKEHRS

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke: DTV in Kfz/24h

Mittelwert über alle Tage des Jahres der einen Straßenquerschnitt täglich passierenden Kraftfahrzeuge.

Maßgebende Verkehrsstärke: M in Kfz/h

Auf den Beurteilungszeitraum bezogener Mittelwert über alle Tage des Jahres der einen Straßenquerschnitt stündlich passierenden Kraftfahrzeuge. Ggf. ist M auf die einzelnen Fahrstreifen aufzuteilen.

Maßgebender LKW-Anteil: p in %

Relativer Anteil der Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t (RLS-90) bzw. 3,5 t (VBUS) an der jeweils maßgebenden Verkehrsstärke.

## Anhang 2 Verwendete Messtechnik

Der eingesetzte eichfähige Schallpegelanalysator DUO erfüllt die Spezifikation für Klasse 1 Schallpegelmesser nach IEC 61672.

### ANHANG 2.1 MESSSTATION KARLSRUHE REINHOLD-FRANK-STRASSE

Messgerätekombination DUO-2; Karlsruhe

Schallpegelanalysator	Typ DUO	Hersteller: 01 dB-Metravib
Freifeldmikrofon 1/2"	Typ 40CD	Hersteller: G.R.A.S.
Niederschlagswächter	Model 5.4103.10.00	Hersteller: Thies
Temperatur, Luftfeuchte	Typ HMP 155	Hersteller: Vaisala
Ultrasonic Anemometer	Model 85004	Hersteller: Young

## ANHANG 2.2 MESSSTATION REUTLINGEN LEDERSTRAÙE-OST

Messgerätekombination DUO-1; Reutlingen

Schallpegelanalysator	Typ DUO	Hersteller: 01 dB-Mettravib
Freifeldmikrofon 1/2“	Typ 40CD	Hersteller: G.R.A.S.
Niederschlagswächter	Model 5.4103.10.00	Hersteller: Thies
Temperatur, Luftfeuchte	Typ HMP 155	Hersteller: Vaisala
Ultrasonic Anemometer	Model 85004	Hersteller: Young

