

## Schalltechnische Untersuchung

### Lärmaktionsplan Stadt Neuffen

6029



**BS INGENIEURE**

Verkehrsplanung

Straßenplanung

Schallimmissionsschutz

Projekt: Lärmaktionsplan der Stadt Neuffen

Projektnummer: 6029

Projektleitung: Wolfgang Schröder  
Christian Fiegl, Dipl.-Ing.

Bearbeitung: Dominik Wörn, B.Eng.

Auftraggeber: Stadt Neuffen  
Hauptstraße 19  
72639 Neuffen

Ludwigsburg, 26. Februar 2019

**Wettemarkt 5**  
**71640 Ludwigsburg**  
**Fon 07141.8696.42**  
**Fax 07141.8696.34**  
**info@bsingenieure.de**  
**www.bsingenieure.de**

# INHALT

<b>1. HINTERGRUND</b> .....	<b>3</b>
<b>2. EINFÜHRUNG</b> .....	<b>4</b>
2.1 RECHTLICHER HINTERGRUND .....	4
2.2 STUFEN DER LÄRMAKTIONSPLANUNG.....	4
2.3 ZUSTÄNDIGKEITEN UND BINDUNGSWIRKUNG .....	5
2.4 BERECHNUNGSGRUNDLAGEN .....	5
2.5 LÄRM UND GESUNDHEITSGEFÄHRDUNG .....	6
<b>3. LÄRMKARTIERUNG</b> .....	<b>7</b>
3.1 ÖRTLICHE SITUATION.....	7
3.2 KARTIERUNGSUMFANG UND VERKEHRSKENNWERTE .....	7
3.3 ERGEBNISSE DER LÄRMKARTIERUNG .....	8
<b>4. LÄRMMINDERUNGSPLANUNG</b> .....	<b>10</b>
4.1 REALISIERTE LÄRMMINDERUNGSMAßNAHMEN .....	10
4.2 VORGESCHLAGENE LÄRMMINDERUNGSMAßNAHMEN.....	10
4.3 WEITERE MAßNAHMEN .....	13
<b>5. SCHLUSSBEMERKUNGEN</b> .....	<b>17</b>
<b>LITERATUR</b> .....	<b>18</b>
<b>ANHANG</b> .....	<b>21</b>

## 1. HINTERGRUND

Am 25. Juni 2002 wurde von der Europäischen Union die EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG [1] über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm erlassen. Mit der Richtlinie soll ein europaweit einheitliches Konzept festgelegt werden, um schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm zu verhindern, zu vermeiden oder zu mindern.

Als Umgebungslärm werden unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht, bezeichnet.

Die Umsetzung der Richtlinie erfolgte in Deutschland durch eine entsprechende Einführung in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG, § 47 a-f [2]) und durch den Erlass der 34. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes – „Verordnung über die Lärmkartierung“ [3]. Gemäß 34. BImSchV sind Lärmaktionspläne für alle kartierten Gebiete aufzustellen, in denen Lärmbelastungen über 55 dB(A)  $L_{DEN}$  und 50 dB(A)  $L_{Night}$  ermittelt wurden. Zuständig für die Aufstellung der Lärmaktionspläne an Hauptverkehrsstraßen sind die Kommunen.

Auf der Grundlage unseres Arbeitsprogramms vom 08. Januar 2018 wurden wir von der Stadt Neuffen beauftragt, den vorliegenden Lärmaktionsplan zu erarbeiten. Auf Basis der Entwurfsfassung vom 20. November 2018 fand die Beteiligung der Bürger sowie die Anhörung der Behörden und Träger öffentlicher Belange statt. Dabei gingen Stellungnahmen bei der Stadtverwaltung ein, die in den Entwurf des Lärmaktionsplans eingearbeitet wurden.

## 2. EINFÜHRUNG

### 2.1

#### Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG [1] sind gemäß § 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz [2] Lärmkartierungen zu erarbeiten und ggf. Lärmaktionspläne aufzustellen, in denen Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung formuliert werden. Darüber hinaus sind Betroffenheitsanalysen durchzuführen, die die Zahl der vom Lärm betroffenen Personen ermitteln.

Spätestens alle fünf Jahre sind Lärmaktionspläne zu überprüfen und ggf. zu aktualisieren.

### 2.2

#### Stufen der Lärmaktionsplanung

Die Lärmkartierungen und die anschließende Erarbeitung von Lärmaktionsplänen erfolgt in zwei Stufen.

In der **ersten Stufe** wurden alle

- **Ballungsräume** mit mehr als **250.000 Einwohnern**,
- **Hauptverkehrsstraßen** mit mehr als **6 Millionen Kfz pro Jahr**,
- **Haupteisenbahnstrecken** mit mehr als **60.000 Zügen pro Jahr** sowie
- **Großflughäfen** mit mehr als **50.000 Bewegungen pro Jahr**

erfasst. Die Lärmaktionsplanung der ersten Stufe war bis Ende 2013 fertigzustellen.

In der **zweiten Stufe** werden die

- **Ballungsräume** mit mehr als **100.000 Einwohnern**,
- **Hauptverkehrsstraßen** mit mehr als **3 Millionen Kfz pro Jahr** und die
- **Haupteisenbahnstrecken** mit mehr als **30.000 Zügen pro Jahr**

erfasst.

Hinsichtlich des Straßenverkehrs sind diese Belastungszahlen nicht als scharfe Grenze zu verstehen. Vielmehr ist die kommunale Lärmaktionsplanung beispielsweise um verkehrsreiche Kreis- und Gemeindestraßen zu ergänzen. Ebenso sollten auch lärmrelevante Straßen mit täglich weniger als 8.200 Fahrzeugen einbezogen werden.

## 2.3

### Zuständigkeiten und Bindungswirkung

Für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Hauptverkehrsstraßen sind in Baden-Württemberg die Kommunen zuständig. Somit wird als zuständige Behörde für den Lärmaktionsplan benannt:

Stadt Neuffen | Hauptstraße 19 | 72639 Neuffen

Für die Umsetzung der in einem Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen sind die jeweiligen Fachbehörden zuständig. Bezüglich des Straßenverkehrslärms sind dies insbesondere die jeweiligen Straßenbaubehörden bzw. Straßenverkehrsbehörden.

„Nach § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG sind Maßnahmen in Lärmaktionsplänen durch Anordnung oder sonstigen Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen. § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG stellt keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen dar. Diese können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden. Bei der Umsetzung von Maßnahmen eines Lärmaktionsplans prüft die Fachbehörde, ob die gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandsseite vorliegen und das Ermessen durch die planaufstellende Behörde rechtsfehlerfrei ausgeübt wurde (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 28). Ist dies gegeben, ist die Fachbehörde zur Umsetzung verpflichtet. [4]

## 2.4

### Berechnungsgrundlagen

Abweichend von den im deutschen Immissionsschutzrecht gebräuchlichen Beurteilungszeiträumen Tag (6 bis 22 Uhr) und Nacht (22 bis 6 Uhr) wurden durch die EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex  $L_{DEN}$  zur Bewertung der allgemeinen Lärmbelastung sowie der Nacht-Lärmindex  $L_{NIGHT}$  zur Bewertung lärminduzierter Schlafstörungen eingeführt.

Berechnungsgrundlagen für die Kartierung des Straßenverkehrslärms sowie der Ermittlung von Lärmbetroffenheiten im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind die „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“ [4] und die „Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)“ [7].

Die VBUS [4] weicht in mehreren Punkten von den für den nationalen Verkehrslärmschutz geltenden „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)“ [6] ab. So lautet die Schwerverkehrsdefinition gemäß VBUS auf 3,5 Tonnen zulässige Gesamtmasse, nicht wie in den RLS-90 auf 2,8 Tonnen. Zudem entfällt nach VBUS [4] der Zuschlag für die erhöhte Störwirkung im Umkreis von Lichtsignalanlagen.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] sieht zudem die nach unterschiedlichen Pegelbereichen differenzierte Ausweisung der Anzahl der lärmbelasteten Menschen, sowie von Schul- und Krankenhausgebäuden vor. Zur Ermittlung realitätsnaher Be-

troffenenzahlen wurden die im Jahre 2018 gemeldeten Bewohnerzahlen adressgenau den jeweiligen Wohngebäuden zugewiesen und nach dem Verfahren der VBEB [7] statistisch auf die Fassadenabschnitte der Gebäude aufgeteilt.

## 2.5 Lärm und Gesundheitsgefährdung

Hinsichtlich des Erfordernisses zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) mit Schreiben vom 11. Oktober 2013 letztmals die Rahmenbedingungen definiert. Demnach sind Lärmaktionspläne „grundsätzlich für alle kartierten Gebiete aufzustellen, in denen Betroffene von Lärmbelastungen über 55 dB(A)  $L_{DEN}$  und 50 dB(A)  $L_N$  ausgewiesen sind“ [8]. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung „sind auf jeden Fall die Bereiche mit Lärmbelastungen über 65 dB(A)  $L_{DEN}$  und 55 dB(A)  $L_N$  zu berücksichtigen“ [4].

Wissenschaftliche Beiträge zur Lärmwirkungsforschung gehen bei dauerhafter Lärmexposition mit Mittelungspegeln von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts von einem um 20 % erhöhten Risiko für Herzinfarkte aus [9]. In einem Schreiben vom 10. September 2014 unterstreicht die damalige Lärmschutzbeauftragte des Landes Baden-Württemberg, Dr. Gisela Splett, die diesbezügliche Zielsetzung der Lärmaktionsplanung, Lärmbetroffenheiten oberhalb der sogenannten Auslösewerte von über 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht nach Möglichkeit zu vermeiden, um lärmbedingte gesundheitliche Risiken zu verringern [10].

Vordringlichen Handlungsbedarf weist das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur für Bereiche mit sehr hohen Lärmbelastungen über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts [8] aus. Die mit solchen Pegeln einhergehende Gesundheitsgefährdung wird in der wissenschaftlichen Literatur als hinreichend nachgewiesen erachtet [9].

Überschreitungen von Beurteilungspegeln von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts werden seitens der Straßenverkehrsbehörden mit Verweis auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV [11] sowie § 45 Abs. 1 b Nr. 5 in Verbindung mit § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung als die Schwelle erachtet, ab der auch straßenverkehrsrechtliche Lärminderungsmaßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen in Betracht kommen.

Anzuführen ist hierbei, dass sich die Lärmschutz-Richtlinien-StV explizit an die Grundsätze des baulichen Lärmschutzes an bestehenden Straßen (Lärmsanierung, [12]) anlehnen. So geht u. a. aus der Fußnote zu den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV [11] hervor, dass diese den Beurteilungspegeln für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen entsprechen. Seit Bekanntmachung der Lärmschutz-Richtlinien-StV im Jahr 2007 wurden die Auslösewerte der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen erstmals im Jahr 2010 um jeweils 3 dB(A), sowie per Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 22.01.2016 [12] für Wohn- und Mischgebiete an Landesstraßen in Baden-Württemberg jüngst nochmals um 2 dB(A) abgesenkt.

Eine Wiederangleichung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV an die Auslösewerte der Lärmsanierung an bestehenden Straßen, wie bereits in einem Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 29.07.2014 [13][14] ange-regt, ist bislang nicht erfolgt. Der Beschluss für eine dementsprechende Prüfung der Lärmschutz-Richtlinien-StV ist im Oktober 2015 seitens der Verkehrsministerkonferenz erfolgt.

## 3. LÄRMKARTIERUNG

### 3.1 Örtliche Situation

Die Stadt Neuffen befindet sich im Landkreis Esslingen in Baden-Württemberg. Sie gehört zur Region Stuttgart. Mit den Gemeinden Beuren und Kohlberg hat die Stadt Neuffen eine Verwaltungsgemeinschaft vereinbart. Zu Neuffen gehören die Ortsteile Neuffen und Kappishäusern. Zum 01.07.2018 lebten 6.339 Einwohner in der Stadt, davon 5.849 in Neuffen und 490 in Kappishäusern.

Die Stadt Neuffen grenzt im Norden an die Gemeinde Frickenhausen, im Nordosten an Beuren, im Osten an Erkenbrechtsweiler. Im Süden an Hülben und Dettingen an der Erms, im Westen an die Stadt Metzingen und Kohlberg.

### 3.2 Kartierungsumfang und Verkehrskennwerte

Die in der Lärmkartierung des Straßenverkehrs zu Grunde gelegten innerörtlichen Verkehrsbelastungen basieren auf der „Verkehrsuntersuchung Analyse 2017“ [15]. Die entsprechenden Verkehrserhebungen wurden im Jahre 2017 durchgeführt.

In der nachfolgende Abbildung 1 ist das für die Lärmaktionsplanung berücksichtigte Straßennetz dargestellt.



Abbildung 1: Straßennetz Lärmkartierung

Eine Übersicht mit Auflistung der streckenabschnittsbezogenen Verkehrskennwerte und Schwerverkehrsanteile  $SV > 2,8$  t tags und nachts ist tabellarisch im Anhang aufgeführt.

### 3.3

#### Ergebnisse der Lärmkartierung

Die Kartierung des Straßenverkehrslärms erfolgte in Form von Rasterlärmkarten (Pläne 6029-01a-d bis 6029-02a-d), die einen flächenhaften Eindruck der Lärmsituation vermitteln, sowie in Form von Gebäudelärmkarten (6029-03a-d bis 6029-04a-d), die Aussagen zu den Lärmpegeln an den betroffenen Gebäudefassaden erlauben. In den Plandarstellungen farblich hervorgehoben sind dabei Gebäude, deren lauteste Fassade Pegel aufweist, bei denen dringender Handlungsbedarf besteht, um gesundheitsgefährdende Auswirkungen des Straßenverkehrslärms bei den Anwohnern zu mindern. Solch vordringlicher Handlungsbedarf ist laut Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur [4] bei Beurteilungspegeln von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts gegeben. Aus Sicht der Lärmwirkungsforschung sollten bereits Pegel von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts (sog. Auslösewerte) unterschritten werden, um Gesundheitsgefährdungen durch Lärm zu vermeiden, wie das MVI in seinem Schreiben an die Städte und Gemeinden des Landes Baden-Württemberg vom 10. September 2014 unterstreicht [16].

Ein Beurteilungspegel von  $LrT > 70$  dB(A) und  $LrN > 60$  dB(A) nach RLS-90 [6] wurde an Gebäuden entlang der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen von Neuffen ermittelt. Die lautesten Pegel ergeben sich dabei vorrangig an der schützenswerten Bebauung entlang der Reutlinger Straße. Maßgeblich für die Höhe der Lärmpegel ist dabei nicht allein das Verkehrsaufkommen des jeweiligen Straßenabschnitts. Als ausschlaggebend erweisen sich zudem Faktoren wie die dichte, Mehrfachreflexionen begünstigende Bebauungssituation.

PLÄNE Die Kartierungsergebnisse sind in den Plänen 6029-01a-d bis 6029-04a-d aufbereitet.  
ANHANG Sämtliche Gebäude, an denen Fassadenpegel oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung (65 dB(A) tags, 55 dB(A) nachts) ermittelt wurden, sind in der Immissionsortabelle im Anhang aufgeführt.

In Tabelle 1 ist dargestellt, wie viele Einwohner der Stadt Neuffen welchen durch den Straßenverkehr verursachten Lärmindizes ausgesetzt sind. Die Einwohner eines Hauses wurden dabei gemäß VBEB [6] auf die Fassadenabschnitte des jeweiligen Wohngebäudes verteilt. Hervorgehoben sind die den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung bzw. dem vordringlichen Handlungsbedarf entsprechenden Pegelbereiche.

**Tabelle 1: Einwohner nach Pegelbereichen**

Pegelbereich dB(A)	Einwohner	
	Tagzeitraum	Nachtzeitraum
50 – 55	483	366
55 – 60	335	189
60 – 65	141	33
65 – 70	15	-
> 70	0	-



Der durchgeführten Lärmkartierung zufolge sind 156 Bewohner der Stadt Mittelungspegeln im Zeitbereich tags  $LrT > 65$  dB(A) und mehr nach VBEB ausgesetzt. Es sind 15 Bewohner von dauerhaften Pegeln von über 70 dB(A) betroffen. In der Nacht sind 222 Personen Pegeln oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von  $LrN$  55 dB(A) ausgesetzt. 33 sind von zweifellos gesundheitsgefährdenden Pegeln von 60 dB(A) und mehr betroffen.

TABELLEN

Die Tabellen mit den Immissionspegeln sind im Anhang dokumentiert.

## 4. LÄRMMINDERUNGSPLANUNG

Im Folgenden werden bereits umgesetzte Lärmschutzmaßnahmen benannt sowie Möglichkeiten aufgezeigt, die eine Lärminderung entlang der betrachteten Straßen bewirken können.

Planaufstellende Behörde für den Lärmaktionsplan ist die Stadt Neuffen. Die Gemeinde legt somit die Beurteilungskriterien fest und entscheidet grundsätzlich und inhaltlich über die Realisierung von Lärminderungsmaßnahmen. Diesen Entscheidungen muss eine „ermessensfehlerfreie Abwägung“ vorausgehen. Die Abwägung korreliert mit der Höhe der Immissionspegel und muss andererseits u.a. Belange des ÖPNV, der Verkehrssicherheit sowie der verkehrlichen Funktion einer Straße berücksichtigen.

Liegen nach RLS-90 [6] ermittelte Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts vor, verdichtet sich das Ermessen der Behörde zum Einschreiten. Bei Pegeln ab 73 dB(A) tags bzw. 63 dB(A) nachts erwächst eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen.

### 4.1

#### Realisierte Lärminderungsmaßnahmen

In der Vergangenheit wurden bereits Maßnahmen ergriffen, die die Lärmbelastung der Anwohner mindern. So wurde etwa Tempo 30 in Wohngebieten eingeführt und passive Maßnahmen im Zuge des Lärmsanierungsprogramms im Jahre 2014 durchgeführt.

### 4.2

#### Vorgeschlagene Lärminderungsmaßnahmen

Aus den Ergebnissen der Lärmkartierung wurde die im Folgenden erläuterte Lärminderungsmaßnahme entwickelt, die darauf abzielt, die Lärmsituation in dem ermittelten Bedarfsbereich zu verbessern.

##### 4.2.1 Einrichtung von Geschwindigkeitsbeschränkungen: Tempo 30

Im Einwirkungsbereich der Reutlinger Straße werden an zahlreichen Gebäuden die Pegelwerte von  $L_rT/L_rN > 70/60$  dB(A) im Tag- und Nachtzeitraum überschritten.

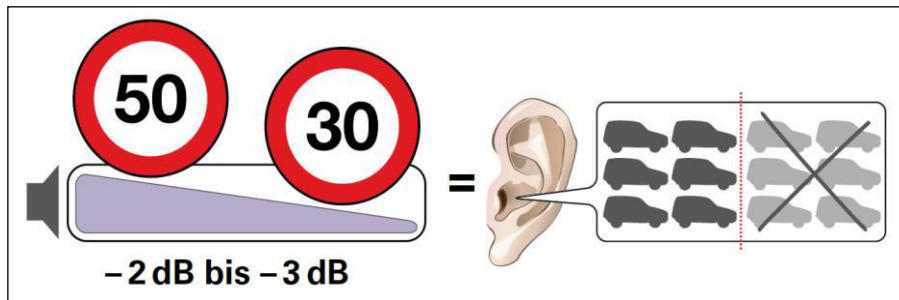
Im Zuge der Immissionsberechnungen wurden an 20 Gebäuden entlang der Reutlinger Straße im Bereich von der Einmündung Gaisweg bis Kreisverkehrsplatz Lindenplatz sehr hohe Beurteilungspegel ermittelt. Zur Lärminderung wird vorgeschlagen, eine Tempo 30-Regelung im Tag- und Nachtzeitraum einzuführen. Insgesamt sind in den unter Tabelle 2 aufgeführten Gebäuden 188 Einwohner gemeldet.

**Tabelle 2:** Beurteilungspegel nach RLS-90 [6] der Gebäude im Maßnahmenbereich der Reutlinger Straße:

<b>Gebäude</b>	<b>Lauteste Fassade</b>	<b>LrT in dB(A)</b>	<b>LrN in dB(A)</b>	<b>Bewohner</b>
Lindenplatz 6	S	70,0	61,1	15
Lindenplatz 7	N	72,4	63,5	17
Lindenplatz 8	S	71,3	62,4	5
Lindenplatz 10	S	70,8	62,0	14
Nürtinger Straße 1	S	70,8	61,9	1
Reutlinger Straße 2	S	70,4	61,6	3
Reutlinger Straße 4	S	71,5	62,6	9
Reutlinger Straße 5	N	70,3	61,4	3
Reutlinger Straße 8	S	71,7	62,9	6
Reutlinger Straße 10	S	71,2	62,3	4
Reutlinger Straße 13	N	71,1	62,3	0
Reutlinger Straße 15	N	71,1	62,3	1
Reutlinger Straße 16	S	71,2	62,3	0
Reutlinger Straße 17	NW	71,4	62,5	21
Reutlinger Straße 18	S	70,5	61,6	3
Reutlinger Straße 20	S	69,0	60,2	9
Reutlinger Straße 21	NW	70,3	61,5	3
Reutlinger Straße 22	SO	71,9	63,0	59
Reutlinger Straße 26	SO	69,5	60,6	9
Reutlinger Straße 33	NO	69,6	60,7	6

Aus einer Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 50 auf Tempo 30 resultiert eine rechnerische Pegelminderung zwischen 2 und 3 dB(A). Zur Veranschaulichung der Größenordnung dieses Effekts kann die Tatsache herangezogen werden, dass eine Verringerung um 3 dB(A) in der Wahrnehmung des menschlichen Ohres einer Halbierung der lärmverursachenden Verkehrsmenge entspricht.

**Abb. 2: Lärminderungspotenzial von Tempo 30**

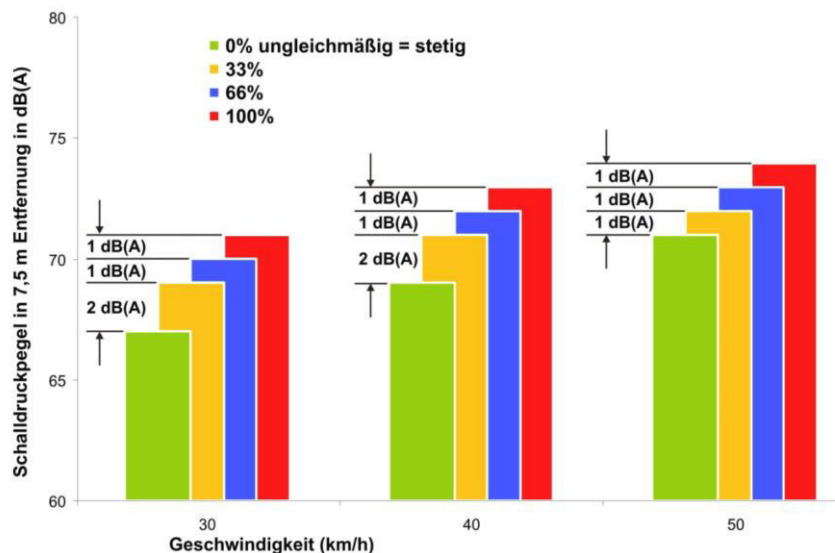


Quelle: MVI Baden-Württemberg [17]

Insbesondere nachts, wenn die Lärmbelastung vorrangig aus einzelnen Vorbeifahrten resultiert, kommt darüber hinaus auch den bei Tempo 30 um ca. 5 - 6 dB(A) niedrigeren Einzelereignispegeln besondere Bedeutung zu, um Aufwachreaktionen und Schlafstörungen nach Möglichkeit zu vermeiden [18].

In Anbetracht der vielfältigen Störeinflüsse auf den Verkehrsfluss im Innerortsbereich kann durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oftmals auch eine Verstetigung des Verkehrsflusses erreicht werden. Wie Abbildung 3 verdeutlicht, erwächst hieraus weiteres Lärminderungspotenzial.

**Abbildung 3: Lärminderungspotenzial durch Geschwindigkeitsreduzierung und Verstetigung des Verkehrsflusses**



Quelle: UBA [19]

## 4.3

### Weitere Maßnahmen

#### 4.3.1 Lärmsanierung

Per Schreiben vom 22. Januar 2016 [20] wurde durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur eine erneute Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Landesstraßen in Baden-Württemberg bekanntgegeben. Den kommunalen Baulastträgern wird empfohlen, diese Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung für Straßen in ihrer Baulast ebenfalls anzuwenden.

Maßnahmen zur Lärmsanierung an Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen kommen demnach in Baden-Württemberg künftig in Betracht, sofern der Beurteilungspegel einen der folgenden Auslösewerte übersteigt:

	tags	nachts
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen in reinen und allgemeinen Wohngebieten, in Kleinsiedlungsgebieten	65 dB(A)	55 dB(A)
2. in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten	67 dB(A)	57 dB(A)
3. in Gewerbegebieten	72 dB(A)	62 dB(A)

Der Lärmaktionsplan der Stadt Neuffen regt an, bei den jeweiligen Baulastträgern die Durchführbarkeit von Lärmsanierungsmaßnahmen prüfen zu lassen. Neben einer unter bestimmten Voraussetzungen möglichen Bezuschussung passiver Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden kommt hierbei dem Einbau lärmmindernder Straßenbeläge eine immer bedeutendere Rolle zu. In den Handlungsempfehlungen zum Einsatz lärmmindernder Asphaltdeckschichten im Innerortsbereich nennt das MVI belagsseitige Eingriffe insbesondere bei ohnehin anstehenden Erhaltungsmaßnahmen als zu bevorzugende Möglichkeit der Lärmsanierung [21] (vgl. 4.3.2).

#### 4.3.2 Fahrbahndeckensanierungen

Die Schallemissionen von Kraftfahrzeugen resultieren im Wesentlichen aus den Quellen Reifen/Fahrbahn, Motoren- und Windgeräuschen. Bei geringeren Geschwindigkeiten dominieren die Motorengeräusche, bei hohen Geschwindigkeiten die Windgeräusche. Geräusche aus dem Kontakt von Reifen und Fahrbahn sind bei verschiedenen Geschwindigkeiten in unterschiedlichem Niveau beteiligt und werden zudem entscheidend durch die Oberfläche der Fahrbahn beeinflusst. Fahrzeugspezifische Ansatzpunkte wie die Geräuschentwicklung durch Reifen, Motor oder Karosserie können nicht Gegenstand einer kommunalen Lärmaktionsplanung sein. Grundsätzlich wurde von der Industrie in der Vergangenheit hierzu viel Positives erreicht und es ist zu erwarten, dass die Fahrzeug- und Reifentechnik hier weitere Verbesserungen hervorbringen wird, die sich auch lärmreduzierend auswirken.

Der allgemeine Zustand der innerörtlichen Fahrbahnbeläge, in welchem Maße diese eben oder uneben sind, ist ein wesentlicher Faktor bei der Lärmentwicklung und insbesondere bezüglich der Störwirkung bei betroffenen Anliegern. Erhöhte Störwirkungen resultieren dabei auch aus Niveauunterschieden zwischen Fahrbahn und eingebauten Schachtdeckeln. Daher sind die Fahrbahnen regelmäßig zu überprüfen und ggf. auch punktuelle Verbesserungsmaßnahmen vorzunehmen. Längere Sanie-

rungsintervalle versprechen hier konisch geformte, niveaugleiche Kanalschachtabdeckungen, die ein Absacken der Schachtdeckel und das daraus resultierende Schlagen beim Überfahren wirksam verhindern können.

Auch durch Veränderungen des Fahrbahnaufbaus bzw. der Struktur der Fahrbahndecken konnten in der Vergangenheit Lärminderungen erreicht werden. Diese werden auch regelmäßig beim Neubau und der Sanierung von Straßen umgesetzt. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass der Einsatzbereich der lärmindernden Fahrbahnbeläge unterschiedlich ist. So eignen sich die besonders lärmreduzierenden offenporigen Asphaltbeläge („Flüsterasphalt“) aufgrund des bei innerörtlichen Geschwindigkeiten begrenzten Minderungseffekts und der eingeschränkten Selbstreinigung der Beläge nur für anbaufreie, autobahnähnliche Straßen.

Im Rahmen von Erprobungsstrecken kommen mittlerweile – innerorts wie außerorts – lärmarme oder lärmoptimierte Beläge (SMA LA oder AC D LOA) zum Einsatz. Auch bei innerörtlichen Geschwindigkeiten zwischen 30 und 50 km/h kann dabei eine lärmindernde Wirkung von ca. 3 dB(A) erwartet werden kann. Per Schreiben vom 17. Juli 2015 hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur eine Handlungsempfehlung für den Einsatz lärmindernder Asphaltdeckschichten im Innerortsbereich veröffentlicht [21]. Demnach „ist der Einsatz von lärmindernden Asphaltdeckschichten neben dem Bau von Lärmschutzwänden oder -wällen eine wichtige Möglichkeit, aktiven Lärmschutz zu betreiben“. Liegen erhebliche Überschreitungen der Lärmsanierungsauslöswerte vor und sind aktive oder passive Maßnahmen nicht möglich oder unwirtschaftlich, kann eine Fahrbahndeckenerneuerung mit o. g. lärmindernden Belägen als Pilotstrecke beim Verkehrs- und Infrastrukturministerium beantragt werden [21].

Im Zuge künftig anstehender Erhaltungsmaßnahmen ist ferner grundsätzlich zu prüfen, ob die Voraussetzungen zur Lärmsanierung gegeben sind (vgl. 4.3.1). Werden die Auslöswerte zur Lärmsanierung überschritten, nennt das MVI den Einsatz lärmindernder Asphaltdeckschichten als bevorzugte Maßnahme zur Lärminderung [21].

Der Lärmaktionsplan begrüßt die positive Entwicklung bei der Erprobung neuartiger Fahrbahnbeläge, weist angesichts der Erkenntnisse, die aus Messfahrten auf Pilotstrecken gewonnen wurden, jedoch auf die offensichtlich mit zunehmender Liegedauer sowie der Zahl der Überrollungen abnehmende lärmindernde Wirkung des SMA LA hin.

### **4.3.3 Verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung und -beeinflussung**

Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt die Lärmbelastung. Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen trägt somit zur Lärminderung bei. Geschwindigkeitsüberwachungen mit „Blitzern“ wiederum können die Einhaltung fördern, wobei folgende Aspekte zu berücksichtigen sind. Stationäre Überwachungsanlagen haben – vor allem bei geringer Anzahl – häufig zunächst nur einen punktuellen Effekt, da sie insbesondere Ortskundigen hinreichend bekannt sind. Gelegentlich ist sogar ein „kontraproduktiver“ Effekt durch Beschleunigen nach Passieren der Anlage zu beobachten. Allerdings kann bei einer entsprechenden Zahl stationärer Anlagen eine langfristige, auch flächenbezogene Wirkung erwartet werden. Darüber hinaus ist auch die eventuell nur punktuelle Wirkung gerade in Bereichen mit besonderer Betroffenheit von nicht zu vernachlässigender Bedeutung. Mobile, den Standort wechselnde Überwachungen haben hingegen – eine gewisse

Häufigkeit der Kontrollen vorausgesetzt – aufgrund der Unvorhersehbarkeit einen eher langfristigen Effekt.

Um die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu fördern, wird im Rahmen des Lärmaktionsplans vorgeschlagen, die Intensität von Geschwindigkeitsüberwachungen zu erhöhen. Dazu sollen zusätzliche stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen in Neuffen eingerichtet werden.

Eine weitere hilfreiche Maßnahme können Geschwindigkeitsanzeigetafeln oder Dialogdisplays sein, auf denen in Abhängigkeit von der gefahrenen Geschwindigkeit symbolisch beispielsweise in Form eines freundlichen oder traurigen Gesichts auf die Einhaltung oder Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit hingewiesen wird. Solche Tafeln haben lediglich appellierenden Charakter und zielen auf die Sensibilisierung der Fahrer in Richtung Verkehrssicherheit und Verkehrslärm ab.

#### **4.3.4 Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl**

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat maßgeblichen Anteil an der Lärmbelastung in den Kommunen. Gelingt es, durch qualitativ hochwertige öffentliche Verkehrsangebote sowie die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs eine attraktive Alternative zum eigenen PKW anzubieten, kann der Anteil des MIV wirksam verringert und somit positive Effekte auf die Lärm- und Luftbelastung erzielt werden.

Kommunale bzw. regionale Konzepte zur ÖPNV-Förderung, zur Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs sowie zur Parkraumbewirtschaftung können dazu beitragen, den Modal Split zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu beeinflussen. Betriebliches Mobilitätsmanagement gibt Unternehmen die Möglichkeit, auf die individuelle Verkehrsmittelwahl ihrer Mitarbeiter einzuwirken, so dass u. a. der Pendlerverkehr wirtschaftlicher und umweltfreundlicher – und damit leiser – gestaltet werden kann.

#### **4.3.5 Lärm als Umweltproblem thematisieren**

Grundsätzlich sollten hohe Lärmbelastungen in stärkerem Maße als bisher als Umweltproblem bekannt gemacht werden. Es ist noch weitgehend unbekannt, dass nicht nur zu hohe Spitzenpegel, sondern auch Dauerexpositionen von über 65 dB(A) tags bzw. über 55 dB(A) nachts zu ernsthaften Gesundheitsschäden führen können [9].

Auch auf kommunaler Ebene ist es möglich, durch entsprechende Aufklärung zur Bewusstseinsbildung in dieser Hinsicht beizutragen. Als Beispiele für solche Maßnahmen können öffentliche Veranstaltungen, Presseartikel, Thematisierungen an den Schulen oder Aktionen unter Einbeziehung von Vereinen und Handel genannt werden. Dabei sollte über die durch die Lärmaktionsplanung abgedeckten Schallquellen hinausgegangen und zudem der Gewerbelärm sowie der Sport- und Freizeitlärm einbezogen werden. Gerade im Bereich Freizeitlärm sind durch entsprechende Veränderungen des individuellen Verhaltens nicht unerhebliche Lärmminde- rungspotenziale zu erkennen. Aber auch im Bereich des Straßenverkehrs können beispielsweise durch Hinweise auf eine lärmarme Fahrweise Impulse zur Lärmredu- zierung gesetzt werden, die auf das individuelle Verhalten zielen.

#### **4.3.6 Strategische Planung sensibilisieren**

Da die Lärminderungsplanung als langfristig angelegte strategische Planung zu verstehen ist, ist es von besonderer Bedeutung, dass die Themen Lärmbelastung und Lärminderung bei von der Kommune beeinflussbaren Planungen stets einen hohen Stellenwert einnehmen. Bereits in der grundlegenden Bauleitplanung, wie auch in der Stadt- und Verkehrsplanung lassen sich spätere Konflikte vermeiden, sofern diese frühzeitig erkannt werden.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur unterstreicht in seinem Schreiben vom 10. September 2014 [10] die Bedeutung städtebaulicher Maßnahmen für den kommunalen Lärmschutz. Im Rahmen von Siedlungsentwicklung und Bebauungsplanung sollten Aspekte wie die verträgliche Anordnung von Wohn- zu Gewerbegebieten, die Struktur der Erschließung, die Ausrichtung, Grundriss- und Fassadengestaltung von Gebäuden sowie aktive, passive und „gestalterische“ Schallschutzmaßnahmen entsprechende Berücksichtigung finden.



## 5. SCHLUSSBEMERKUNGEN

Im vorliegenden Lärmaktionsplan der Stadt Neuffen werden Maßnahmen zur Minderung der straßenverkehrsbedingten Lärmbelastung festgesetzt. Es handelt sich dabei um eine Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30 im Tag- und Nachtzeitraum in der Reutlinger Straße im Bereich von der Einmündung Gaisweg bis Kreisverkehrsplatz Lindenplatz.

Konkrete Hinweise zur Bindungswirkung von rechtsfehlerfrei in einem Lärmaktionsplan aufgenommenen Maßnahmen gibt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) in Abschnitt 2.1 seines Schreibens vom 29. Oktober 2018 (sog. Kooperationserlass, [4]).

Bei straßenbaulichen Maßnahmen ist die Abwägung und Zustimmung seitens der jeweiligen Baulastträger erforderlich. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen prüft die zuständige Straßenverkehrsbehörde das Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen nach § 45 Abs. 9 Straßenverkehrsordnung unter Einbeziehung der Richtlinien zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV). Der Abwägungsspielraum der Behörde bei der Umsetzung der Maßnahme korreliert dabei unmittelbar mit den ermittelten Beurteilungspegeln.

Liegen nach RLS-90 [6] ermittelte Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts vor, verdichtet sich das Ermessen der Behörde zum Einschreiten. Bei Pegeln ab 73 dB(A) tags bzw. 63 dB(A) nachts erwächst eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen, die gegebenenfalls unter dem Zustimmungsvorbehalt des Regierungspräsidiums liegen.

## LITERATUR

- [1] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.
- [2] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz, BImSchG).
- [3] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Verordnung über die Lärmkartierung. 6. März 2006, BGBl. Teil I Nr. 12 vom 15. März 2006
- [4] Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg  
Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung  
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg  
Schreiben vom 28. Oktober 2018
- [5] Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)  
Bundesministerium der Justiz (Hrsg.), Bundesanzeiger vom 22. Mai 2006
- [6] RLS-90, Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen  
Bundesminister für Verkehr, Abteilung Straßenbau  
Ausgabe 1990
- [7] Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)  
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und  
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 9. Februar 2007
- [8] Lärmaktionsplanung – Neuer Musterbericht und EU-Pilotverfahren  
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg  
Schreiben vom 11. Oktober 2013
- [9] Ising, H., Kruppa, B.: Zum gegenwärtigen Erkenntnisstand der Lärmwirkungsforschung. Notwendigkeit eines Paradigmenwechsels. -In: Umweltmed Forsch Prax 6 (4) 2001
- [10] Lärmaktionsplanung – Hinweise zur Bauleitplanung  
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg  
Schreiben vom 10. September 2014
- [11] Lärmschutz-Richtlinien-StV  
Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm vom 23.11.2007 (VkBl. Nr. 24/2007, S. 767)
- [12] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)  
27. Mai 1997, Aktualisierung Januar 2016

- [13] Regelungen zum Verkehrslärmschutz an Straßen – Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Landesstraßen  
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg  
Schreiben vom 22. Januar 2016
- [14] Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Lärminderung - Anpassung der Lärmschutz-Richtlinien - StV  
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg  
Schreiben vom 29. Juli 2014
- [15] Stadt Neuffen  
„Verkehrsuntersuchung Analyse 2017“  
BS Ingenieure  
Ludwigsburg, Januar 2018 (A 5875)
- [16] Lärmaktionsplanung zum Schutz der Gesundheit  
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg  
Schreiben vom 10. September 2014
- [17] Leise(r) ist das Ziel! Lärmschutz als Querschnittsaufgabe stärken.  
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg  
April 2014
- [18] Vergleichende messtechnische Untersuchungen zum Einfluss einer nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h auf 30 km/h auf die Lärmimmissionen durch den Straßenverkehr  
Spessert, B. et al., Fachhochschule Jena 2010
- [19] Planungsempfehlungen für eine umweltentlastende Verkehrsberuhigung Minderung von Lärm- und Schadstoffemissionen an Wohn- und Verkehrsstraßen  
Umweltbundesamt  
Texte 52/2000
- [20] Regelungen zum Verkehrslärmschutz an Straßen – Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Landesstraßen  
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg  
Schreiben vom 22. Januar 2016
- [21] Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärm mindernden Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich  
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg  
Schreiben vom 17. Juli 2015

Aufgestellt durch:



Ludwigsburg, 26. Februar 2019



---

Wolfgang Schröder  
Projektleitung



---

Christian Fiegl, Dipl.-Ing.  
Projektleitung



---

Dominik Wörn, B.Eng.  
Bearbeitung

# ANHANG

## I. Verkehrskennwerte

## II. Pläne Status quo

Rasterlärmkarten (RLK):

- Plan 6029-01a RLK  $L_{DEN}$  (VBUS) - Gesamtausschnitt
- Plan 6029-01b RLK  $L_{DEN}$  (VBUS) – Ausschnitt Neuffen
- Plan 6029-01c RLK  $L_{DEN}$  (VBUS) – Ausschnitt Kernbereich Neuffen
- Plan 6029-01d RLK  $L_{DEN}$  (VBUS) – Ausschnitt Kappishäusern
- Plan 6029-02a RLK  $L_{Night}$  (VBUS) – Ausschnitt Gesamtausschnitt
- Plan 6029-02b RLK  $L_{Night}$  (VBUS) - Ausschnitt Neuffen
- Plan 6029-02c RLK  $L_{Night}$  (VBUS) - Ausschnitt Kernbereich Neuffen
- Plan 6029-02d RLK  $L_{Night}$  (VBUS) - Ausschnitt Kappishäusern

Gebäudelärmkarten (GLK):

- Plan 6029-03a GLK Tag (RLS-90) – Gesamtausschnitt
- Plan 6029-03b GLK Tag (RLS-90) – Ausschnitt Neuffen
- Plan 6029-03c GLK Tag (RLS-90) – Ausschnitt Kernbereich Neuffen
- Plan 6029-03d GLK Tag (RLS-90) – Ausschnitt Kappishäusern
- Plan 6029-04a GLK Nacht (RLS-90) – Gesamtausschnitt
- Plan 6029-04b GLK Nacht (RLS-90) - Ausschnitt Neuffen
- Plan 6029-04c GLK Nacht (RLS-90) - Ausschnitt Kernbereich Neuffen
- Plan 6029-04d GLK Nacht (RLS-90) - Ausschnitt Kappishäusern

## III. Maßnahmenplan

## IV. Betroffenheitsstatistik

- Einwohner und Schulgebäude nach Pegelbereichen

## V. Immissionspegel Status quo (RLS-90)

- Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung

## VI. Synopse

## I. Verkehrskennwerte

## Übersicht Verkehrskennwerte

Straße	DTV <sub>alle Tage</sub> [Kfz/24h]	a <sub>N</sub> [%]	p <sub>T</sub> [%]	p <sub>N</sub> [%]
<b>Neuffen</b>				
Reutlinger Straße (L 1210) (Bereich westl. der Einmündung Jakob-Metzger-Straße)	6.800	5,8	6,3	6,9
Reutlinger Str. (L 1210) (Bereich zw. der Einmündung Jakob-Metzger-Straße bis Einmündung Hindenburgstraße)	6.900	5,8	6,2	6,8
Reutlinger Str. (L 1210) (Bereich zw. Einmündung Hindenburgstraße bis Einmündung Gaisweg)	7.200	5,8	6,2	6,9
Reutlinger Str. (L 1210) (Bereich zw. Einmündung Gaisweg bis Einmündung Schulweg)	7.300	5,8	6,3	6,9
Reutlinger Str. (l 1210) (Bereich zw. Einmündung Schulweg bis Lindenplatz)	7.500	5,8	6,1	6,7
Oberer Graben (L 1210) (Bereich zw. Lindenplatz bis Einmündung Urbanstraße)	8.600	5,8	5,3	5,9
Oberer Graben (L 1210) (Bereich zw. Einmündung Urbanstraße bis Burgstraße)	8.250	5,8	6,0	6,7
Burgstraße (im Bereich zw. Oberer Graben bis Einmündung Eberhardstraße)	8.350	5,8	6,0	6,6
Eberhardstraße (L 1250) (Bereich südl. Burgstraße bis Einmündung Schlossgasse)	4.950	5,8	5,4	6,0
Eberhardstraße (Bereich zw. Einmündung Schlossgasse bis Einmündung Albstraße)	3.650	5,8	7,6	8,4
Eberhardstraße (Im Bereich zw. Albstraße bis Einmündung auf der Stiegel)	3.300	5,8	7,5	8,3
Albstraße (l 1250) (Im Bereich zw. Einmündung auf der Stiegel bis Einmündung Hofstettenstraße)	2.700	5,8	7,7	8,5
L 1250 östl. Hofstettenstraße	2.150	5,8	6,5	7,2
Burgstraße (Bereich nördlich Eberhardstraße)	5.600	5,8	5,7	6,3
Kirchheimer Straße (Bereich bis Einmündung Zwillberg)	5.100	5,8	5,3	5,9
Kirchheimer Straße (Bereich zw. Einmündung Zwillberg bis Einmündung Daimlerstraße)	4.600	5,8	7,3	8,1
Kirchheimer Straße (Bereich nördl. Einmündung Daimlerstraße)	4.550	5,8	7,4	8,2
Hauptstraße (Bereich zw. Lindenplatz bis Einmündung Burgstraße)	2.850	5,8	1,7	1,9
Hauptstraße (Bereich zw. Einmündung Burgstraße bis Einmündung Unterer Graben)	2.200	5,8	2,3	2,5
Hauptstraße (Bereich zw. Einmündung Unterer Graben bis Einmündung Uracher Weg)	1.800	5,8	2,8	3,1
Albstraße (Bereich zw. Einmündung Uracher Weg bis Eberhardstraße)	1.050	5,8	6,6	7,3
Stuttgarter Straße (Bereich zw. Lindenplatz bis Einmündung Göthestraße)	8.450	5,8	5,9	6,5
Stuttgarter Straße (Bereich zw. Göthestraße bis Auchttertstraße)	7.350	5,8	4,6	5,1
Stuttgarter Straße (Bereich nördl. Auchttertstraße)	7.650	5,8	5,3	5,9
<b>Kappishäusern</b>				
L 1210 (Bereich westlich der Metzinger Straße)	5.050	5,8	4,5	5,0
L 1210 (Bereich östlich der Metzinger Straße bis Einmündung Kohlberger Straße)	8.250	5,8	4,7	5,2
L 1210 (Bereich östlich der Kohlberger Straße)	8.400	5,8	4,7	5,2
Metzinger Straße (Im Bereich zw. L 1210 bis Einmündung Kirchstraße)	4.900	6,2	6,7	6,7
Metzinger Straße/Dettinger Straße (Bereich zw. Einmündung Kirchstraße bis Einmündung Bergstraße)	4.700	6,2	2,4	2,5
Dettinger Straße (Bereich südl. Bergstraße)	4.550	6,2	4,1	4,3

DTV<sub>alle Tage</sub> [Kfz/24h] - durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

a<sub>N</sub> - Nachtanteil in %

p<sub>T</sub> - Schwerverkehrsanteil > 2,8t tags in %

p<sub>N</sub> - Schwerverkehrsanteil > 2,8t nachts in %

## II. Pläne Status quo

### Rasterlärmkarten (RLK):

- Plan 6029-01a RLK  $L_{DEN}$  (VBUS) - Gesamtausschnitt
- Plan 6029-01b RLK  $L_{DEN}$  (VBUS) – Ausschnitt Neuffen
- Plan 6029-01c RLK  $L_{DEN}$  (VBUS) – Ausschnitt Kernbereich Neuffen
- Plan 6029-01d RLK  $L_{DEN}$  (VBUS) – Ausschnitt Kappishäusern
- Plan 6029-02a RLK  $L_{Night}$  (VBUS) – Ausschnitt Gesamtausschnitt
- Plan 6029-02b RLK  $L_{Night}$  (VBUS) - Ausschnitt Neuffen
- Plan 6029-02c RLK  $L_{Night}$  (VBUS) - Ausschnitt Kernbereich Neuffen
- Plan 6029-02d RLK  $L_{Night}$  (VBUS) - Ausschnitt Kappishäusern

### Gebäudelärmkarten (GLK):

- Plan 6029-03a GLK Tag (RLS-90) – Gesamtausschnitt
- Plan 6029-03b GLK Tag (RLS-90) – Ausschnitt Neuffen
- Plan 6029-03c GLK Tag (RLS-90) – Ausschnitt Kernbereich Neuffen
- Plan 6029-03d GLK Tag (RLS-90) – Ausschnitt Kappishäusern
- Plan 6029-04a GLK Nacht (RLS-90) – Gesamtausschnitt
- Plan 6029-04b GLK Nacht (RLS-90) - Ausschnitt Neuffen
- Plan 6029-04c GLK Nacht (RLS-90) - Ausschnitt Kernbereich Neuffen
- Plan 6029-04d GLK Nacht (RLS-90) - Ausschnitt Kappishäusern



# Gesamtausschnitt

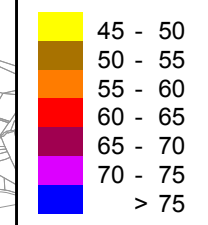


# Stadt Neuffen

Liebswert schwäbisch.

## Lärmaktionsplan Straße Gesamtausschnitt

Lärmindex  $L_{DEN}$  in dB(A)



Berechnung nach VBUS  
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände  
Berechnungsraster L = 5 m

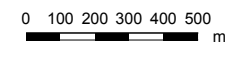
### Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Straße
- Emissionslinie

**Straßenverkehr (VBUS)**  
Lärmkartierung Status quo  
Lärmindex  $L_{DEN}$  (24 Stunden)

**Plan-Nr. 6029-01a**  
Rasterlärmkarte  $L_{DEN}$   
Planstand: 26.02.2019

Maßstab 1 : 22.000



**BS INGENIEURE**

Wettemarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.42  
Fax 07141.8696.34

# Ausschnitt Neuffen

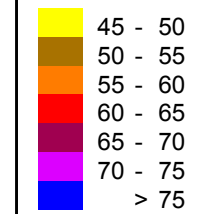


# Stadt Neuffen

Liebswert schwäbisch.

## Lärmaktionsplan Straße Ausschnitt Neuffen

Lärmindex  $L_{DEN}$  in dB(A)



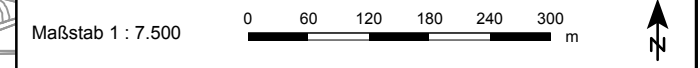
Berechnung nach VBUS  
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände  
Berechnungsraster L = 5 m

### Legende

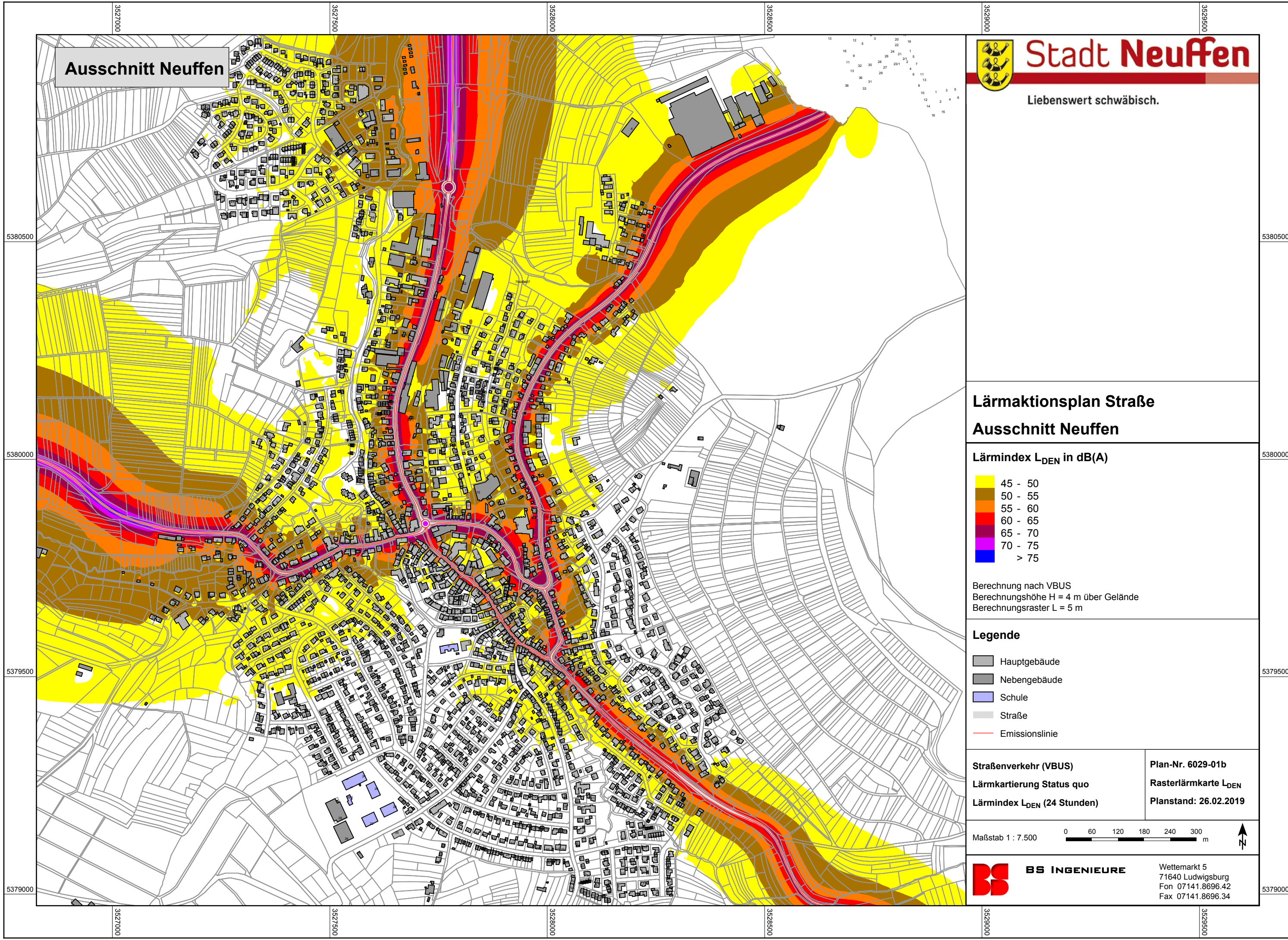
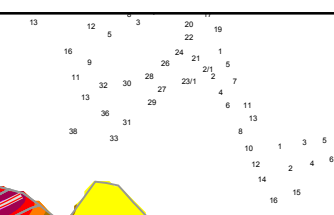
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Straße
- Emissionslinie

Straßenverkehr (VBUS)  
Lärmkartierung Status quo  
Lärmindex  $L_{DEN}$  (24 Stunden)

Plan-Nr. 6029-01b  
Rasterlärmkarte  $L_{DEN}$   
Planstand: 26.02.2019



**BS INGENIEURE**  
Wettemarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.42  
Fax 07141.8696.34



# Ausschnitt Kernbereich Neuffen

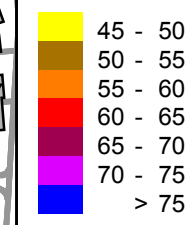


# Stadt Neuffen

Liebswert schwäbisch.

## Lärmaktionsplan Straße Ausschnitt Kernbereich Neuffen

Lärmindex  $L_{DEN}$  in dB(A)



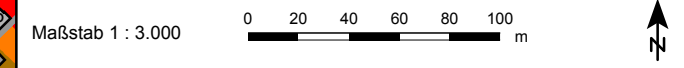
Berechnung nach VBUS  
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände  
Berechnungsraster L = 5 m

### Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Straße
- Emissionslinie

Straßenverkehr (VBUS)  
Lärmkartierung Status quo  
Lärmindex  $L_{DEN}$  (24 Stunden)

Plan-Nr. 6029-01c  
Rasterlärmkarte  $L_{DEN}$   
Planstand: 26.02.2019



**BS INGENIEURE**

Wettemarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.42  
Fax 07141.8696.34

# Ausschnitt Kappishäusern

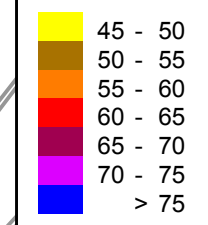


# Stadt Neuffen

Liebswert schwäbisch.

## Lärmaktionsplan Straße Ausschnitt Kappishäusern

Lärmindex  $L_{DEN}$  in dB(A)



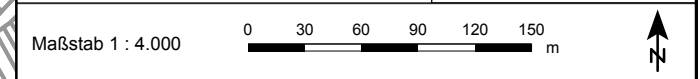
Berechnung nach VBUS  
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände  
Berechnungsraster L = 5 m

### Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Straße
- Emissionslinie

Straßenverkehr (VBUS)  
Lärmkartierung Status quo  
Lärmindex  $L_{DEN}$  (24 Stunden)

Plan-Nr. 6029-01d  
Rasterlärmkarte  $L_{DEN}$   
Planstand: 26.02.2019



**BS INGENIEURE**  
Wettermarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.42  
Fax 07141.8696.34

# Gesamtausschnitt

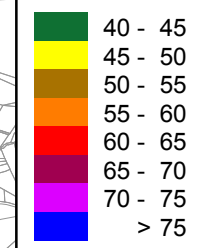


# Stadt Neuffen

Liebswert schwäbisch.

## Lärmaktionsplan Straße Gesamtausschnitt

Lärmindex  $L_N$  in dB(A)



Berechnung nach VBUS  
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände  
Berechnungsraster L = 5 m

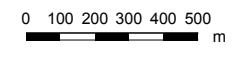
### Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Straße
- Emissionslinie

**Straßenverkehr (VBUS)**  
Lärmkartierung Status quo  
Lärmindex  $L_N$  (Nachtstunden)

Plan-Nr. 6029-02a  
Rasterlärmkarte  $L_N$   
Planstand: 26.02.2019

Maßstab 1 : 22.000



**BS INGENIEURE**

Wettemarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.42  
Fax 07141.8696.34

Ausschnitt Neuffen

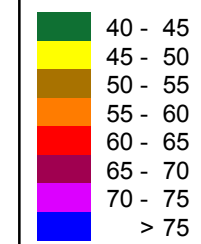


Stadt Neuffen

Liebenswert schwäbisch.

Lärmaktionsplan Straße  
Ausschnitt Neuffen

Lärmindex  $L_N$  in dB(A)



Berechnung nach VBUS  
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände  
Berechnungsraster L = 5 m

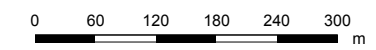
Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Straße
- Emissionslinie

Straßenverkehr (VBUS)  
Lärmkartierung Status quo  
Lärmindex  $L_N$  (Nachtstunden)

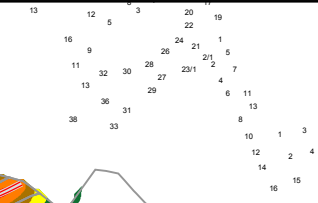
Plan-Nr. 6029-02b  
Rasterlärmkarte  $L_N$   
Planstand: 26.02.2019

Maßstab 1 : 7.500



BS INGENIEURE

Wettermarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.42  
Fax 07141.8696.34



# Ausschnitt Kernbereich Neuffen

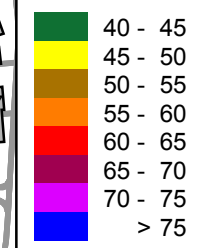


# Stadt Neuffen

Liebenswert schwäbisch.

## Lärmaktionsplan Straße Ausschnitt Kernbereich Neuffen

Lärmindex  $L_N$  in dB(A)



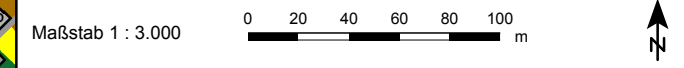
Berechnung nach VBUS  
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände  
Berechnungsraster L = 5 m

### Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Straße
- Emissionslinie

Straßenverkehr (VBUS)  
Lärmkartierung Status quo  
Lärmindex  $L_N$  (Nachtstunden)

Plan-Nr. 6029-02c  
Rasterlärnkarte  $L_N$   
Planstand: 26.02.2019



**BS INGENIEURE**  
Wettemarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.42  
Fax 07141.8696.34



Ausschnitt Kappishäusern

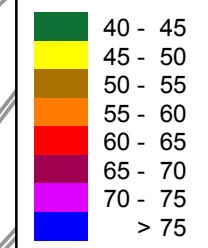


Stadt Neuffen

Liebenswert schwäbisch.

Lärmaktionsplan Straße  
Ausschnitt Kappishäusern

Lärmindex  $L_N$  in dB(A)



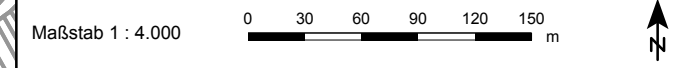
Berechnung nach VBUS  
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände  
Berechnungsraster L = 5 m

Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Straße
- Emissionslinie

Straßenverkehr (VBUS)  
Lärmkartierung Status quo  
Lärmindex  $L_N$  (Nachtstunden)

Plan-Nr. 6029-02d  
Rasterlärmkarte  $L_N$   
Planstand: 26.02.2019



**BS** BS INGENIEURE  
Wettermarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.42  
Fax 07141.8696.34



**Gesamtausschnitt**






**Stadt Neuffen**

Liebenswert schwäbisch.

**Lärmaktionsplan Straße  
Gesamtausschnitt**

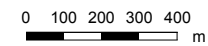
**Gebäude im Relevanzbereich der  
Lärmaktionsplanung  
Fassadenpegel tags > 65 dB(A)**

-  > 65 dB(A) Auslösewert
-  > 70 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf
-  > 73 dB(A)

**Straßenverkehr RLS-90**  
Analyse ohne Maßnahmen  
Darstellung Zeitbereich tags  
(06.00 - 22.00 Uhr)

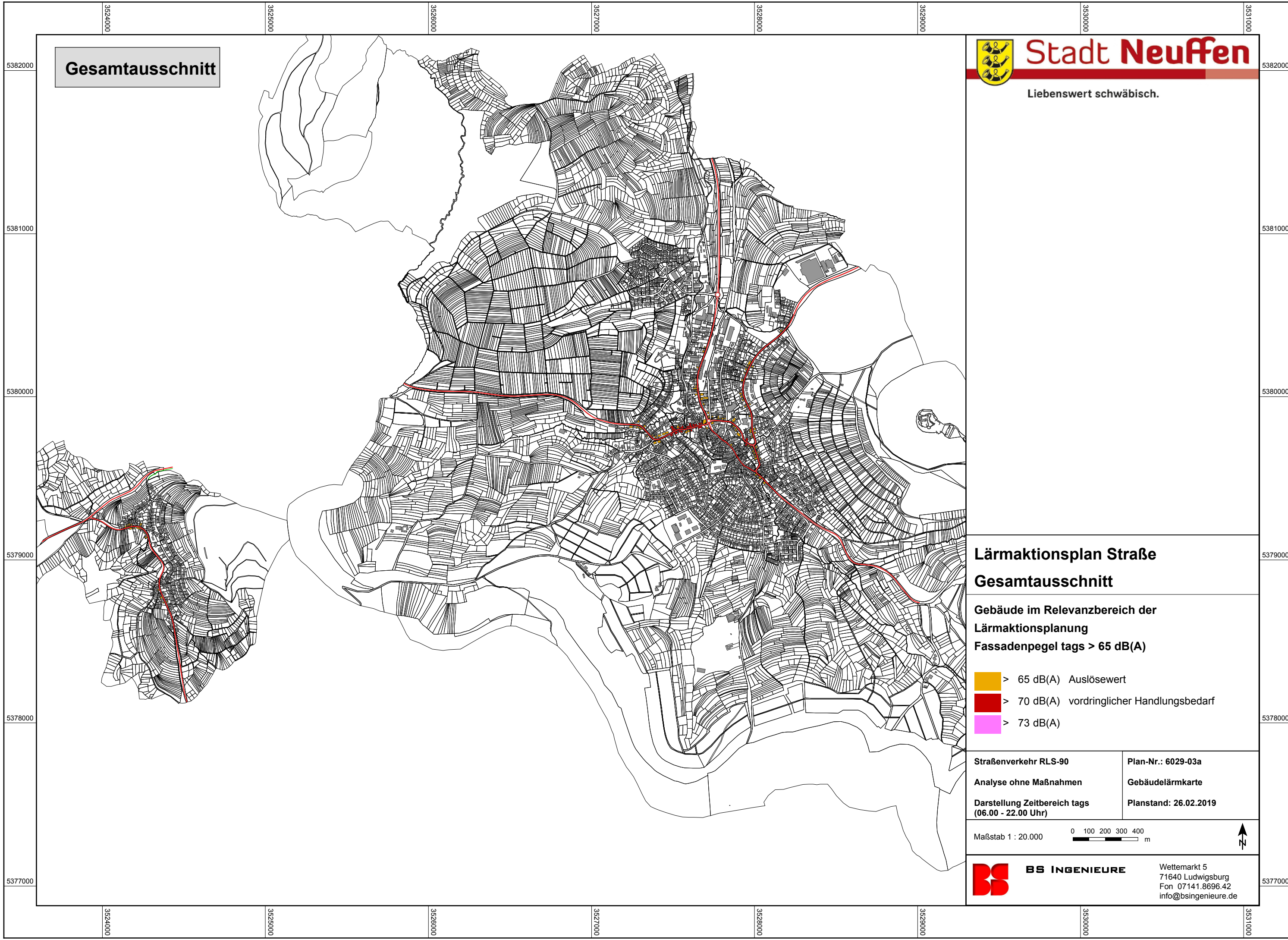
Plan-Nr.: 6029-03a  
Gebäudelärmkarte  
Planstand: 26.02.2019

Maßstab 1 : 20.000



**BS INGENIEURE**

Wettermarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.42  
info@bsingenieure.de



**Ausschnitt Neuffen**



**Stadt Neuffen**

Liebenswert schwäbisch.



**Lärmaktionsplan Straße  
Ausschnitt Neuffen**

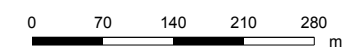
**Gebäude im Relevanzbereich der  
Lärmaktionsplanung  
Fassadenpegel tags > 65 dB(A)**

- > 65 dB(A) Auslösewert
- > 70 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf
- > 73 dB(A)

**Straßenverkehr RLS-90**  
Analyse ohne Maßnahmen  
Darstellung Zeitbereich tags  
(06.00 - 22.00 Uhr)

Plan-Nr.: 6029-03b  
Gebäudelärmkarte  
Planstand: 26.02.2019

Maßstab 1 : 7.500



**BS INGENIEURE**

Wettermarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.42  
info@bsingenieure.de

5380000

5380000

5379000

5379000

3527000

3528000

3529000

3527000

3528000

3529000

# Ausschnitt Kernbereich Neuffen



# Stadt Neuffen

Liebenswert schwäbisch.



## Lärmaktionsplan Straße Ausschnitt Kernbereich Neuffen

Gebäude im Relevanzbereich der  
Lärmaktionsplanung  
Fassadenpegel tags > 65 dB(A)

- > 65 dB(A) Auslöswert
- > 70 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf
- > 73 dB(A)

Straßenverkehr RLS-90

Analyse ohne Maßnahmen

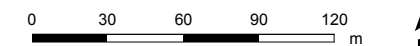
Darstellung Zeitbereich tags  
(06.00 - 22.00 Uhr)

Plan-Nr.: 6029-03c

Gebäudelärmkarte

Planstand: 26.02.2019

Maßstab 1 : 3.000



**BS INGENIEURE**

Wettermarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.42  
info@bsingenieure.de

**Ausschnitt Kappishäusern**



**Stadt Neuffen**

Liebenswert schwäbisch.



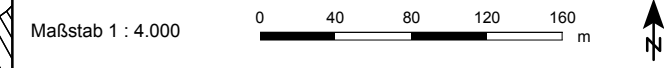
**Lärmaktionsplan Straße  
Ausschnitt Kappishäusern**

Gebäude im Relevanzbereich der  
Lärmaktionsplanung  
Fassadenpegel tags > 65 dB(A)

- > 65 dB(A) Auslöswert
- > 70 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf
- > 73 dB(A)

Straßenverkehr RLS-90  
Analyse ohne Maßnahmen  
Darstellung Zeitbereich tags  
(06.00 - 22.00 Uhr)

Plan-Nr.: 6029-03d  
Gebäudelärmkarte  
Planstand: 26.02.2019



**BS INGENIEURE**

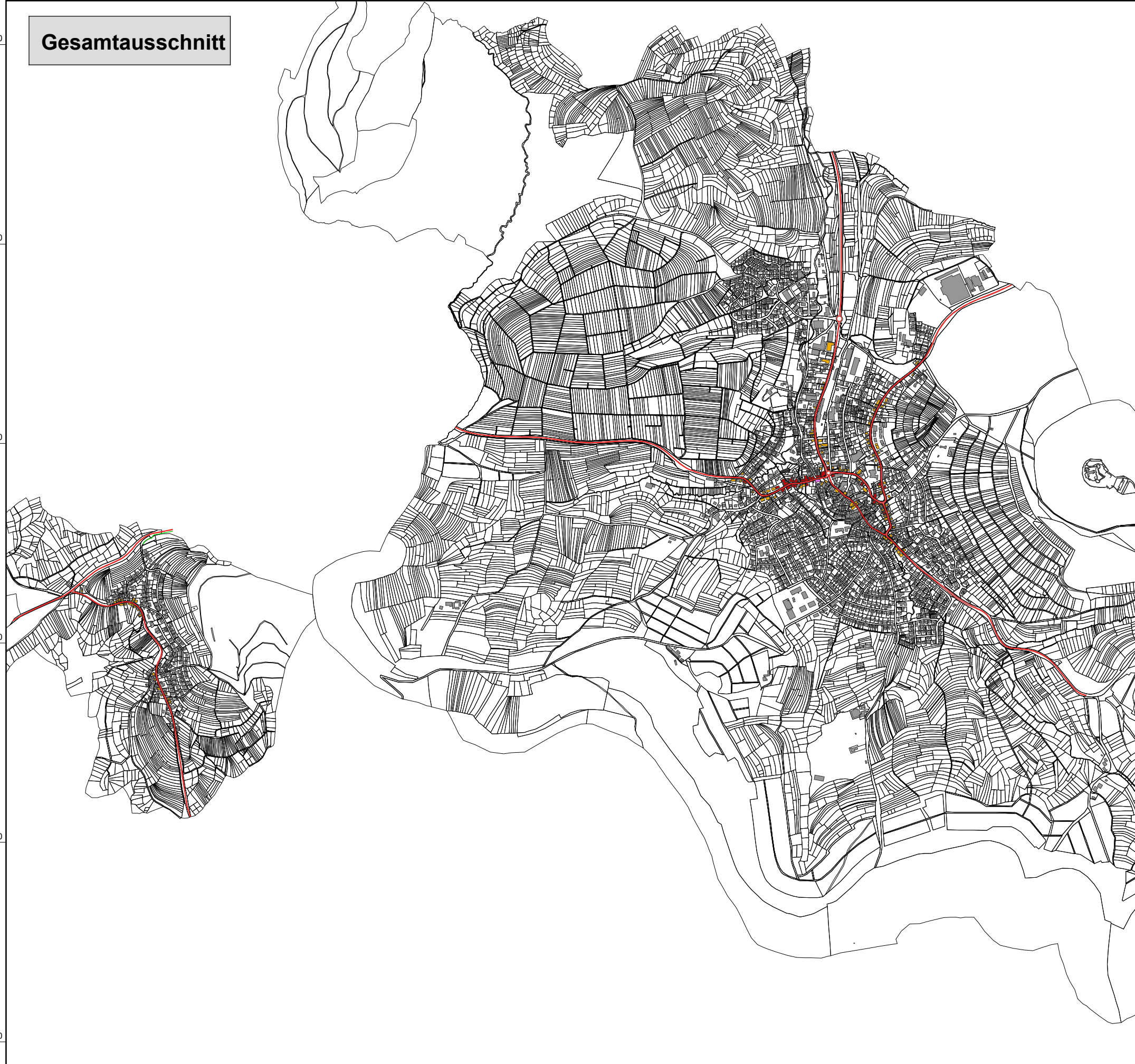
Wettermarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.42  
info@bsingenieure.de

**Gesamtausschnitt**



**Stadt Neuffen**

Liebenswert schwäbisch.



**Lärmaktionsplan Straße  
Gesamtausschnitt**

**Gebäude im Relevanzbereich der  
Lärmaktionsplanung  
Fassadenpegel nachts > 55 dB(A)**

- > 55 dB(A) Auslösewert
- > 60 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf
- > 63 dB(A)

**Straßenverkehr RLS-90**

Analyse ohne Maßnahmen

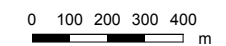
Darstellung Zeitbereich nachts  
(22.00 - 06.00 Uhr)

Plan-Nr.: 6029-04a

Gebäudelärmkarte

Planstand: 26.02.2019

Maßstab 1 : 20.000



**BS INGENIEURE**

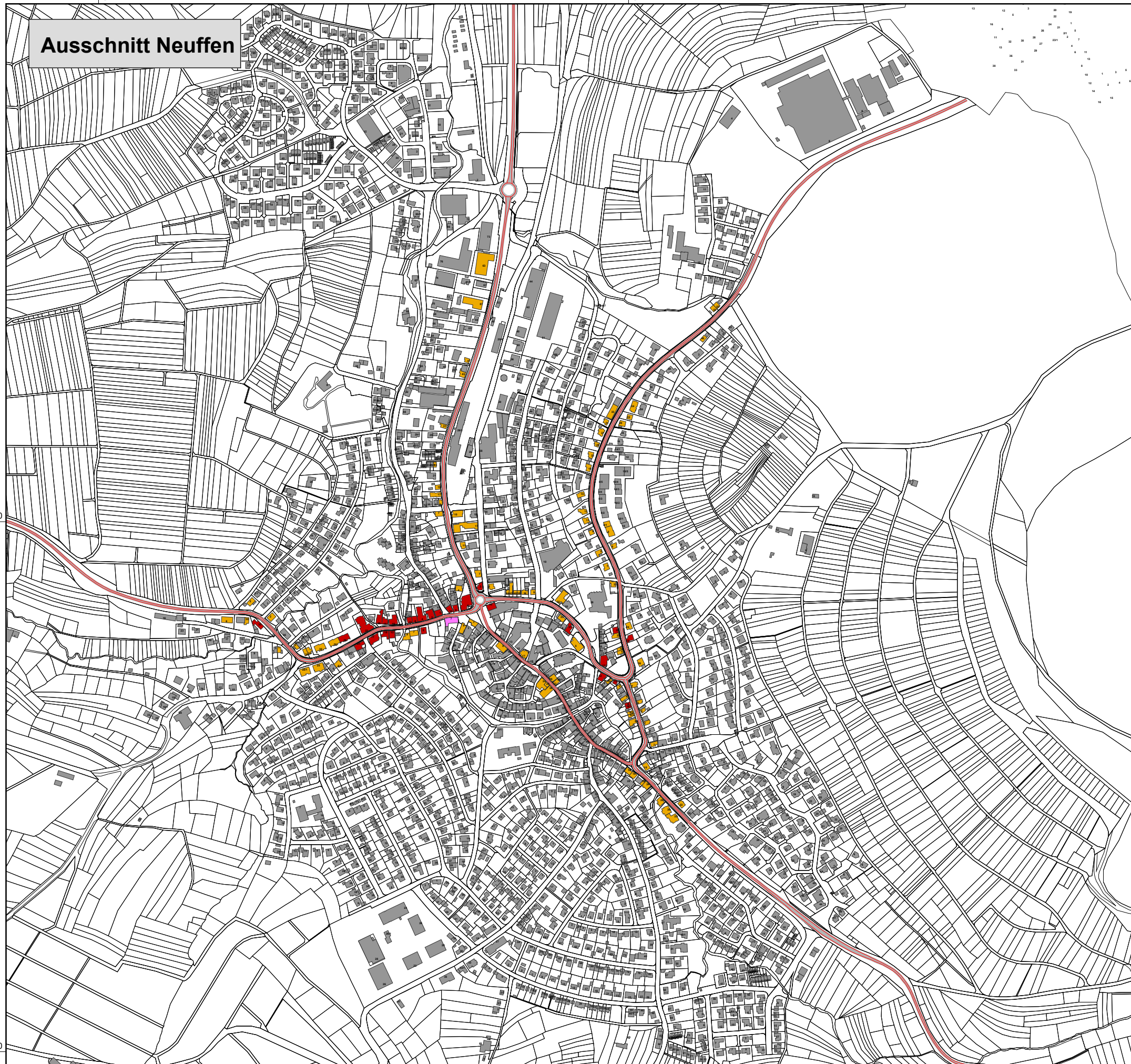
Wettermarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.42  
info@bsingenieure.de

Ausschnitt Neuffen



Stadt Neuffen

Liebenswert schwäbisch.



Lärmaktionsplan Straße  
Ausschnitt Neuffen

Gebäude im Relevanzbereich der  
Lärmaktionsplanung  
Fassadenpegel nachts > 55 dB(A)

- > 55 dB(A) Auslösewert
- > 60 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf
- > 63 dB(A)

Straßenverkehr RLS-90  
Analyse ohne Maßnahmen  
Darstellung Zeitbereich nachts  
(22.00 - 06.00 Uhr)

Plan-Nr.: 6029-04b  
Gebäudelärmkarte  
Planstand: 26.02.2019

Maßstab 1 : 7.500



BS INGENIEURE

Wettermarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.42  
info@bsingenieure.de

5380000

5380000

5379000

5379000

3527000

3528000

3529000

3527000

3528000

3529000

# Ausschnitt Kernbereich Neuffen



# Stadt Neuffen

Liebenswert schwäbisch.



## Lärmaktionsplan Straße Ausschnitt Kernbereich Neuffen

Gebäude im Relevanzbereich der  
Lärmaktionsplanung  
Fassadenpegel nachts > 55 dB(A)

- > 55 dB(A) Auslöswert
- > 60 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf
- > 63 dB(A)

Straßenverkehr RLS-90

Analyse ohne Maßnahmen

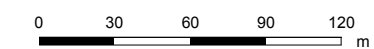
Darstellung Zeitbereich nachts  
(22.00 - 06.00 Uhr)

Plan-Nr.: 6029-04c

Gebäudelärmkarte

Planstand: 26.02.2019

Maßstab 1 : 3.000



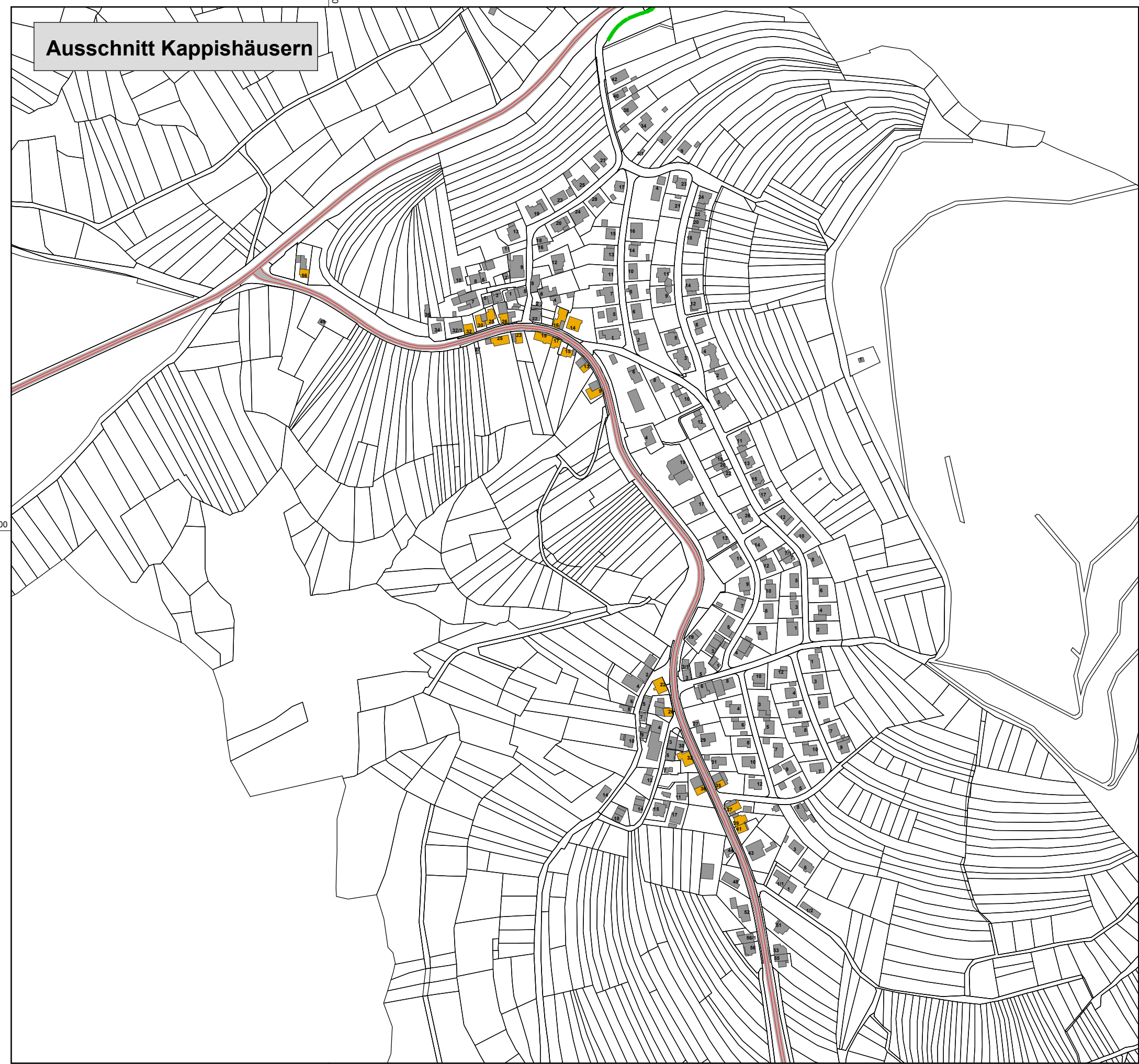
**BS INGENIEURE**

Wettermarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.42  
info@bsingenieure.de

**Ausschnitt Kappishäusern**






Lienswert schwäbisch.

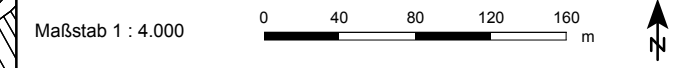


**Lärmaktionsplan Straße  
Ausschnitt Kappishäusern**

Gebäude im Relevanzbereich der  
Lärmaktionsplanung  
Fassadenpegel nachts > 55 dB(A)

-  > 55 dB(A) Auslösewert
-  > 60 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf
-  > 63 dB(A)

Straßenverkehr RLS-90	Plan-Nr.: 6029-04d
Analyse ohne Maßnahmen	Gebäudelärmkarte
Darstellung Zeitbereich nachts (22.00 - 06.00 Uhr)	Planstand: 26.02.2019



 **BS INGENIEURE**

Wettermarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.42  
info@bsingenieure.de



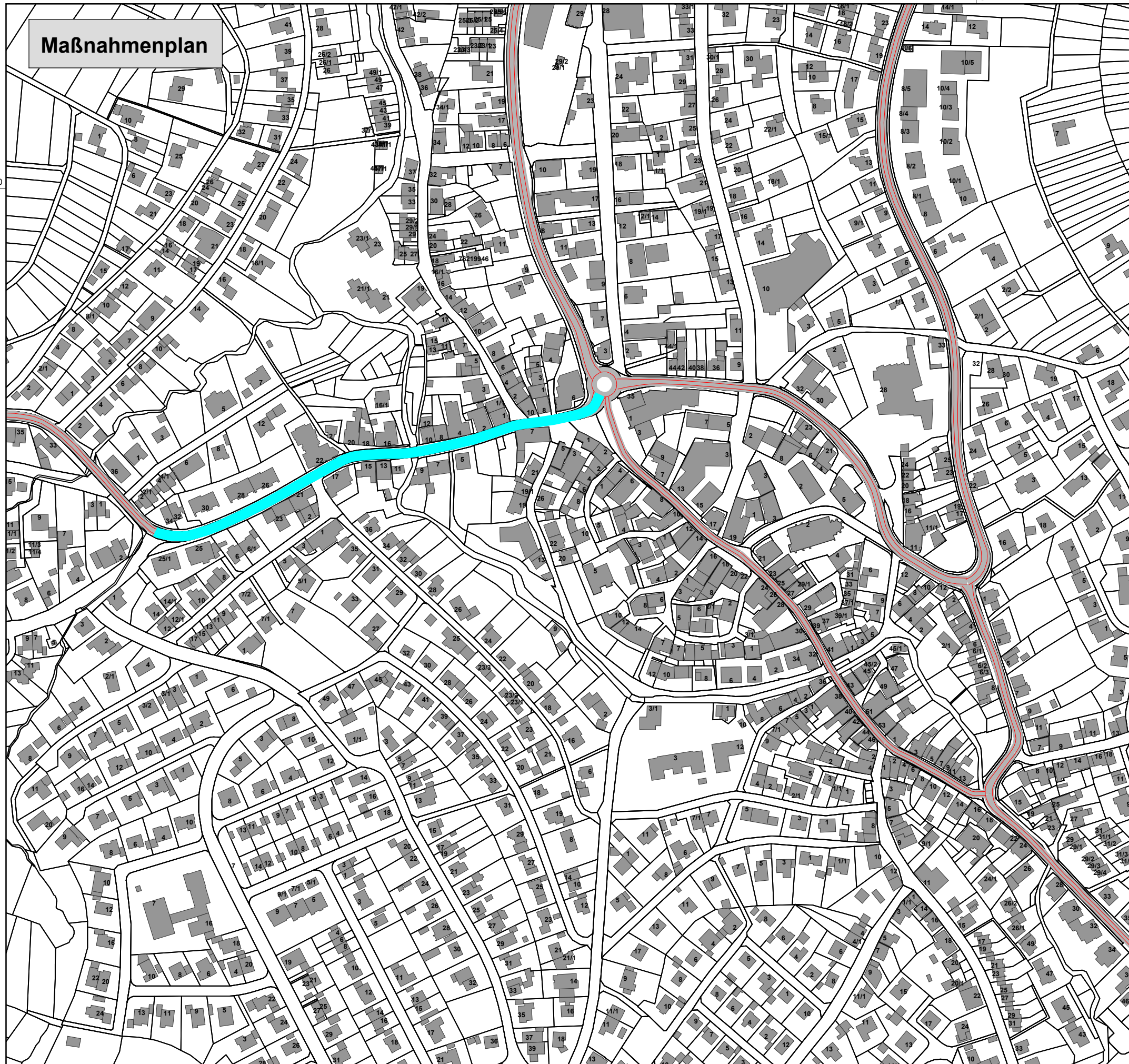
### **III. Maßnahmenplan**

# Maßnahmenplan



# Stadt Neuffen

Liebenswert schwäbisch.



## Lärmaktionsplan Straße Maßnahmenplan

 Maßnahmenvorschlag - Tempo 30 ganztags

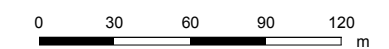
Straßenverkehr RLS-90

Plan-Nr.: 6029-05

Maßnahmenplan

Planstand: 26.02.2019

Maßstab 1 : 3.000



**BS INGENIEURE**

Wettersmarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.42  
info@bsingenieure.de

## **IV. Betroffenheitsstatistik**

## Lärmaktionsplan Stadt Neuffen Straßenverkehr (RLS-90) - Staus Quo



### EU-Betroffenheitsstatistik nach Pegelbereichen Einwohner - Schulen - Krankenhäuser

Name	Intervalle	Einwohner		Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser	
		LrT	LrN	LrT	LrN	LrT	LrN
Alle Gebiete	50 - 55	483	366	-	-	-	-
	55 - 60	335	189	-	-	-	-
	60 - 65	350	33	-	-	-	-
	65 - 70	141	-	-	-	-	-
	70 - 75	15	-	-	-	-	-
	> 75	-	-	-	-	-	-
Kappishäusern	50 - 55	37	44	-	-	-	-
	55 - 60	40	16	-	-	-	-
	60 - 65	39	-	-	-	-	-
	65 - 70	8	-	-	-	-	-
	70 - 75	-	-	-	-	-	-
	> 75	-	-	-	-	-	-
Neuffen	50 - 55	447	322	-	-	-	-
	55 - 60	295	174	-	-	-	-
	60 - 65	311	33	-	-	-	-
	65 - 70	133	-	-	-	-	-
	70 - 75	15	-	-	-	-	-
	> 75	-	-	-	-	-	-



## V. Immissionspegel Status quo (RLS-90)

## Lärmaktionsplan Stadt Neuffen Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



### Gebäude mit Lärmindex oberhalb Auslösewerte LrT > 65 dB(A) | LrN > 55 dB(A)

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Bewohner	Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)		
Bergstraße 3	W	63,4	54,7	1	Kappishäusern
Bergstraße 3/1	W	63,7	55,0	3	Kappishäusern
Dettinger Straße 19	NW	63,5	54,8	1	Kappishäusern
Dettinger Straße 22	NO	64,3	55,6	5	Kappishäusern
Dettinger Straße 26	O	65,2	56,5	3	Kappishäusern
Dettinger Straße 29	W	63,0	54,3	2	Kappishäusern
Dettinger Straße 31	W	62,8	54,1	4	Kappishäusern
Dettinger Straße 32	O	65,9	57,2	3	Kappishäusern
Dettinger Straße 35	SW	65,6	56,9	1	Kappishäusern
Dettinger Straße 36	NO	65,7	57,0	3	Kappishäusern
Dettinger Straße 37	SW	64,5	55,8	2	Kappishäusern
Dettinger Straße 39	SW	64,1	55,4	6	Kappishäusern
Dettinger Straße 41	SW	64,2	55,5	7	Kappishäusern
Dettinger Straße 43	SW	63,6	54,9	0	Kappishäusern
Dettinger Straße 52	O	63,2	54,6	4	Kappishäusern
Dettinger Straße 53	W	63,3	54,6	4	Kappishäusern
Dettinger Straße 55	W	63,3	54,6	3	Kappishäusern
Dettinger Straße 56	O	63,5	54,8	5	Kappishäusern
Metzinger Straße 9	NO	67,9	59,2	2	Kappishäusern
Metzinger Straße 13	NO	66,5	57,8	2	Kappishäusern
Metzinger Straße 14	S	64,2	55,6	4	Kappishäusern
Metzinger Straße 15	N	64,2	55,5	4	Kappishäusern
Metzinger Straße 16	S	67,6	59,0	1	Kappishäusern
Metzinger Straße 17	N	68,3	59,6	2	Kappishäusern
Metzinger Straße 19	N	68,4	59,7	4	Kappishäusern
Metzinger Straße 23	N	66,6	57,9	4	Kappishäusern
Metzinger Straße 25	N	67,7	59,0	0	Kappishäusern
Metzinger Straße 26	S	68,0	59,3	4	Kappishäusern
Metzinger Straße 28	S	66,2	57,6	4	Kappishäusern
Metzinger Straße 30	S	65,6	57,0	0	Kappishäusern
Metzinger Straße 32	S	66,7	58,0	5	Kappishäusern
Metzinger Straße 32/1	S	63,6	54,9	6	Kappishäusern
Metzinger Straße 56	S	63,9	55,2	3	Kappishäusern
Albstraße 15	SW	64,4	55,5	8	Neuffen
Albstraße 16	NO	64,2	55,4	1	Neuffen
Albstraße 18	NO	65,9	57,1	2	Neuffen
Albstraße 19	W	63,3	54,5	1	Neuffen
Albstraße 22	NO	66,0	57,2	0	Neuffen
Albstraße 24	NO	67,4	58,6	2	Neuffen
Albstraße 28	NO	66,3	57,5	8	Neuffen
Albstraße 30	NO	64,4	55,6	15	Neuffen
Albstraße 32	NO	64,4	55,6	11	Neuffen
Albstraße 33	SW	64,0	55,1	1	Neuffen
Albstraße 35	SW	63,5	54,7	0	Neuffen
Bahnhofstraße 2	S	66,2	57,4	2	Neuffen
<b>Bahnhofstraße 3</b>	W	69,8	<b>61,0</b>	4	Neuffen
Bahnhofstraße 7	W	66,3	57,4	5	Neuffen
Bahnhofstraße 9	S	63,3	54,4	0	Neuffen
Bahnhofstraße 11	W	66,2	57,3	5	Neuffen
Bahnhofstraße 17	W	68,6	59,8	3	Neuffen
Burgstraße 5	NO	66,3	57,5	7	Neuffen
<b>Burgstraße 11</b>	S	<b>70,6</b>	<b>61,7</b>	10	Neuffen
<b>Burgstraße 12</b>	NO	<b>70,9</b>	<b>62,1</b>	2	Neuffen
Burgstraße 16	SW	64,9	56,0	4	Neuffen
Burgstraße 17	O	67,9	59,0	2	Neuffen
Burgstraße 19	O	68,2	59,3	1	Neuffen
<b>Burgstraße 22</b>	W	69,9	<b>61,0</b>	4	Neuffen
Burgstraße 23	O	68,5	59,6	3	Neuffen



## Lärmaktionsplan Stadt Neuffen Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



### Gebäude mit Lärmindex oberhalb Auslösewerte LrT > 65 dB(A) | LrN > 55 dB(A)

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Bewohner	Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)		
Burgstraße 24	SW	67,5	58,6	5	Neuffen
<b>Burgstraße 25</b>	O	69,1	<b>60,2</b>	2	Neuffen
Burgstraße 33	O	66,8	57,9	2	Neuffen
Eberhardstraße 1	W	68,3	59,5	5	Neuffen
Eberhardstraße 2	NO	67,3	58,5	3	Neuffen
Eberhardstraße 3	W	68,6	59,7	2	Neuffen
Eberhardstraße 4	NO	68,2	59,3	10	Neuffen
Eberhardstraße 5	SW	67,5	58,6	4	Neuffen
<b>Eberhardstraße 6</b>	O	69,1	<b>60,2</b>	3	Neuffen
<b>Eberhardstraße 6/1</b>	O	69,1	<b>60,2</b>	2	Neuffen
Eberhardstraße 6/2	O	68,7	59,8	4	Neuffen
Eberhardstraße 6/3	O	68,4	59,5	4	Neuffen
Eberhardstraße 7	W	66,5	57,6	0	Neuffen
Eberhardstraße 8	O	68,5	59,6	3	Neuffen
Färbergasse 4	O	64,3	55,4	2	Neuffen
Goethestraße 6	O	69,0	60,1	6	Neuffen
Goethestraße 7	O	68,7	59,8	10	Neuffen
Hauptstraße 2	NO	63,1	54,2	6	Neuffen
Hauptstraße 8	NO	64,5	55,5	5	Neuffen
Hauptstraße 12	NO	63,7	54,7	8	Neuffen
Hauptstraße 14	NO	64,1	55,1	6	Neuffen
Hauptstraße 17	SW	65,1	56,1	7	Neuffen
Hauptstraße 23	SW	63,8	54,9	2	Neuffen
Hauptstraße 24	NO	64,5	55,6	2	Neuffen
Hauptstraße 25	SW	65,1	56,1	5	Neuffen
Hauptstraße 26	NO	65,0	56,0	6	Neuffen
Hauptstraße 27	SW	64,4	55,4	4	Neuffen
Hauptstraße 28	NO	64,4	55,4	7	Neuffen
Hauptstraße 30	NO	63,1	54,1	28	Neuffen
Hauptstraße 32	NO	63,9	54,9	14	Neuffen
Hauptstraße 38	NO	63,1	54,1	3	Neuffen
Hauptstraße 39	SW	63,7	54,7	4	Neuffen
Hauptstraße 41	SW	64,0	55,0	6	Neuffen
Hauptstraße 43	SW	63,1	54,2	4	Neuffen
Hauptstraße 44	NO	63,4	54,5	4	Neuffen
Hauptstraße 46	NO	63,1	54,1	6	Neuffen
Hauptstraße 51	SW	63,5	54,6	11	Neuffen
Hauptstraße 53	SW	63,1	54,1	13	Neuffen
Hindenburgstraße 1	SW	63,2	54,3	1	Neuffen
Hindenburgstraße 2	SW	68,6	59,7	3	Neuffen
Im Dentel 1	O	65,5	56,7	4	Neuffen
Im Dentel 3	N	63,7	54,8	4	Neuffen
Im Dentel 6	N	67,0	58,2	2	Neuffen
In der Boindte 2	SW	66,7	57,9	2	Neuffen
Jakob-Metzger-Weg 2	SW	66,3	57,5	12	Neuffen
Kelterplatz 6	NO	63,4	54,5	2	Neuffen
Kirchheimer Straße 1	NO	64,9	56,0	10	Neuffen
Kirchheimer Straße 5	NO	65,6	56,7	5	Neuffen
Kirchheimer Straße 6	SW	65,8	56,9	5	Neuffen
Kirchheimer Straße 8	W	64,0	55,1	13	Neuffen
Kirchheimer Straße 8/1	W	64,1	55,2	5	Neuffen
Kirchheimer Straße 8/2	W	63,7	54,8	10	Neuffen
Kirchheimer Straße 8/3	W	63,6	54,7	9	Neuffen
Kirchheimer Straße 8/4	W	63,9	55,0	5	Neuffen
Kirchheimer Straße 9	O	66,7	57,8	2	Neuffen
Kirchheimer Straße 11	NO	66,2	57,3	2	Neuffen
Kirchheimer Straße 13	O	65,9	57,0	5	Neuffen
Kirchheimer Straße 14	W	63,2	54,3	4	Neuffen



## Lärmaktionsplan Stadt Neuffen Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



### Gebäude mit Lärmindex oberhalb Auslösewerte LrT > 65 dB(A) | LrN > 55 dB(A)

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Bewohner	Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)		
Kirchheimer Straße 15	O	64,3	55,5	3	Neuffen
Kirchheimer Straße 19	O	66,0	57,2	2	Neuffen
Kirchheimer Straße 20	W	67,2	58,4	5	Neuffen
Kirchheimer Straße 22	W	64,2	55,4	4	Neuffen
Kirchheimer Straße 23	O	64,7	55,9	1	Neuffen
Kirchheimer Straße 24	W	65,0	56,2	16	Neuffen
Kirchheimer Straße 25	O	66,3	57,5	2	Neuffen
Kirchheimer Straße 27	SO	66,3	57,4	6	Neuffen
Kirchheimer Straße 31	SO	66,0	57,2	4	Neuffen
Kirchheimer Straße 33	SO	68,2	59,4	6	Neuffen
Kirchheimer Straße 40	NW	64,0	55,1	4	Neuffen
Kirchheimer Straße 53	SO	65,4	56,5	2	Neuffen
Kirchheimer Straße 55	SO	65,5	56,6	1	Neuffen
Lindenplatz 1	NW	65,6	56,8	2	Neuffen
Lindenplatz 5	NO	65,0	56,1	3	Neuffen
<b>Lindenplatz 6</b>	S	<b>70,0</b>	<b>61,1</b>	15	Neuffen
<b>Lindenplatz 7</b>	N	<b>72,4</b>	<b>63,5</b>	17	Neuffen
<b>Lindenplatz 8</b>	S	<b>71,3</b>	<b>62,4</b>	5	Neuffen
<b>Lindenplatz 10</b>	S	<b>70,8</b>	<b>62,0</b>	14	Neuffen
Max-Planck-Straße 1	O	63,6	54,8	3	Neuffen
Max-Planck-Straße 2	O	63,0	54,2	4	Neuffen
<b>Nürtinger Straße 1</b>	S	<b>70,8</b>	<b>61,9</b>	1	Neuffen
Oberer Graben 10	NO	68,9	60,0	0	Neuffen
<b>Oberer Graben 12</b>	NO	<b>70,9</b>	<b>62,0</b>	6	Neuffen
Oberer Graben 16	W	63,7	54,8	1	Neuffen
Oberer Graben 18	W	63,4	54,5	5	Neuffen
<b>Oberer Graben 21</b>	NO	69,5	<b>60,7</b>	3	Neuffen
Oberer Graben 23	NO	68,9	60,0	2	Neuffen
Oberer Graben 28	O	63,1	54,2	2	Neuffen
Oberer Graben 32	SW	67,4	58,5	3	Neuffen
<b>Oberer Graben 35</b>	N	69,1	<b>60,2</b>	7	Neuffen
Oberer Graben 36	S	67,0	58,1	3	Neuffen
Oberer Graben 38	S	67,4	58,6	2	Neuffen
Oberer Graben 40	S	67,8	58,9	2	Neuffen
Oberer Graben 42	S	68,1	59,2	5	Neuffen
Oberer Graben 44	S	68,1	59,2	4	Neuffen
Paulusstraße 3	SW	63,1	54,1	16	Neuffen
Paulusstraße 9	S	66,1	57,2	7	Neuffen
<b>Reutlinger Straße 2</b>	S	<b>70,4</b>	<b>61,6</b>	3	Neuffen
<b>Reutlinger Straße 4</b>	S	<b>71,5</b>	<b>62,6</b>	9	Neuffen
<b>Reutlinger Straße 5</b>	N	<b>70,3</b>	<b>61,4</b>	3	Neuffen
Reutlinger Straße 7	N	68,8	60,0	4	Neuffen
<b>Reutlinger Straße 8</b>	S	<b>71,7</b>	<b>62,9</b>	6	Neuffen
Reutlinger Straße 9	N	66,7	57,8	6	Neuffen
<b>Reutlinger Straße 10</b>	S	<b>71,2</b>	<b>62,3</b>	4	Neuffen
<b>Reutlinger Straße 13</b>	N	<b>71,1</b>	<b>62,3</b>	0	Neuffen
<b>Reutlinger Straße 15</b>	N	<b>71,1</b>	<b>62,3</b>	1	Neuffen
<b>Reutlinger Straße 16</b>	S	<b>71,2</b>	<b>62,3</b>	0	Neuffen
<b>Reutlinger Straße 17</b>	NW	<b>71,4</b>	<b>62,5</b>	21	Neuffen
<b>Reutlinger Straße 18</b>	S	<b>70,5</b>	<b>61,6</b>	3	Neuffen
<b>Reutlinger Straße 20</b>	S	69,0	<b>60,2</b>	9	Neuffen
<b>Reutlinger Straße 21</b>	NW	<b>70,3</b>	<b>61,5</b>	3	Neuffen
<b>Reutlinger Straße 22</b>	SO	<b>71,9</b>	<b>63,0</b>	59	Neuffen
Reutlinger Straße 25	N	67,0	58,2	13	Neuffen
Reutlinger Straße 25/1	N	65,2	56,3	10	Neuffen
<b>Reutlinger Straße 26</b>	SO	69,5	<b>60,6</b>	9	Neuffen
Reutlinger Straße 28	SO	67,2	58,4	11	Neuffen
Reutlinger Straße 30	SO	65,7	56,8	13	Neuffen





## Lärmaktionsplan Stadt Neuffen Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



### Gebäude mit Lärmindex oberhalb Auslösewerte LrT > 65 dB(A) | LrN > 55 dB(A)

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Bewohner	Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)		
Reutlinger Straße 32	SO	65,6	56,8	4	Neuffen
<b>Reutlinger Straße 33</b>	NO	69,6	<b>60,7</b>	6	Neuffen
Reutlinger Straße 34	SO	66,8	57,9	5	Neuffen
Reutlinger Straße 35	N	68,1	59,2	6	Neuffen
Schlossgasse 7	W	64,5	55,6	8	Neuffen
Stuttgarter Straße 10	W	67,9	59,1	3	Neuffen
Stuttgarter Straße 11	O	63,5	54,6	4	Neuffen
Stuttgarter Straße 17	O	68,4	59,5	10	Neuffen
Stuttgarter Straße 19	O	67,8	58,9	0	Neuffen
Stuttgarter Straße 21	O	63,9	55,0	5	Neuffen
Stuttgarter Straße 23	O	65,2	56,3	3	Neuffen
Stuttgarter Straße 25	O	63,7	54,8	2	Neuffen
Stuttgarter Straße 27	O	63,1	54,2	1	Neuffen
Stuttgarter Straße 31	O	68,4	59,5	3	Neuffen
Stuttgarter Straße 43	O	66,9	58,0	6	Neuffen
Stuttgarter Straße 47	O	66,0	57,1	1	Neuffen
Stuttgarter Straße 55	O	63,9	55,0	7	Neuffen
Stuttgarter Straße 57	O	64,1	55,2	5	Neuffen
Stuttgarter Straße 63	O	64,8	56,0	4	Neuffen
Ziegelrain 6	NW	63,7	54,8	1	Neuffen
Ziegelrain 6/1	NW	64,0	55,1	2	Neuffen



## **VI. Synopse**

- Zusammenfassung der Rückmeldungen der Beteiligung der Öffentlichkeit
- Zusammenfassung der Rückmeldungen der Beteiligung der Träger der öffentlichen Belange

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
1	17.12.2018	Regierungspräsidium Stuttgart Abteilung Straßenwesen und Verkehr	<p>Hinsichtlich der Maßnahmenvorschläge im Rahmen der Lärmaktionsplanung nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p><i>I. Ziff. 4.2.1 Geschwindigkeitsbeschränkung Tempo 30 Tag und Nacht L 1210 Einmündung Gaisweg bis Kreisverkehrsplatz Lindenplatz</i></p> <p>Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegen. Die darin beschriebene Gefahrenlage ist gegeben, wenn die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) gemäß § 2 Abs. 1 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. 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.</p> <p>Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen muss die Berechnung des Beurteilungspegels nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) erfolgen (vgl. Ziff. 2.2 Lärmschutz-Richtlinien-StV).</p> <p>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.</p>	Die allgemeinen Erläuterungen werden zur Kenntnis genommen.

		<p>Unabhängig vom Gebietstyp kommen verkehrsrechtliche Maßnahmen insbesondere aber ab den Werten 70 dB(A)/tags und 60 dB(A)/nachts - in Gewerbegebieten mit Zuschlag von 5 dB(A) - in Betracht. Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den vorgenannten Werten, 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) als unverhältnismäßig erscheint.</p> <p>Je geringer die Lärmwerte sind, umso mehr ist auch die Frage von Bedeutung, ob die Lärmbeeinträchtigungen jenseits dessen liegen, was als „ortsüblich“ hingenommen werden muss. Maßstab für diese Bewertung können insbesondere eine bedeutende Zunahme der Verkehrsmenge oder besondere Beeinträchtigungen durch eine bestimmte Verkehrsart sein.</p> <p>Im Zuge des Ermessens sind folgende maßgeblichen Aspekte im Einzelfall zu prüfen:</p> <p>Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), Auswirkungen auf die Luftreinhaltung, Akzeptanz der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer (Erkenntnisse zur V 85), Abwägung mit einer Tempo 40-Regelung.</p> <p>Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurde, und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage, gegeben sind, ist von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen. Der fachrechtliche Ermessensspielraum der Behörde wird durch die Lärmaktionsplanung der Kommune überlagert (VGH Baden Württemberg, 10 S 2449/17, Rn. 28).</p> <p>Der Zustimmungsvorbehalt beim Regierungspräsidium Stuttgart bleibt weiterhin bestehen. Die Prüfung des Regierungspräsidiums Stuttgart wird sich an den dargestellten Kriterien orientieren.</p>	<p>Verdrängungseffekte sowie Auswirkungen auf den ÖPNV sind bei der Anordnung von Tempo 30 ganztags in dem genannten Maßnahmenbereich nicht zu erwarten.</p> <p>Es befinden sich keine Lichtsignalanlagen im geplanten Maßnahmenbereich.</p> <p>Wesentlichster Faktor hinsichtlich der Luftreinhaltung ist ein stetiger Verkehrsfluss. Dieser ist (auch und gerade) bei Tempo 30 gewährleistet.</p> <p>Erkenntnisse zu V 85, die in der Straßenverkehrsplanung Anwendung findet, liegen nicht vor. Eine Beurteilung der Lärmsituation unter Berücksichtigung der V85 ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht relevant, da gemäß VBUS und RLS-90 mit der bestehenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu rechnen ist. Gem. den Lärmschutzrichtlinien-StV soll der</p>
--	--	---	---

		<p><u>Hinweis:</u> Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sollen 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 (z.B. Lärmschutzwände/-wälle, Belagsmaßnahmen oder Schallschutzfenster). Insofern wäre auch eine zeitliche Befristung der Geschwindigkeitsbeschränkung bis zur Umsetzung anderer geplanter Maßnahmen (z.B. lärmarmere Straßenbelag, Ortsumfahrung) denkbar, um eine sofortige und spürbare Entlastung für die Anwohner erreichen zu können.</p> <p><b>II. Ziff. 4.3.1 Lärmsanierung</b></p> <p>Das Regierungspräsidium Stuttgart hat im Zusammenwirken mit der Stadt Neuffen in der Zeit vom Dezember 2013 bis Oktober 2015 zuletzt ein passives Lärmsanierungsprogramm durchgeführt. Von 79 Gebäuden, bei welchen die Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten waren, konnte an 6 Gebäuden der Einbau von Schallschutzfenstern gefördert werden.</p> <p>Aufgrund des erst vor wenigen Jahren durchgeführten Förderprogramms sowie einer sehr hohen Zahl von anhängigen und bereits in die Vorhabensplanung aufgenommenen passiven Sanierungsprogrammen kann eine erneute Durchführung vorerst leider nicht in Aussicht gestellt werden.</p> <p><b>III. Ziff. 4.3.2 Fahrbahndeckensanierungen</b></p> <p>Das Einbringen lärmindernder Fahrbahnbeläge steht in Abhängigkeit zu den Ergebnissen der aktuellen Zustandserfassung und -bewertung (ZEB). Entsprechend der ZEB 2016 auf Landesstraßen ist im Bereich der OD der Stadt Neuffen ein prioritärer Erhaltungsabschnitt gegeben. Eine konkrete Umsetzungsplanung liegt derzeit nicht vor. Zur Vorbereitung der Maßnahme sind zunächst Abstimmungsgespräche zwischen dem Regierungspräsidium Stuttgart und der Stadt Neuffen erforderlich. Das Regierungspräsidium wird sich diesbezüglich mit der Stadt in Verbindung setzen.</p>	<p>Beurteilungspegel durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen unter den Richtwert von allgemeinen Wohngebieten (LrT/LrN 70/60 dB(A)) im Tag-/Nachtzeitraum abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden. Eine Tempo 40-Regelung erfüllt dieses Kriterium allerdings nicht. Da sonst keine negativen Auswirkungen auf den Verkehr zu erwarten sind, ist eine Geschwindigkeitsregelung von Tempo 50 auf Tempo 30 anzustreben.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
--	--	---	--

			<p>Im sonstigen Verlauf der Landesstraßen in der OD der Stadt Neuffen stehen gemäß ZEB 2016 keine weiteren Erhaltungsmaßnahmen an. Im Falle einer künftigen Fahr- bahnsanierung wird von Seiten des Regierungspräsidiums Stuttgart anhand des ak- tuellen Sachstands (z.B. technisches Regelwerk, Lärmbelastung) geprüft, ob die Vo- raussetzungen für den Einsatz eines lärmindernden Belags vorliegen und dieser eingebracht werden kann.</p>	
2	10.01.2019	Landratsamt Esslingen	<p><u>Gewerbeaufsichtsamt:</u></p> <p>Im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplans wurde eine erkennbare und sorgfäl- tige Bestandsanalyse vorgenommen, die Einzelheiten des in der Stadt Neuffen vor- handenen Immissionsgeschehens durch den Straßenverkehr zum Inhalt hat.</p> <p>Untersuchungen zum Gewerbelärm sind im Rahmen der vorliegenden Lärmaktions- planung durch die Stadt Neuffen nicht vorgenommen werden. Lärmprobleme bei Ge- werbe und Industrie treten meist lokal auf und werden über die anlagenbezogenen Regelungen des BImSchG und der TA Lärm gelöst. Die gesetzlichen Anforderungen an einzelne Anlagen sind in Nebenbestimmungen von Genehmigungen konkretisiert und unterliegen der Überwachung durch die zuständigen Behörden. In den §§ 47 a - f BImSchG sind keine weitergehenden Anforderungen enthalten. Aus diesen Grün- den sind hierzu keine weiteren Erhebungen vorgenommen worden.</p> <p>Der vorliegende Entwurf des Lärmaktionsplans basiert auf einer schalltechnischen Untersuchung durch das Ingenieurbüro BS Ingenieure Ludwigsburg. Die dort enthal- tenen Ausführungen sind plausibel und nachvollziehbar.</p> <p>Insofern sind von hier aus keine Anregungen zu der Erstellung des Lärmaktionsplans vorzubringen.</p>	Kenntnisnahme.

		<p><u>Gesundheitsamt:</u></p> <p>Der Entwurf zum Lärmaktionsplan der Stadt Neuffen wird begrüßt, denn laut WHO steht auf der Liste der die Krankheitslast vergrößernden Umweltfaktoren Umweltlärm nach Luftverschmutzung an zweiter Stelle<sup>1</sup>. Gesundheitsschädliche Lärmwirkungen treten selbst unterhalb der Grenzwerte gesetzlicher Regelwerke, wie z. B. der BIm-SchV, TA Lärm etc. und auch unterhalb der schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung des Beiblattes 1 zu DIN 18005 auf. Lärmbelastungen können eine Reihe von nachteiligen Auswirkungen auf die Lebensqualität und die Gesundheit haben (z. B. Herzinfarkte und andere Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Bluthochdruck sowie Schlaf-, Lernstörungen und Stress<sup>2</sup>). Es ist zudem lärmmedizinisch belegt, dass Pegelunterschiede auch kleiner 3 dB(A) vom Menschen wahrgenommen werden und zu Gesundheitsbeeinträchtigungen führen können.</p> <p>Lärminderungsmaßnahmen, die dazu dienen, bereits bestehende und/oder neu entstehende Lärmimmissionen auf die Orientierungswerte der DIN 18005 bzw. auf die Grenzwerte der entsprechenden gesetzlichen Regelwerke abzusenken oder diese sogar auf Immissionswerte unterhalb der gesetzlichen Mindestanforderungen weiter zu reduzieren, sind aus gesundheitsvorsorglicher Sicht daher sinnvoll und hinsichtlich des Gesundheitsschutzes Erfolg versprechend. Deshalb sollte besonders auf Lärmreduzierung bzw. -vermeidung, auch über das gesetzlich geforderte Maß hinaus, geachtet werden.</p> <p>Die letztendlich umgesetzten Lärminderungsmaßnahmen sollten messtechnisch auf ihre Effizienz hin überprüft werden.</p> <p><u>Amt für ÖPNV und Schülerbeförderung:</u></p> <p>Als Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung ist die Einführung eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 ganztags in der Reutlinger Straße auf eine Länge von ca. 350 m von der Einmündung Gaisweg bis Kreisverkehrsplatz Lindenplatz geplant. Dies hat kaum Auswirkungen auf den ÖPNV. Daher hat das Amt für Nahverkehr keine Bedenken.</p> <p><u>Sachgebiet Wasserwirtschaft und Bodenschutz:</u></p> <p>Die vom Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz wahrzunehmenden öffentlichen Belange werden durch den Lärmaktionsplan nicht berührt. Gegen den Plan bestehen keine Bedenken.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
--	--	--	---

		<p><b><u>Straßenbauamt:</u></b></p> <p>Wie aus den angefügten Karten ersichtlich ist, werden einige zulässige Schallwerte gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) überschritten.</p> <p>Konkret sind entlang der L 1210 in der Reutlinger und Nürtinger Straße sowie am Lindenplatz zulässige Schallgrenzwerte sowohl bei Tag, als auch bei Nacht leicht überschritten. Außerdem gibt es noch einzelne Gebäude in der Burgstraße (unter anderem die ev. Kirche), wo die Werte eine leichte Überschreitung aufzeigen. Betrachtet werden deshalb aber insbesondere die Bereiche Reutlinger Straße 2 bis 26 und der Lindenplatz 6 bis 10 sowie Gebäude Nürtinger Straße 1. Bei Gebäude Reutlinger Straße 22 handelt es sich zudem um ein Seniorenheim.</p> <p>Die Maßnahmenkonzeption des Ing. Büros BS-Ingenieure schlägt daher zur Reduzierung der Schallwerte eine Geschwindigkeitsbeschränkung von derzeit 50 km/h auf zukünftig 30 km/h vor. Dem Vorschlag des Ing. Büros folgend, müsste ab Gebäude Reutlinger Straße 34 (Bereich der 90 Grad Kurve) bis zum Lindenplatz generell eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h gelten. Aus Schallschutzgründen wäre aber diese Ausdehnung der Geschwindigkeitsbeschränkung nicht notwendig, sondern es käme allenfalls der Bereich zwischen Gebäude Reutlinger Straße 26 und dem Lindenplatz in Betracht, da die Überschreitungen dort zwar geringfügig, aber relevant wären. Das Seniorenheim Reutlinger Straße 22 wäre dann ebenfalls von der Maßnahme eingeschlossen.</p> <p>Aus Gründen der Leichtigkeit des Verkehrs ist die Maßnahme aus unserer Sicht nicht unbedingt sinnvoll.</p> <p>Die Landesstraße 1210 bildet eine Querverbindung zwischen den Bundesstraßen 465 und 313 im Vorland der Schwäbischen Alb. Diese Route ist deshalb sowohl für den Freizeitverkehr landschaftlich attraktiv, als auch als verkehrliche Verbindung wichtig. Aus dem Grunde ist dies auch für Sportwagen- und Motorradausflüge interessant. Einzelschallereignisse wie z.B. die von lauten Motorrädern oder manchen Sportwagen blieben trotz weiterer Geschwindigkeitsreduzierung weiterhin präsent. Oft sind es aber gerade diese Einzelschallereignisse, welche als störend empfunden werden.</p> <p>Es wird empfohlen, die Problematik im Rahmen der Verkehrsschaukommission vor Ort zu besprechen, um eine sinnvolle Regelung treffen zu können.</p> <p><b><u>Sachgebiet Naturschutz und Naherholung:</u></b></p> <p>Im Maßnahmenplan ist lediglich die Ausweisung einer 30er-Zone im Innenbereich dargestellt; weitere Maßnahmen, insbesondere im Außenbereich, sind nicht geplant, sodass naturschutzfachliche Belange hier nicht betroffen sind.</p>	<p>Die allgemeinen Erläuterungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH BW, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2249/17, Rn. 36). Diese Pegel sind in dem Maßnahmenbereich in der Reutlinger Straße ab der Einmündung Gaisweg bis zum Lindenplatz flächendeckend vorhanden.</p> <p>Kennntnisnahme. Hinweis: Bei der vorgeschlagenen Maßnahme handelt es sich um eine Tempo 30-Regelung und nicht um eine 30er Zone.</p>
--	--	--	--



		<p><b><u>Polizeibehörde:</u></b></p> <p>Aus Sicht der Polizeibehörde gibt es gegen die geplante Maßnahme einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Reutlinger Straße keine grundlegenden Einwände.</p> <p>Eine Verlagerung von Verkehr in angrenzende Wohngebiete ist mangels Alternativstrecken kaum zu erwarten und die reglementierte Strecke ist zudem mit ca. 350 m nicht sonderlich lang. Eine Umfahrung der Reutlinger Straße durch Wohngebiete würde in jedem Fall längere Fahrzeiten zur Folge haben.</p> <p>In Fahrtrichtung Kohlberg parken zudem häufig Fahrzeuge am rechten Fahrbahnrand, was eine ungehinderte Durchfahrt in dieser Richtung eigentlich unmöglich macht.</p> <p>Ob die Maßnahme den gewünschten Effekt einer Lärmreduzierung um rund 2 bis 3 dB(A) erbringt bleibt abzuwarten.</p> <p><b><u>Straßenverkehrsbehörde:</u></b></p> <p>Zur Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung oder zum Verbot des fließenden Verkehrs aus Lärminderungsgründen müssen die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO erfüllt sein. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung (...) erheblich übersteigt. Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbeeinträchtigten regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33).</p> <p>Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellt die Lärmschutz-Richtlinien-StV eine Orientierungshilfe dar. Die Berechnung des Beurteilungspegels hat nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) zu erfolgen. Gemäß Ziffer 2 der Lärmschutz-Richtlinien-StV kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort die Richtwerte von 70 dB(A)/tags und 60 dB(A)/nachts – in Gewerbegebieten mit Zuschlag von 5 dB(A) - überschritten wird.</p> <p>Der Maßnahmenplan des Ingenieurbüros BS-Ingenieure sieht zwischen der Reutlinger Str. 33 und dem Lindenplatz eine Reduzierung der Geschwindigkeit von derzeit 50 km/h auf 30 km/h vor.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die allgemeinen Erläuterungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
--	--	---	--

			<p>Aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zwischen dem Lindenplatz und der Reutlinger Straße 33 denkbar, da hier die Richtwerte von 70 dB(A)/tags und 60 dB(A)/nachts teils deutlich überschritten werden. Besonders das Senioren-Wohnheim ist von der Lärmbelastung betroffen und überschreitet die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV festgelegten Grenzwerte.</p> <p>Im weiteren Streckenverlauf befindet sich im Bereich der Reutlinger Str. 34 eine 90 Grad Kurve, bei der die eigene Geschwindigkeit nach § 3 Abs. 1 StVO ohnehin entsprechend angepasst werden muss.</p> <p>Im Rahmen des Kooperationserlasses des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 29. Oktober 2018 prüft die Straßenverkehrsbehörde als untere Verkehrsbehörde, ob die Entscheidungen der Stadtverwaltung über die verkehrsbeschränkende Maßnahmen unter Einbeziehung ihres Ermessens fehlerfrei getroffen wurden. Einzubeziehende Gesichtspunkte wären beispielsweise die Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, mögliche Auswirkungen auf den ÖPNV oder Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr. Eine Maßnahmenabwägung und deren einzelfallabhängige, maßgebliche Aspekte sind aus dem vorliegenden Lärmaktionsplan jedoch nicht ersichtlich. Die Stadtverwaltung Neuffen hat daher der Straßenverkehrsbehörde eine genauere Erläuterung über den Abwägungsvorgang, der zur Entscheidung über die Maßnahme führte, vorzulegen, bevor die Umsetzung der geplanten Maßnahme angeordnet werden kann.</p>	
3	23.11.2018	Bürger 1 Wohnhaft in der Albstraße	<p>Vorschläge zur Albstraße:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtheitliche Erneuerung des Fahrbahnbelags inkl. Schachtdeckel</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Zuständigkeit liegt hierbei beim Land BW. Der LAP regt an, bei dem Baulastträger die Durchführbarkeit von Lärminderungsmaßnahmen prüfen zu lassen. Das Einbringen lärmindernder Beläge steht in Abhängigkeit zu den Ergebnissen der aktuellen Zustandserfassung und -bewertung (ZEB). Entsprechend der ZEB 2016 auf Landesstraßen ist im Bereich der OD Neuffen ein prioritärerer Erhaltungsabschnitt gegeben. Eine konkrete Umsetzungsplanung liegt noch nicht vor. Im Falle einer</p>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo 40 (oder ggf. 30, im Fall, dass eine Erneuerung des Belags den momentanen finanziellen Rahmen übersteigen würde) im unteren/ engen Drittel der Albstraße (Höhe Altglascontainer bis zur Höhe des Fußwegs Abzweig Auf der Stiegel)</li> <li>• Dauerhafte Geschwindigkeitsüberwachung beider Fahrbahnen an geeigneter Stelle</li> </ul>	<p>zukünftigen Fahrbahnsanierung wird von Seiten des RP Stuttgart geprüft, ob die Voraussetzungen für den Einsatz eines lärmindernden Belags vorliegen und dieser eingebracht werden kann.</p> <p>In dem genannten Bereich werden die Werte des vordringlichen Handlungsbedarfs von 70/60 dB(A) im Tag- und Nachtzeitraum nicht überschritten. Die sog. „Auslösewerte“ werden nur an vereinzelt Gebäuden erreicht, so dass eine Anordnung einer Temporeduzierung als Lärmschutz nicht begründbar ist.</p> <p>Die Auswahl von Messstellen für Geschwindigkeitsüberwachungen kann nur aus Gründen der Verkehrssicherheit erfolgen. Die Zuständigkeit liegt im vorliegenden Fall beim Landkreis.</p>
--	--	--	--	---

4	12.01.2019	Bürger 2 Wohnhaft in der Neuhäuser Straße	<p>Den Lärmaktionsplan möchte ich für Kappishäusern wie folgt kommentieren. Sowohl die Verkehrsnennwerte als auch die Lärmpegelwerte zeigen auch für Kappishäusern dringenden Handlungsbedarf, obwohl sie teilweise nur unwesentlich über den Grenzwerten liegen.</p> <p>Die Ortsdurchfahrt Kappishäusern hat eine Fahrbahnbreite, die bei links oder rechts geparkten Fahrzeugen keinen Gegenverkehr zulässt. Dadurch kommt es zu häufigen Scharfbremungen und Wiederanfahrten genervter Autofahrer mit quietschenden Reifen. Dies wird dadurch verschlimmert, dass an mindestens 2 Stellen die Sicht durch topografische Gegebenheiten wie Buckel oder Kurven eingeschränkt ist: in der Metzinger Straße von der Einmündung Kohlberger Straße bis zum Ortsausgang Richtung Metzingen/Kohlberg und in der Dettinger Straße zwischen den Einmündungen Bergstraße und Weinbergweg.</p> <p>Ich möchte anregen, bei der Beurteilung der Situation in Kappishäusern nicht nur streng nach EU Richtlinie und BImSchG zu urteilen, sondern zu berücksichtigen, dass es in Kappishäusern gerade mal einen Zebrastreifen gibt, gegenüber der Einmündung Bergstraße. Für Kinder und ältere Menschen besonders, aber eigentlich für alle wird das Dorf so zerschnitten. Dies umso mehr, als viele Autofahrer den Zebrastreifen entweder zu spät realisieren oder absichtlich den Vorrang der Fußgänger ignorieren.</p> <p>Eine weitere berücksichtigenswerte Besonderheit in Kappis ist, dass viele Wohngebiete kaum mehr als einen Meter von der Straße entfernt stehen. Eine isolierte Lärmpegelmessung trägt dem nicht Rechnung.</p> <p>Der Lärmschutzbeauftragte der baden-württembergischen Landesregierung Thomas Marwein hat erst vergangenes Jahr dazu aufgerufen, dass mehr Gemeinden mit mehr Aktionen aktiv gegen Verkehrslärm vorgehen.</p> <p>Was im Entwurf des Lärmaktionsplan als Alternative nicht vorkommt, möchte ich hiermit anregen: Tempo 40 für die gesamte Ortsdurchfahrt Kappishäusern.</p>	<p>Die Aussagen des Einwohners zur Lärmsituation in Kappishäusern werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>In Kappishäusern werden die Werte des vordringlichen Handlungsbedarfs von 70/60 dB(A) im Tag- und Nachtzeitraum nicht überschritten. Die sog. „Auslösewerte“ werden nur an einigen vereinzelt Gebäuden erreicht, so dass eine Anordnung einer Temporeduzierung sowohl auf 40 km/h als auch auf 30 km/h als Lärmschutz nicht begründbar ist.</p> <p>Das Thema Verkehrssicherheit ist nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes.</p> <p>Die Abstände der Häuserfassaden zur Straße wurden berücksichtigt. Straßenverkehrslärm wird auf Grundlage der geltenden Rechtsvorschriften gerechnet und nicht gemessen.</p>
---	------------	--	--	--

---

Wettemarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.0  
Fax 07141.8696.33  
[www.bsingenieure.de](http://www.bsingenieure.de)

