Schalltechnische Untersuchung

Lärmaktionsplan (Entwurf)
Gemeinde Deißlingen

5511

BS INGENIEURE
Verkehrsplanung
Straßenplanung
Schallimmissionsschutz

Projekt: Lärmaktionsplan der Gemeinde Deißlingen

Projektnummer: 5511

Projektleitung: Wolfgang Schröder

Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Vanessa Schill

Auftraggeber: Gemeinde Deißlingen
Kehlhof 1
78652 Deißlingen

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

Ludwigsburg, 30. Mai 2017

INHALT

1. AUFGABENSTELLUNG 3

2. EINFÜHRUNG 4

2.1 RECHTLICHER HINTERGRUND 4
2.2 STUFEN DER LÄRMAKTIONSPLANUNG 4
2.3 ZUSTÄNDIGKEITEN 5
2.4 BERECHNUNGSGRUNDLAGEN 5
2.5 LÄRMINDIZES L_{DEN} UND L_N 6
2.6 AUSLÖSEWERTE, MAßNAHMENWERTE UND GESUNDHEITSGEFÄHRDUNG 6

3. LÄRMKARTIERUNG 8

3.1 ÖRTLICHE SITUATION 8
3.2 KARTIERUNGSUMFANG UND VERKEHRSKENNWERTE 8
3.3 ERGEBNISSE DER LÄRMKARTIERUNG 8

4. LÄRMMINDERUNGSPLANUNG 10

4.1 REALISIERTE LÄRMMINDERUNGSMAßNAHMEN 10
4.2 FESTGELEGTE LÄRMMINDERUNGSMAßNAHMEN 10
4.3 WEITERE MAßNAHMEN 12

5. SCHLUSSBEMERKUNGEN 14

LITERATUR 15

ANHANG 17

1. AUFGABENSTELLUNG

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 Bundes-Immissionsschutzgesetzes – „Verordnung über die Lärmkartierung“ [3].

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] fordert die Kartierung von Immissionen von Hauptstrecken des Straßen- und Schienenverkehrs sowie von Großflughäfen. Für besonders lärmbetroffene Gebiete sind anschließend Lärmaktionspläne zu erstellen. Zuständig für die Aufstellung der Lärmaktionspläne sind in Baden-Württemberg zumeist die Kommunen.

Auf der Grundlage unseres Arbeitsprogramms vom 11. November 2014 wurden wir von der Gemeinde Deißlingen beauftragt, den vorliegenden Lärmaktionsplan zu erarbeiten.

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 Lärmminderung 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 zum 18. Juli 2008 fertigzustellen.

In der **zweiten Stufe** wurden 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. Ursprüngliches Ziel war es, die Lärmaktionsplanung der zweiten Stufe bis zum 18. Juli 2013 fertigzustellen.

Die vorgenannten Zahlen beschreiben lediglich die Orte, für die die Aufstellung von Lärmaktionsplänen gemäß § 47d Abs. 1 BImSchG verpflichtend vorgeschrieben war. Davon unberührt ist die in der gemeindlichen Planungshoheit begründete planerische Gestaltungsfreiheit, weitere regelungsbedürftige Lärmbelastungssituationen im Gemeindegebiet in das Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans einzubeziehen. [5].

2.3
Zuständigkeiten

Für die Erarbeitung der Lärmaktionspläne sind grundsätzlich die Kommunen zuständig. Somit wird als zuständige Behörde für den Lärmaktionsplan benannt:

Gemeinde Deißlingen | Kehlhof 1 | 78652 Deißlingen

Für die Umsetzung der in einem Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen sind die jeweiligen Fachbehörden zuständig. Dieses sind in Bezug auf Straßenlärm insbesondere die jeweiligen Straßenbaubehörden bzw. Straßenverkehrsbehörden, wobei die gesetzlich verpflichtende Zielsetzung der Lärmaktionsplanung „schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen, oder sie zu mindern“ entsprechend zu berücksichtigen ist. Der deutsche Gesetzgeber hat sich bei der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie für ein Kooperationsmodell entschieden. Gemäß §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 BImSchG sind die Maßnahmen, die Lärmaktionspläne festlegen, durch Anordnungen oder sonstige 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. Für Maßnahmen ohne planungsrechtlichen Charakter postuliert das Gesetz eine strenge Bindungswirkung (Jarass, BImSchG, 11. Aufl. 2015, § 47d Rn. 16). Planungsrechtliche Festlegungen sind zu berücksichtigen (vgl. hierzu auch den sog. „Kooperationserlass“ des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 23. März 2012 [5]).

2.4
Berechnungsgrundlagen

Die grundlegende Lärmkartierung im Rahmen eines Lärmaktionsplans hat nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] auf Basis der deutschen „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“ [6] zu erfolgen. Diese basieren auf den nach deutschem Recht geltenden „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)“ [7], wobei diverse Abweichungen zwischen den Berechnungsgrundlagen bestehen. Neben abweichenden Beurteilungszeiträumen (vgl. 2.5) sind dies insbesondere eine unterschiedliche Schwerverkehrsdefinition (3,5 t gemäß VBUS, 2,8 t gemäß RLS-90) sowie die (Nicht-) Berücksichtigung eines Lästigkeitszuschlags für die erhöhte Störwirkung im Umkreis von Verkehrslichtsignalanlagen.

Durch die abweichenden Berechnungsgrundlagen ergeben sich Differenzen zwischen den nach VBUS [6] bzw. RLS-90 [7] ermittelten Lärmpegeln. Diese Unterschiede sind insbesondere vor dem Hintergrund relevant, als dass die zuständigen Fachbehörden die in Lärmaktionsplänen enthaltenen Maßnahmen auf Grundlage der für sie maßgeblichen RLS-90 [7] abwägen. Der Kooperationserlass des MVI [5] gibt daher ein pauschaliertes Verfahren zur Ermittlung von RLS-90-Pegeln aus zuvor nach VBUS errechneten Lärmindizes vor.

Die Berechnung der Lärmindizes erfolgte anhand von Gebäudelärmkarten, wobei die zur Berechnung notwendigen Immissionspunkte den Vorgaben der „Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)“ [8] folgend festgelegt wurden. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] sieht zudem die nach unterschiedlichen Pegelbereichen differenzierte Ausweisung der Anzahl der lärmbelasteten Menschen, sowie von Schul- und Krankenhausgebäuden vor. Methoden zur Ermittlung von Einwohnerzahlen auf der Grundlage statistischer Parameter sowie die Zuordnung der Bewohner auf die Teilfassaden eines Gebäudes sind in der VBEB [8] beschrieben. Abweichend von diesem theoretischen Vorgehen wurden zur Abbildung real bestehender Lärmbelastungen die im Juli 2015 gemeldeten Einwohner den jeweiligen Wohngebäuden zugewiesen und gemäß VBEB [8] auf die Fassadenabschnitte und Geschosse der Gebäude aufgeteilt.

2.5 Lärmindizes L_{DEN} und L_N

Im Gegensatz zu den nach deutschem Recht angewendeten Beurteilungszeiträumen Tag (6 - 22 Uhr) und Nacht (22 - 6 Uhr) werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie gewichtete Mittelungspegel (Lärmindizes) verwendet.

Anhand des Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} wird die Lärmbelastung für einen 24h-Tag angegeben. Er wird aus den Mittelungspegeln für die drei Zeiträume Day (6 - 18 Uhr), Evening (18 - 22 Uhr) und Night (22 - 6 Uhr) berechnet, wobei in den Abend- und Nachtstunden Zuschläge aufgrund der erhöhten Störwirkung von Geräuschen berücksichtigt werden. Der Nachtlärmindex L_N bezieht sich rein auf die acht Nachtstunden zwischen 22 und 6 Uhr.

Für die Abwägung der Straßenverkehrsbehörde über die Umsetzung von im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Lärmminderungsmaßnahmen sind hingegen wiederum die RLS-90 maßgebend, weshalb die ermittelten Lärmindizes L_{DEN} und L_N in die Beurteilungspegel tags (LrT) und nachts (LrN) transformiert werden müssen.

2.6 Auslösewerte, Maßnahmenwerte 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“ [9]. 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“ [9].

Wissenschaftliche Beiträge zur Lärmwirkungsforschung sehen bei dauerhafter Lärmexposition mit Mittelungspegeln von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts Hinweise auf eine Zunahme des Herzinfarktrisikos um ca. 20% [10]. In einem Schreiben vom 10. September 2014 unterstreicht die Lärmschutzbeauftragte des Landes Baden-Württemberg, Frau Staatssekretärin Gisela Splett, die diesbezügliche Ziel-

setzung der Lärmaktionsplanung, Lärmbetroffenheiten über einem L_{DEN} von 65 dB(A) bzw. einem L_N über 55 dB(A) nach Möglichkeit zu vermeiden [11].

Die Gemeinde Deißlingen folgt dieser Empfehlung und legt für die Lärmaktionsplanung die Maßnahmenwerte auf L_{DEN} von 65 dB(A) und L_N von 55 dB(A) fest. Damit werden alle Personen erfasst, die Lärm ausgesetzt sind, der zu einer Beeinträchtigung der Gesundheit führen kann. Bei Pegelwerten oberhalb der 65 / 55 dB(A) sind Maßnahmen zur Lärmminderung erforderlich.

3. LÄRMKARTIERUNG

3.1
Örtliche Situation

Die Gemeinde Deißlingen besteht aus den Gemeindeteilen Deißlingen und Lauffen und liegt am Oberlauf des Neckars am südlichen Rand des Landkreises Rottweil. Im Süden der Gemarkung befindet sich das Gewerbegebiet „Auf Mittelhardt“. Zum 31.12.2014 lebten 5.961 Einwohner in der Gemeinde.

Deißlingen grenzt im Nordosten an Zimmern ob Rottweil und Rottweil, im Osten an Aldingen und Trossingen (beide im Landkreis Tuttlingen), im Süden an Villingen-Schwenningen und im Westen an Dauchingen und Niedereschach (alle drei im Schwarzwald-Baar-Kreis).

Die Bundesautobahn A 81 verläuft westlich des Gemeindegebietes in Nord-Süd-Richtung. Die Bundesstraße B 27 läuft in Südwest-Nordost-Richtung durch die Gemeindeteile Deißlingen und Lauffen. In der Ortsdurchfahrt Deißlingen besteht auf der B 27 ein einseitiges Tempolimit auf v = 80 km/h in Richtung Villingen-Schwenningen. Im Gemeindeteil Lauffen gilt für beide Fahrtrichtungen ein Tempolimit von v = 80 km/h.

3.2
Kartierungsumfang und Verkehrskennwerte

In die Lärmkartierung des Straßenverkehrs wurden die Bundesautobahn A 81, die Bundesstraßen B 27 und B 523 sowie die Landesstraße L 433 einbezogen.

Die der Lärmkartierung zugrunde gelegten Verkehrskennwerte entstammen dem Verkehrsmonitoring 2010 des Landes Baden-Württemberg (SVZ).

Tabelle 1: Verkehrskennwerte der betrachteten Streckenabschnitte

Straße	Kfz / 24 h	SV > 3,5 t
A 81	44.656	14,1 %
B 27 südlich Zubringer A 81	16.984	9,5 %
B 27 nördlich Zubringer A 81	13.708	5,5 %
B 523	12.528	8,1 %
L 433	9.496	3,6 %

3.3
Ergebnisse der Lärmkartierung

Die Kartierung des Straßenverkehrslärms erfolgte in Form von Rasterlärmkarten (Pläne 5511-01a-c und 5511-02a-c), die einen flächenhaften Eindruck der Lärmsituation vermitteln, sowie in Form von Gebäudelärmkarten (5511-03a-c und 5511-04a-c), die Aussagen zu den Lärmpegeln an den betroffenen Gebäudefassaden erlauben. In den Plandarstellungen farbig hervorgehoben sind dabei Gebäude, deren

lauteste Fassade Pegel aufweist, bei denen Handlungsbedarf besteht, um gesundheitsgefährdende Auswirkungen des Straßenverkehrslärms bei den Anwohnern zu mindern. Dies ist bei Beurteilungspegeln von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts gegeben. Diese sollten 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 [11].

In Mittelhardt, zwischen der A 81 und der B 27, sind die Maßnahmenwerte tags und nachts an vier Wohngebäuden überschritten. Entlang der B 27 werden in beiden Zeitbereichen an zahlreichen Wohngebäuden an der Ortsdurchfahrt Deißlingen die Maßnahmenwerte von 65 / 55 dB(A) überschritten. Für Einzelgebäude wurden Pegel größer 70 / 60 dB(A) ermittelt. Die maximalen Pegelwerte werden in der Kirchbergstraße 64 erreicht: tags 70 dB(A), nachts 62 dB(A). Im Ortsteil Lauffen wirkt sich die bestehende Lärmschutzwand positiv auf die Lärmimmission aus. Dennoch werden an elf Gebäuden entlang der B 27 die Maßnahmenwerte teilweise deutlich überschritten. Hier liegen Pegelwerte von bis zu 66 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts vor.

PLÄNE Die Kartierungsergebnisse sind in den Plänen 5511-01 bis 5511-04 aufbereitet.

ANHANG Sämtliche Gebäude, an denen Fassadenpegel oberhalb der Maßnahmewerte der Lärmaktionsplanung (65 dB(A) tags, 55 dB(A) nachts) ermittelt wurden, sind in der Immissionsorttabelle im Anhang aufgeführt.

In Tabelle 2 ist dargestellt, wie viele Einwohner der Gemeinde Deißlingen welchen durch den Straßenverkehr verursachten Lärmindizes ausgesetzt sind. Die Einwohner eines Hauses wurden dabei gemäß VBEB [8] auf die Fassadenabschnitte des jeweiligen Wohngebäudes verteilt. Hervorgehoben sind die den Maßnahmenwerten der Lärmaktionsplanung Deißlingen entsprechenden Pegelbereiche.

Tabelle 2: Einwohner nach Pegelbereichen

Pegelbereich	Einwohner	
dB(A)	L_{DEN} (24h)	L_N (Nacht)
50 – 55	1.276	175
55 – 60	364	**51**
60 – 65	135	**7**
65 – 70	**40**	
> 70	**3**	

Der durchgeführten Lärmkartierung der A 81, B 297, B 523 sowie der L 433 zufolge sind 43 Bewohner der Gemeinde 24-Stunden-Mittelungspegeln von L_{DEN} 65 dB(A) und mehr ausgesetzt. 3 Bewohner sind gar von dauerhaften Pegeln von über 70 dB(A) betroffen. In der Nacht sind 58 Personen Pegeln oberhalb der Maßnahmenwerte der Lärmaktionsplanung von L_N 55 dB(A) ausgesetzt. 7 sind von zweifellos gesundheitsgefährdenden Pegeln von 60 dB(A) und mehr betroffen.

4.
LÄRMMINDERUNGSPLANUNG

Im Folgenden werden bereits umgesetzte Lärmschutzmaßnahmen benannt sowie die im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgeschlagenen Vorhaben aufgezeigt, die eine Lärmminderung entlang der betrachteten Straßen zum Ziel haben.

4.1
Realisierte Lärmminderungsmaßnahmen

In der Vergangenheit wurden bereits verschiedene Maßnahmen ergriffen, um die Lärmbelastung der Anwohner entlang der Bundesstraße B 27 zu mindern.

- Auf der der Ortsdurchfahrt der B 27 in Deißlingen besteht in Richtung Villingen-Schwenningen ein einseitiges Tempolimit von v = 80 km/h. In Lauffen wurde in beide Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf v = 80 km/h eingeführt.
- 1994/1995 wurde an der B 27 im Ortsteil Lauffen eine Lärmschutzwand gebaut. Von Deißlingen kommend in Fahrtrichtung Rottweil befindet sich die Lärmschutzwand beidseitig der B 27, nach ca. 260 m endet die Wand auf der linken Seite. Die Lärmschutzwand auf der rechten Seite verläuft weiter durch ganz Lauffen.

4.2
Festgelegte Lärmminderungsmaßnahmen

Im Einwirkungsbereich der B 27 werden in Deißlingen und Lauffen an zahlreichen Gebäuden die Maßnahmenwerte von 65 / 55 dB(A) teilweise deutlich überschritten. Somit sind weitere Maßnahmen zur Lärmminderung festzulegen.

4.2.1 Ortsdurchfahrt B 27 Deißlingen: beidseitig Tempo 70

Um die Schallpegel in der Ortsdurchfahrt Deißlingen und Lauffen zu verringern, wird im Lärmaktionsplan die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf der B 27 in beide Fahrtrichtungen auf 70 km/h festgelegt.

Die Wirkung der vorgeschlagenen Temporeduzierung auf v = 70 km/h beläuft sich auf bis zu 2,4 dB(A).

In Deißlingen sind vor allem Gebäude in der Fritz-Kiehn-Straße von den Emissionen der B 27 betroffen. Dieses Wohngebiet gab es schon an dieser Stelle bevor die B 27 gebaut wurde. Durch den Bau der Straße und die seit Jahrzehnten kontinuierliche Verkehrszunahme sind die in der Fritz-Kiehn-Straße lebenden Menschen von ständig steigenden Lärmpegeln zum Teil erheblich in ihrer Gesundheit gefährdet. Um dem Ziel der EU-Umgebungslärmrichtlinie, der Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus, gerecht zu werden, sind daher kurzfristig wirkende Maßnahmen geboten.

Zusätzlich zum vorrangigen Ziel des Gesundheitsschutzes kommen entwicklungspolitische Erwägungen. Derzeit ist das Durchschnittsalter der Anwohner relativ hoch, so dass hier in den kommenden Jahren ein Generationenwechsel ansteht. Aufgrund der hohen Lärmpegel der B 27 ist dieses Gebiet unattraktiv für potentielle neue Anwohner. Neben einem Wertverfall aufgrund des Lärms wird zusätzlich eine negative Veränderung der Sozialstruktur befürchtet. Dieses Wohngebiet steht in dieser Hinsicht beispielhaft für alle Wohngebiete entlang der B 27.

Zur Verbesserung und Sicherung des Gesundheits- und Umweltschutzniveaus sowie um einem Verfall entgegen zu wirken und einen Leerstand zu verhindern, wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf v = 70 km/h auf der B 27 festgesetzt. Die Geschwindigkeitsreduzierung ist nach Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags (siehe 4.2.4) auf ihre Erforderlichkeit hin zu überprüfen und ggf. anzupassen oder aufzuheben.

4.2.2 Verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung und -beeinflussung

Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt die Lärmbelastung. Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen trägt somit zur Lärmminderung bei. Die Überwachung der Geschwindigkeit mit „Blitzern“ ist eine Sofortmaßnahme und kann 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 festgesetzt, die Intensität von Geschwindigkeitsüberwachungen zu erhöhen. Dazu sollen in Deißlingen stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen eingerichtet werden. Auch eine Überwachung der Höchstgeschwindigkeit mit mobilen Kontrollen soll häufiger durchgeführt 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.

4.2.3 B 27: Lärmsanierung gemäß Verkehrslärmschutzrichtlinien

Die Verkehrslärmschutzrichtlinien [12] definieren die Voraussetzungen für die sogenannte Lärmsanierung, also die nachträgliche Minderung von Lärmbelastungen an bestehenden Straßen in der Baulast des Bundes. Sanierungsmaßnahmen, die sei-

tens der Straßenbauverwaltungen als freiwillige Leistung im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel durchgeführt werden können, kommen insbesondere bei Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung in Betracht. Diese Auslösewerte wurden mit dem Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 22.01.2016 [12] für Landesstraßen auf 65 / 55 dB(A) in Wohngebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen, 67 / 57 dB(A) in Kern-, Dorf- und Mischgebieten sowie auf 72 / 62 dB(A) in Gewerbegebieten abgesenkt.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Deißlingen wird beim zuständigen Straßenbaulastträger die Prüfung auf Durchführbarkeit von Lärmsanierungsmaßnahmen gemäß der Verkehrslärmschutzrichtlinien [12] beantragt. Die im Zuge der durchgeführten Lärmkartierung ermittelten Beurteilungspegel entlang der B 27 überschreiten insbesondere nachts an zahlreichen Gebäuden die jeweiligen Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung. Neben dem ermittelten Lärmpegel sind zusätzliche Voraussetzungen wie das Alter der Gebäude bzw. der Fenster sowie ggf. in der Vergangenheit bereits erfolgte Zuschüsse zu Lärmsanierungsmaßnahmen zu prüfen.

Im Lärmaktionsplan wird als Maßnahme zur Lärmsanierung eine Verlängerung der bestehenden Lärmschutzwand an der B 27 in Lauffen Fahrtrichtung Deißlingen um ca. 100 m festgesetzt. Die bestehende Lärmschutzwand beginnt am Ortseingang auf der rechten Seite erst ab dem 4. Gebäude. Die davor liegenden Gebäude der Römerstraße 103 - 109 weisen im Zeitbereich nachts Pegel von 57 – 59 dB(A) auf und liegen somit oberhalb der Auslösewerte der Lärmsanierung.

4.2.4 Erneuerung des Fahrbahnbelags auf der B 27

Laut Auskunft der Gemeinde Deißlingen wurde der Fahrbahnbelag der B 27 in Deißlingen seit Bau noch nicht erneuert. Somit wird im Lärmaktionsplan für die Ortsdurchfahrten Deißlingen und Lauffen der Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags festgelegt.

Mit dem Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 17.07.2015 [13] sollen bei Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung als Maßnahme bevorzugt lärmmindernde Asphaltdeckschichten eingesetzt werden. Nach Einbau des lärmmindernden Fahrbahnbelags sind bereits angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkungen auf ihre Erforderlichkeit hin zu überprüfen und ggf. anzupassen oder aufzuheben.

4.3 Weitere Maßnahmen

4.3.1 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 Alter-

native 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.

4.3.2 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 [10].

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 sollten auch der Gewerbelärm sowie der Sport- und Freizeitlärm einbezogen werden. Gerade im Bereich Freizeitlärm sind durch entsprechende Veränderungen des individuellen Verhaltens nicht unerhebliche Lärmminderungspotenziale zu erkennen. Aber auch im Bereich des Straßenverkehrs können beispielsweise durch Hinweise auf eine lärmarme Fahrweise Impulse zur Lärmreduzierung gesetzt werden, die auf das individuelle Verhalten zielen.

4.3.3 Strategische Planung sensibilisieren

Da die Lärmminderungsplanung als langfristig angelegte strategische Planung zu verstehen ist, ist es von besonderer Bedeutung, dass die Themen Lärmbelastung und Lärmminderung 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 [11] 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 werden Maßnahmen zur Minderung der straßenverkehrsbedingten Lärmbelastung aufgezeigt. Es handelt sich dabei vorrangig um eine Geschwindigkeitsbeschränkung der B 27 auf Tempo 70 in der Ortsdurchfahrt Deißlingen in beiden Richtungen sowie die Prüfung auf die Durchführbarkeit von Lärmsanierungsmaßnahmen. Die für die Umsetzung dieser Maßnahmen zuständigen Fachbehörden bzw. Planungsträger sind im weiteren Aufstellungsverfahren zu beteiligen.

Konkrete Hinweise zur Bindungswirkung von rechtsfehlerfrei in einem Lärmaktionsplan aufgenommenen Maßnahmen gibt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) in Abschnitt C seines Schreibens vom 23. März 2012 (sog. Kooperationserlass, [5]).

Bei straßenbaulichen Maßnahmen ist die erforderliche Abwägung im Lärmaktionsplan vorzunehmen. Dasselbe gilt für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen. Die Tatbestandsvoraussetzungen nach § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung sind durch die Gemeinde zu prüfen. Die Argumente, die für eine Beschränkung des fließenden Verkehrs sprechen, sind dabei mit den Belangen des Verkehrs und der Verkehrsfunktion der Straße abzuwägen. Kommt die rechtsfehlerfreie Abwägung zu dem Ergebnis, dass die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung vorliegen, ist diese Festlegung für die Straßenverkehrsbehörden bindend. Eine eigene Prüfung findet nicht mehr statt.

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] Strategie für einen lärmarmen Verdichtungsraum – Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Stuttgart, 2011

[5] Lärmaktionsplanung – Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 23. März 2012

[6] Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)
Bundesministerium der Justiz (Hrsg.), Bundesanzeiger vom 22. Mai 2006

[7] RLS-90, Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
Bundesminister für Verkehr, Abteilung Straßenbau
Ausgabe 1990

[8] 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

[9] Lärmaktionsplanung – Neuer Musterbericht und EU-Pilotverfahren
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 11. Oktober 2013

[10] Ising, H., Kruppa, B.: Zum gegenwärtigen Erkenntnisstand der Lärmwirkungsforschung. Notwendigkeit eines Paradigmenwechsels. -In: Umweltmed Forsch Prax 6 (4) 2001

[11] Lärmaktionsplanung zum Schutz der Gesundheit
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 10. September 2014

[12] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)
27. Mai 1997, Aktualisierung Januar 2016

[13] Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärmmindernden Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 17. Juli 2015

Aufgestellt durch:

BS INGENIEURE
LUDWIGSBURG

Ludwigsburg, 30. Mai 2017

Wolfgang Schröder Projektleitung	Vanessa Schill Bearbeitung

ANHANG

Lärmkartierung Status quo

I. Pläne Status quo

- Plan 5511-01a-c Rasterlärmkarte L_{DEN} (VBUS)
- Plan 5511-02a-c Rasterlärmkarte L_{Night} (VBUS)
- Plan 5511-09a-c Gebäudelärmkarte Tag (RLS90), Status quo
- Plan 5511-10a-c Gebäudelärmkarte Nacht (RLS90), Status quo

II. Immissionspegel Status quo (VBUS und RLS-90)

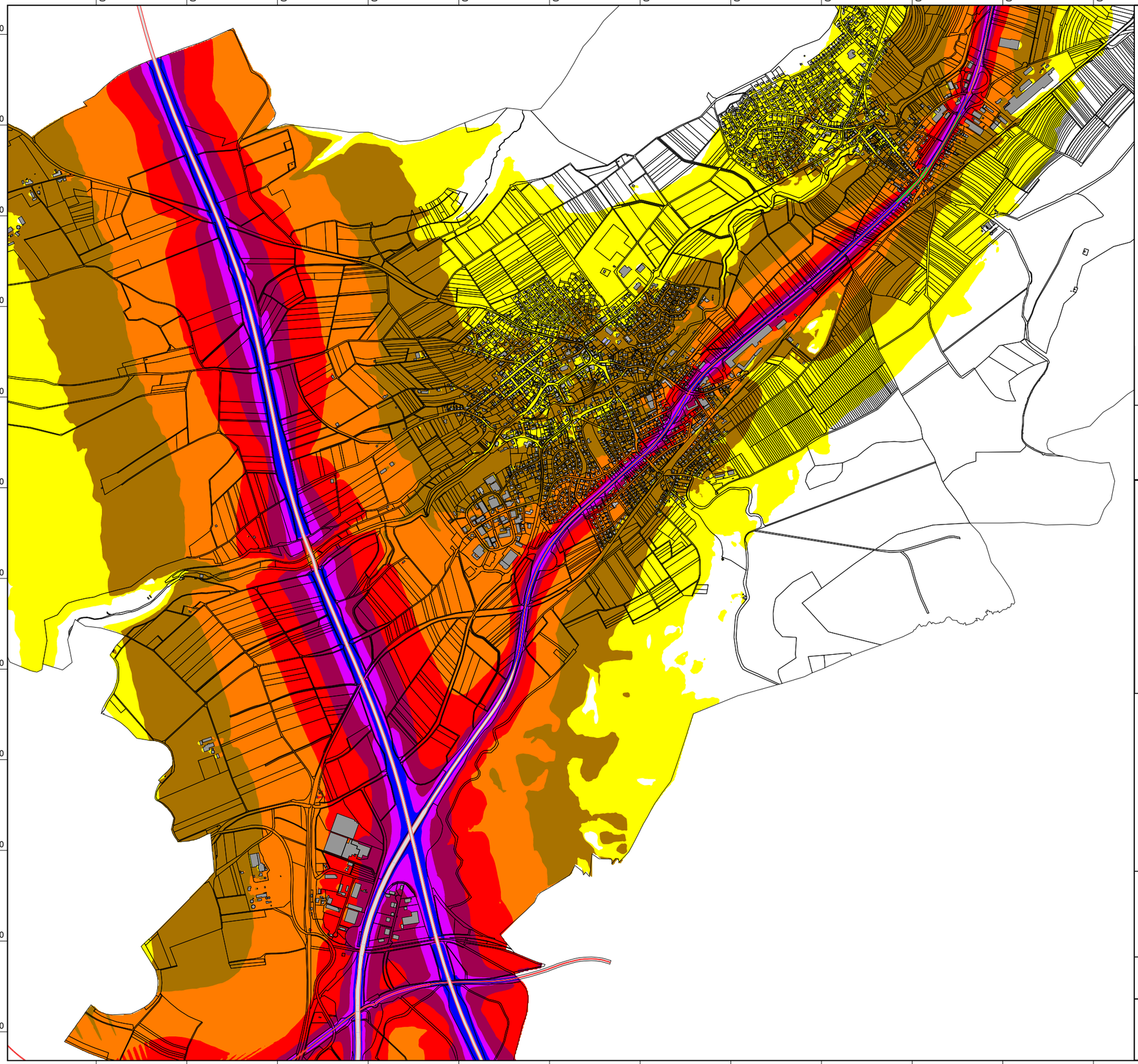
- Gebäude mit Fassadenpegeln oberhalb der Maßnahmenwerte

III. Betroffenheitsstatistik

- Lärmbetroffenheit nach Pegelbereichen, Status quo

I. Pläne Status quo

- Plan 5511-01a-c Rasterlärmkarte L_{DEN} (VBUS)
- Plan 5511-02a-c Rasterlärmkarte L_{Night} (VBUS)
- Plan 5511-09a-c Gebäudelärmkarte Tag (RLS90), Status quo
- Plan 5511-10a-c Gebäudelärmkarte Nacht (RLS90), Status quo



Gemeinde Deißlingen

Lärmaktionsplan

- Entwurf -

Lärmindex L_{DEN} in dB(A)

- 45 - 50
- 50 - 55
- 55 - 60
- 60 - 65
- 65 - 70 Auslösewert
- 70 - 75 vordringlicher Handlungsbedarf
- > 75

Berechnung nach VBUS
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände
Berechnungsraster L = 10 m

Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Straße
- Emissionslinie
- Lärmschutzwand Bestand

Straßenverkehr (VBUS)

Lärmkartierung Status quo

Lärmindex L_{DEN} (24 Stunden)

Plan-Nr. 5511-01a

Rasterlärmkarte L_{DEN}

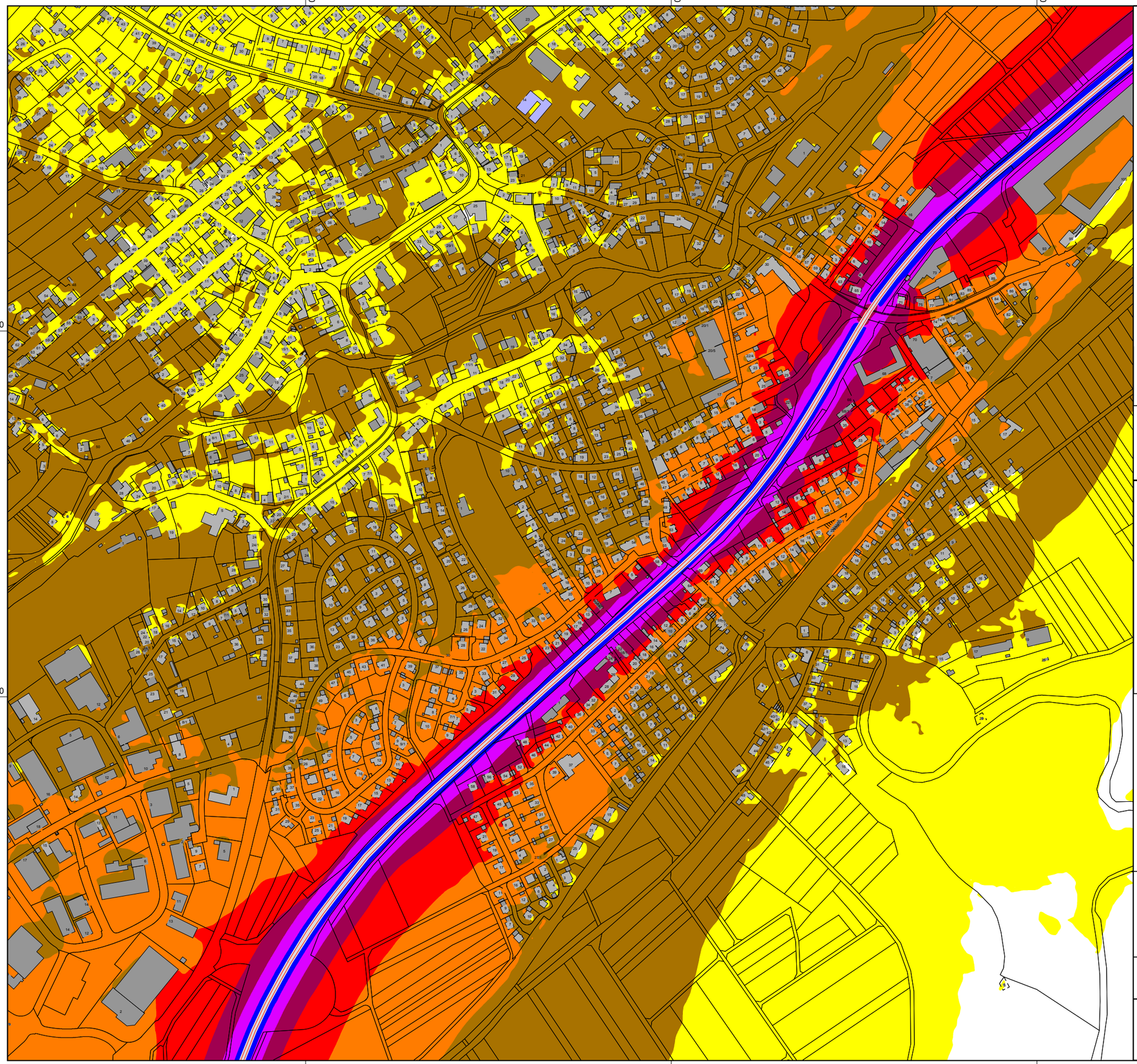
Planstand: 30.05.2017

Maßstab 1 : 21.800

0 100 200 300 400 500 m

N

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34



Gemeinde Deißlingen

Lärmaktionsplan

- Entwurf -

Lärmindex L_{DEN} in dB(A)

- 45 - 50
- 50 - 55
- 55 - 60
- 60 - 65
- 65 - 70 Auslösewert
- 70 - 75 vordringlicher Handlungsbedarf
- > 75

Berechnung nach VBUS
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände
Berechnungsraster L = 10 m

Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Straße
- Emissionslinie

Straßenverkehr (VBUS)

Lärmkartierung Status quo Deißlingen

Lärmindex L_{DEN} (24 Stunden)

Plan-Nr. 5511-01b

Rasterlärmkarte L_{DEN}

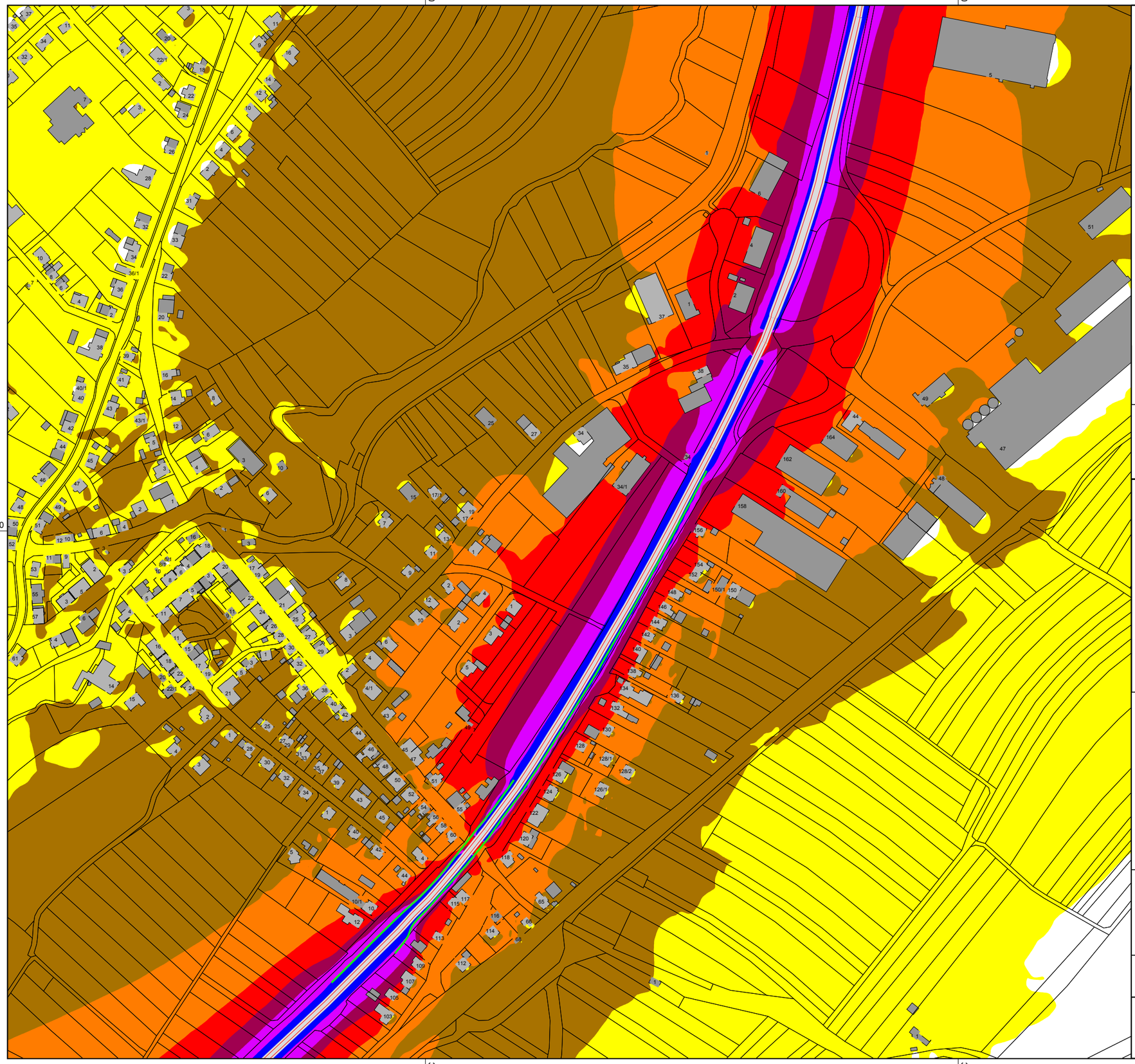
Planstand: 30.05.2017

Maßstab 1 : 5.400

0 40 80 120 160 200 m

N

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34



Gemeinde Deißlingen

Lärmaktionsplan

- Entwurf -

Lärmindex L_{DEN} in dB(A)

- 45 - 50
- 50 - 55
- 55 - 60
- 60 - 65
- 65 - 70 Auslösewert
- 70 - 75 vordringlicher Handlungsbedarf
- > 75

Berechnung nach VBUS
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände
Berechnungsraster L = 10 m

Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Straße
- Emissionslinie
- Lärmschutzwand Bestand

Straßenverkehr (VBUS)

Lärmkartierung Status quo Lauffen

Lärmindex L_{DEN} (24 Stunden)

Plan-Nr. 5511-01c

Rasterlärmkarte L_{DEN}

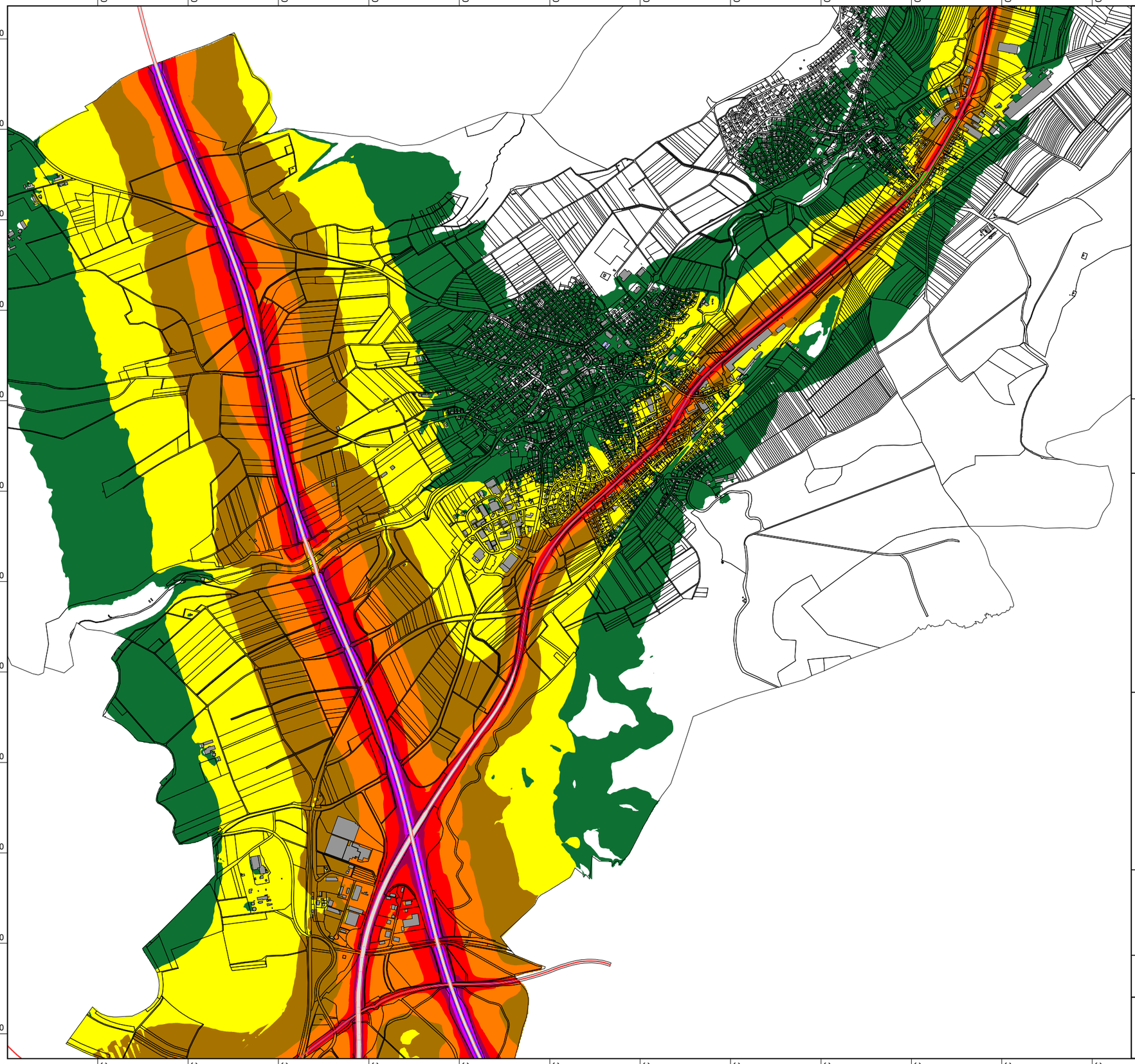
Planstand: 30.05.2017

Maßstab 1 : 3.700

0 20 40 60 80 100 m

N

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34



Gemeinde Deißlingen

Lärmaktionsplan

- Entwurf -

Lärmindex L_N in dB(A)

	40 - 45	
	45 - 50	
	50 - 55	
	55 - 60	**Auslösewerte der Lärmaktionsplanung**
	60 - 65	**Vordringlicher Handlungsbedarf**
	65 - 70	
	70 - 75	
	> 75	

Berechnung nach VBUS
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände
Berechnungsraster L = 10 m

Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Straße
- Emissionslinie
- Lärmschutzwand Bestand

Straßenverkehr (VBUS)

Lärmkartierung Status quo

Lärmindex L_N (Nachtstunden)

Plan-Nr. 5511-02a

Rasterlärmkarte L_N

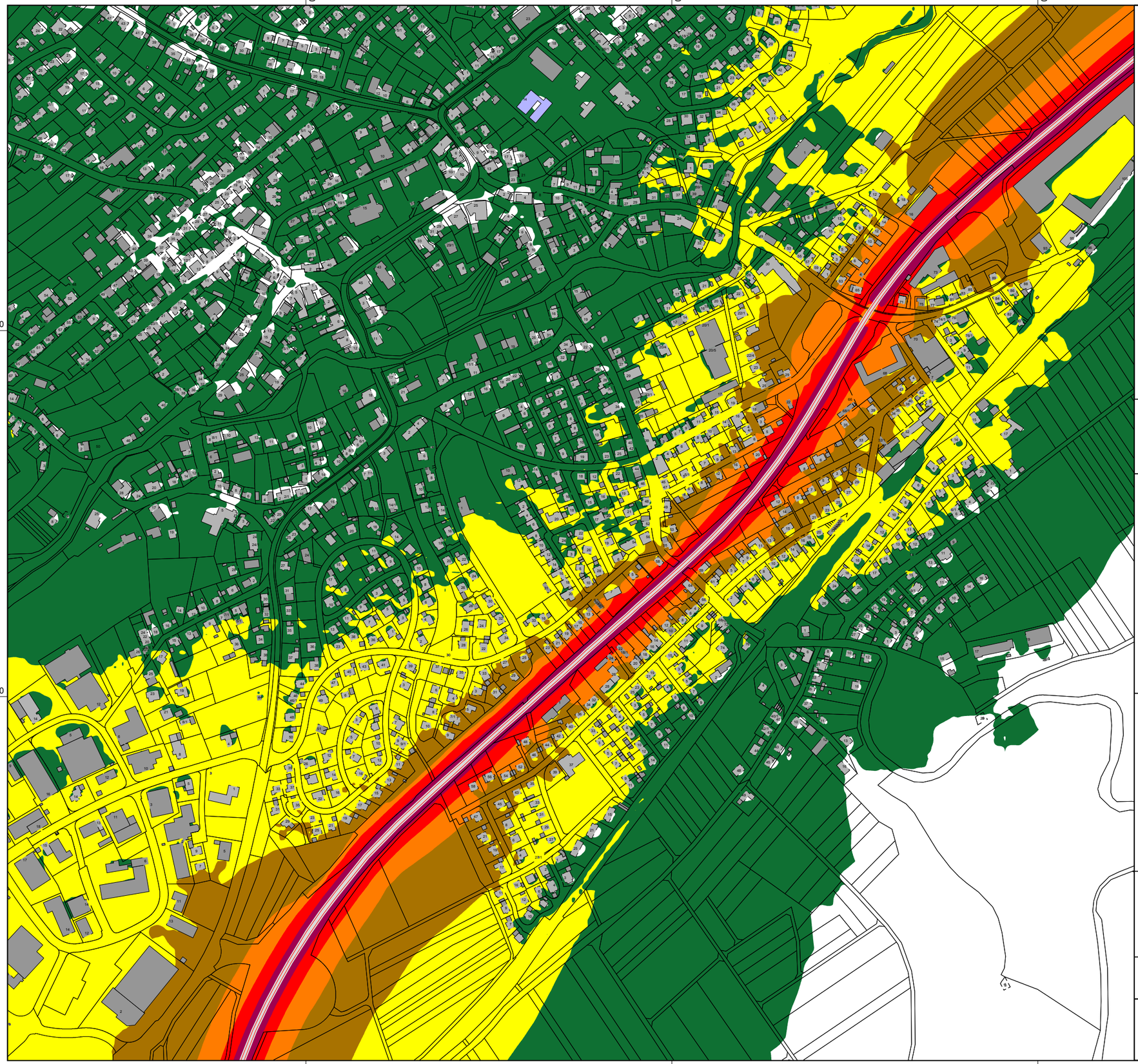
Planstand: 30.05.2017

Maßstab 1 : 21.800

0 100 200 300 400 500 m

N

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34



Gemeinde Deißlingen

Lärmaktionsplan

- Entwurf -

Lärmindex L_N in dB(A)

- 40 - 45
- 45 - 50
- 50 - 55
- 55 - 60 **Auslösewerte der Lärmaktionsplanung**
- 60 - 65 **Vordringlicher Handlungsbedarf**
- 65 - 70
- 70 - 75
- > 75

Berechnung nach VBUS
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände
Berechnungsraster L = 10 m

Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Straße
- Emissionslinie

Straßenverkehr (VBUS)

Lärmkartierung Status quo Deißlingen

Lärmindex L_N (Nachtstunden)

Plan-Nr. 5511-02b

Rasterlärmkarte L_N

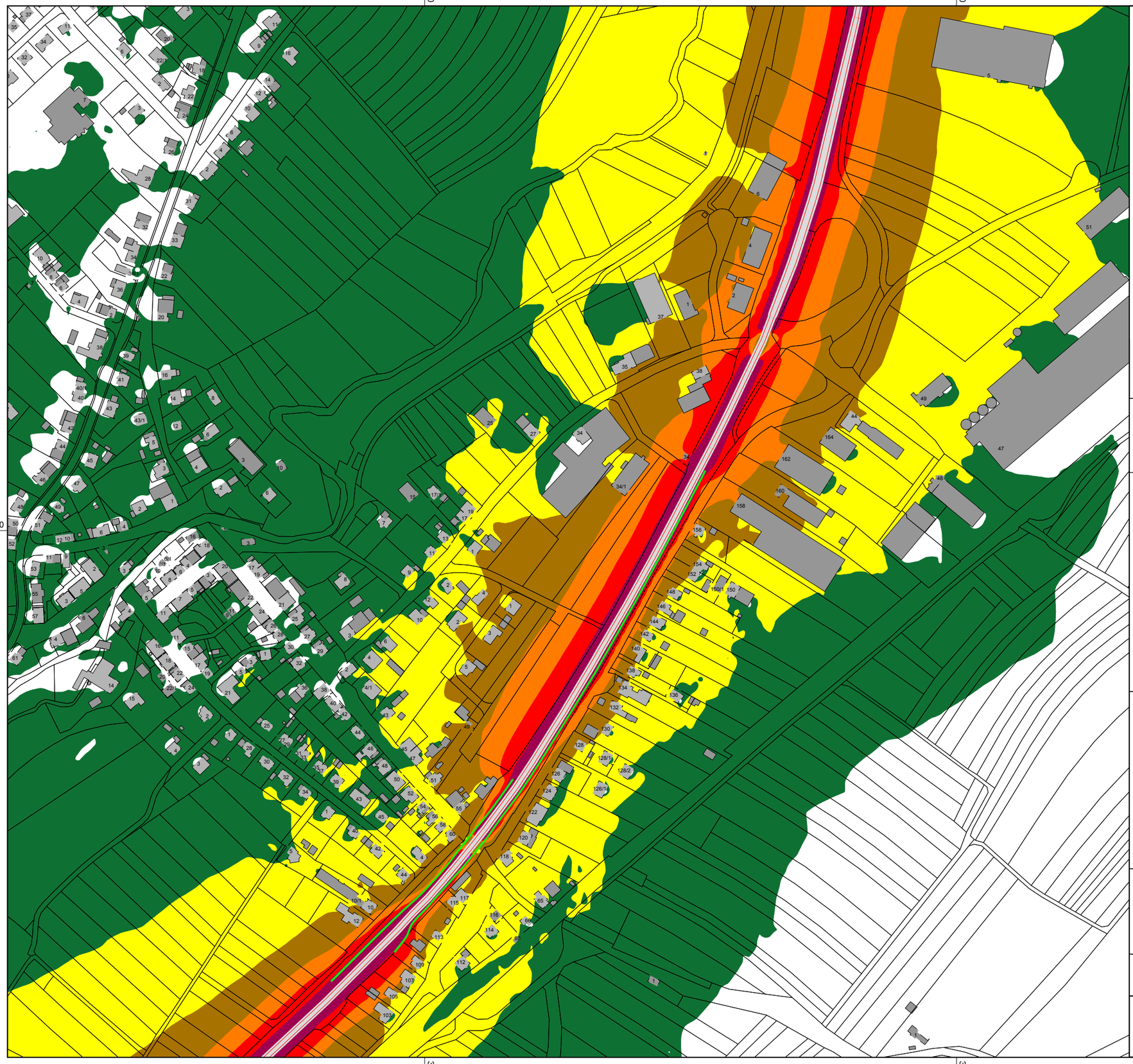
Planstand: 30.05.2017

Maßstab 1 : 5.400

0 40 80 120 160 200 m

N

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34



Gemeinde Deißlingen

Lärmaktionsplan

- Entwurf -

Lärmindex L_N in dB(A)

- 40 - 45
- 45 - 50
- 50 - 55
- 55 - 60 **Auslösewerte der Lärmaktionsplanung**
- 60 - 65 **Vordringlicher Handlungsbedarf**
- 65 - 70
- 70 - 75
- > 75

Berechnung nach VBUS
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände
Berechnungsraster L = 10 m

Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Straße
- Emissionslinie
- Lärmschutzwand Bestand

Straßenverkehr (VBUS)

Lärmkartierung Status quo Lauffen

Lärmindex L_N (Nachtstunden)

Plan-Nr. 5511-02c

Rasterlärmkarte L_N

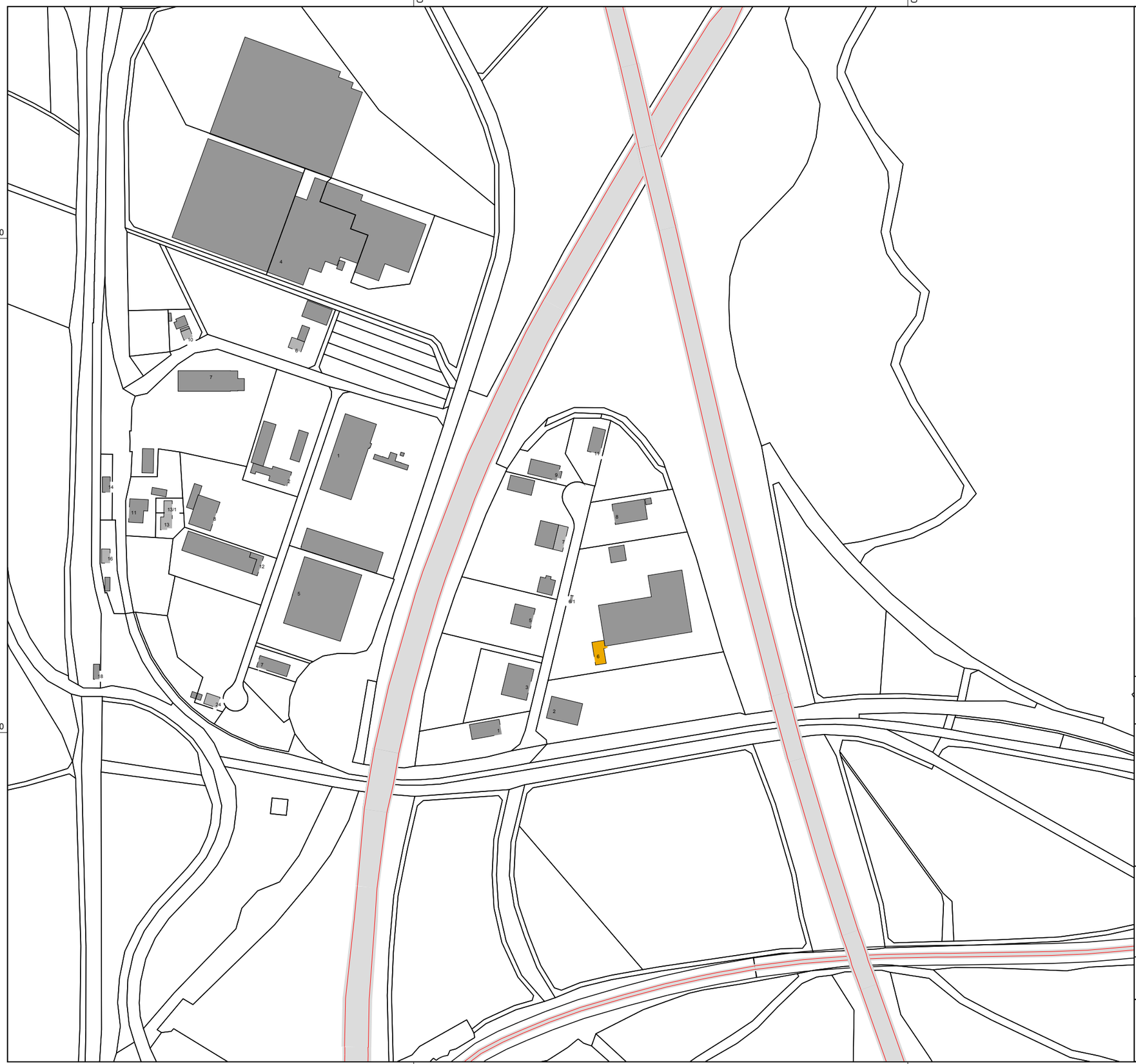
Planstand: 30.05.2017

Maßstab 1 : 3.700

0 20 40 60 80 100 m

N

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34



Gemeinde Deißlingen

Lärmaktionsplan

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

>= 65 dB(A) Maßnahmewert
>= 70 dB(A)

Straßenverkehr nach RLS-90

ohne Maßnahmen
Mittelhardt

Darstellung Zeitbereich tags
(06.00 - 22.00 Uhr)

Plan-Nr. 5511-09a

Planstand: 30.05.2017

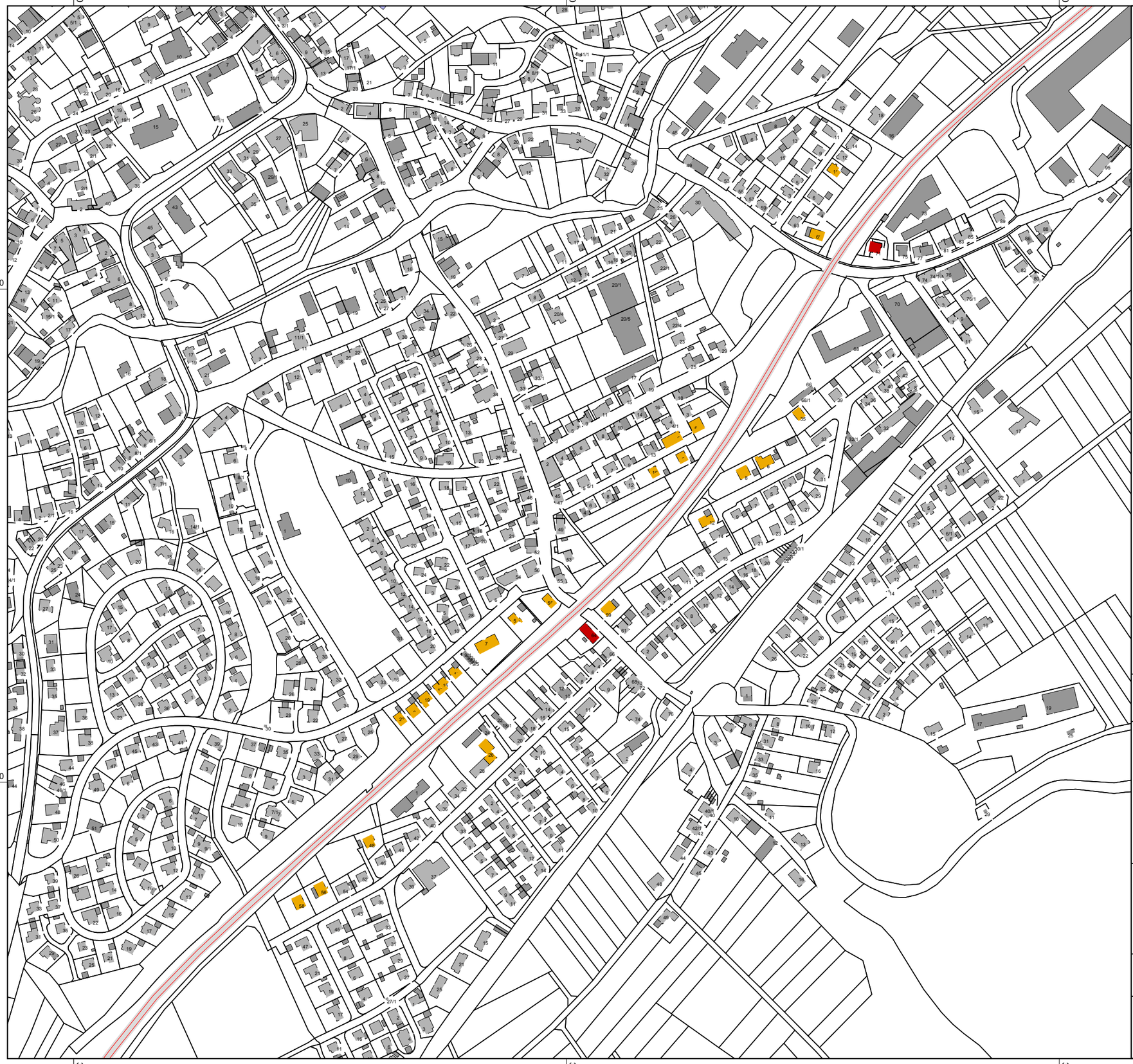
Status quo.sit
RGLK0102.res

Maßstab 1 : 4.000

0 30 60 90 120 150 m

N

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34



Gemeinde Deißlingen

Lärmaktionsplan

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

>= 65 dB(A) Maßnahmewert
>= 70 dB(A)

Straßenverkehr nach RLS-90

ohne Maßnahmen
Deißlingen

Darstellung Zeitbereich tags
(06.00 - 22.00 Uhr)

Plan-Nr. 5511-09b

Planstand: 30.05.2017

Status quo.sit
RGLK0102.res

Maßstab 1 : 4.000

0 30 60 90 120 150 m

N

BS INGENIEURE

Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34

Gemeinde Deißlingen

Lärmaktionsplan

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

>= 65 dB(A) Maßnahmewert
>= 70 dB(A)

Straßenverkehr nach RLS-90

ohne Maßnahmen
Lauffen

Darstellung Zeitbereich tags
(06.00 - 22.00 Uhr)

Plan-Nr. 5511-09c

Planstand: 30.05.2017

Status quo.sit
RGLK0102.res

Maßstab 1 : 3.300

0 20 40 60 80 100 m

N

BS INGENIEURE

Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34

Gemeinde Deißlingen

Lärmaktionsplan

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

>= 55 dB(A) Maßnahmewert
>= 60 dB(A)

Straßenverkehr nach RLS-90

ohne Maßnahmen
Mittelhardt

Darstellung Zeitbereich nachts
(22.00 - 06.00 Uhr)

Plan-Nr. 5511-10a

Planstand: 30.05.2017

Status quo.sit
RGLK0102.res

Maßstab 1 : 4.000

0 30 60 90 120 150 m

N

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34

Gemeinde Deißlingen

Lärmaktionsplan

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

>= 55 dB(A) Maßnahmewert
>= 60 dB(A)

Straßenverkehr nach RLS-90

ohne Maßnahmen
Deißlingen

Darstellung Zeitbereich nachts
(22.00 - 06.00 Uhr)

Plan-Nr. 5511-10b

Planstand: 30.05.2017

Status quo.sit
RGLK0102.res

Maßstab 1 : 4.000

0 30 60 90 120 150 m

N

BS INGENIEURE

Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34

Gemeinde Deißlingen

Lärmaktionsplan

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

>= 55 dB(A) Maßnahmewert
>= 60 dB(A)

Straßenverkehr nach RLS-90

ohne Maßnahmen
Lauffen

Darstellung Zeitbereich nachts
(22.00 - 06.00 Uhr)

Plan-Nr. 5511-10c

Planstand: 30.05.2017

Status quo.sit
RGLK0102.res

Maßstab 1 : 3.300

0 20 40 60 80 100 m

N

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34

II. Immissionspegel Status quo (VBUS und RLS-90)

Lärmaktionsplan Gemeinde Deißlingen
Lärmkartierung Straßenverkehr Status Quo (VBUS)
RLS-90 gemäß Kooperationserlass

Gebäude mit Fassadenpegeln oberhalb der Maßnahmenwerte
LDEN > 65 dB(A), LN > 55 dB(A)

Anschrift	Lärmindex VBUS LDEN in dB(A)	Lärmindex VBUS LN in dB(A)	Abschlag in dB(A) Straßenkategorie gem. Kooperationserlass	Beurteilungspegel RLS-90 LrT in dB(A)	Beurteilungspegel RLS-90 LrN in dB(A)	Einwohner
Am Staatsbahnhof 6	62,8	54,9	3	60	55	2
Am Steppach 6	67,6	59,7	3	65	60	0
Am Steppach 7	67,0	59,2	3	64	60	1
Augustenstraße 3	64,4	55,3	2	63	56	0
Augustenstraße 5	69,5	60,3	2	68	61	3
Augustenstraße 6	67,0	57,8	2	65	58	14
Bahnhofstraße 63	65,0	56,0	2	63	56	1
Bahnhofstraße 65	70,3	61,1	2	69	62	3
Bahnhofstraße 71	71,1	61,9	2	70	62	9
Bismarckstraße 18	63,3	54,2	2	62	55	2
Bismarckstraße 29	65,8	56,7	2	64	57	2
Brühlstraße 38	66,4	57,3	2	65	58	0
Fritz-Kiehn-Straße 6	64,3	55,2	2	63	56	1
Fritz-Kiehn-Straße 12	64,8	55,7	2	63	56	5
Fritz-Kiehn-Straße 14	64,9	55,8	2	63	56	4
Fritz-Kiehn-Straße 16	65,4	56,3	2	64	57	5
Fritz-Kiehn-Straße 18	65,5	56,4	2	64	57	2
Fritz-Kiehn-Straße 20	63,9	54,9	2	62	55	2
Fritz-Kiehn-Straße 26	67,8	58,6	2	66	59	17
Fritz-Kiehn-Straße 28	65,9	56,8	2	64	57	10
Fritz-Kiehn-Straße 32	64,2	55,2	2	63	56	4
Fritz-Kiehn-Straße 34	63,9	54,9	2	62	55	3
Fritz-Kiehn-Straße 47	63,7	54,6	2	62	55	8
Fritz-Kiehn-Straße 48	68,8	59,5	2	67	60	2
Fritz-Kiehn-Straße 52	64,6	55,4	2	63	56	2
Fritz-Kiehn-Straße 54	65,1	56,0	2	64	56	3
Fritz-Kiehn-Straße 56	68,9	59,7	2	67	60	4
Fritz-Kiehn-Straße 58	70,1	60,8	2	69	61	8
Hindenburgstraße 3	63,1	54,1	2	62	55	5
Hindenburgstraße 6	65,8	56,8	2	64	57	2
Hindenburgstraße 10	66,2	57,1	2	65	58	2
Hindenburgstraße 12	64,9	56,0	2	63	56	2
Hindenburgstraße 14	63,0	54,4	2	61	55	2
Hohenzollernstraße 12	65,0	55,8	2	63	56	2
Hohenzollernstraße 13	63,3	54,2	2	62	55	5
Hohenzollernstraße 16	67,0	57,8	2	65	58	3
Hohenzollernstraße 20	70,1	60,9	2	69	61	2
Hölderlinstraße 5	67,6	58,5	2	66	59	2
Hölderlinstraße 7	68,8	59,6	2	67	60	16
Hölderlinstraße 13	67,2	58,0	2	66	58	3
Hölderlinstraße 15	67,7	58,6	2	66	59	3
Hölderlinstraße 17	67,6	58,5	2	66	59	2
Hölderlinstraße 19	67,5	58,3	2	66	59	7
Hölderlinstraße 21	67,5	58,3	2	66	59	4
Hölderlinstraße 23	66,4	57,3	2	65	58	3
Hölderlinstraße 29	63,5	54,5	2	62	55	2
Julius-Leber-Straße 9	63,7	54,6	2	62	55	1
Julius-Leber-Straße 11	65,6	56,6	2	64	57	4
Julius-Leber-Straße 13	64,6	55,6	2	63	56	1
Julius-Leber-Straße 15	63,8	54,7	2	62	55	2
Julius-Leber-Straße 35	66,6	57,5	2	65	58	2
Julius-Leber-Straße 39	63,1	54,2	2	62	55	4
Kirchbergstraße 53	64,0	54,9	2	62	55	0
Kirchbergstraße 55	64,7	55,6	2	63	56	3
Kirchbergstraße 58	70,0	60,8	2	68	61	4
Kirchbergstraße 59	70,0	60,8	2	68	61	4
Kirchbergstraße 64	71,1	61,9	2	70	62	2
Römerstraße 103	65,8	56,6	2	64	57	4
Römerstraße 105	67,5	58,2	2	66	59	1
Römerstraße 107	67,2	58,0	2	66	58	3
Römerstraße 109	67,5	58,3	2	66	59	1
Römerstraße 115	63,6	54,6	2	62	55	3

Lärmaktionsplan Gemeinde Deißlingen
Lärmkartierung Straßenverkehr Status Quo (VBUS)
RLS-90 gemäß Kooperationserlass

Gebäude mit Fassadenpegeln oberhalb der Maßnahmenwerte
LDEN > 65 dB(A), LN > 55 dB(A)

Anschrift	Lärmindex VBUS LDEN in dB(A)	Lärmindex VBUS LN in dB(A)	Abschlag in dB(A) Straßenkategorie gem. Kooperationserlass	Beurteilungspegel RLS-90 LrT in dB(A)	Beurteilungspegel RLS-90 LrN in dB(A)	Einwohner
Römerstraße 117	65,7	56,5	2	64	57	0
Römerstraße 124	63,3	54,2	2	62	55	4
Römerstraße 126	64,6	55,4	2	63	56	3
Römerstraße 132	63,8	54,7	2	62	55	2
Römerstraße 156	64,7	55,6	2	63	56	3
Steinbachstraße 6	68,1	58,9	2	67	59	6
Steinbachstraße 7	64,0	55,0	2	62	55	2
Steinbachstraße 8	69,5	60,3	2	68	61	2
Steinbachstraße 9	65,4	56,2	2	64	57	1
Steinbachstraße 12	69,2	60,0	2	68	60	2

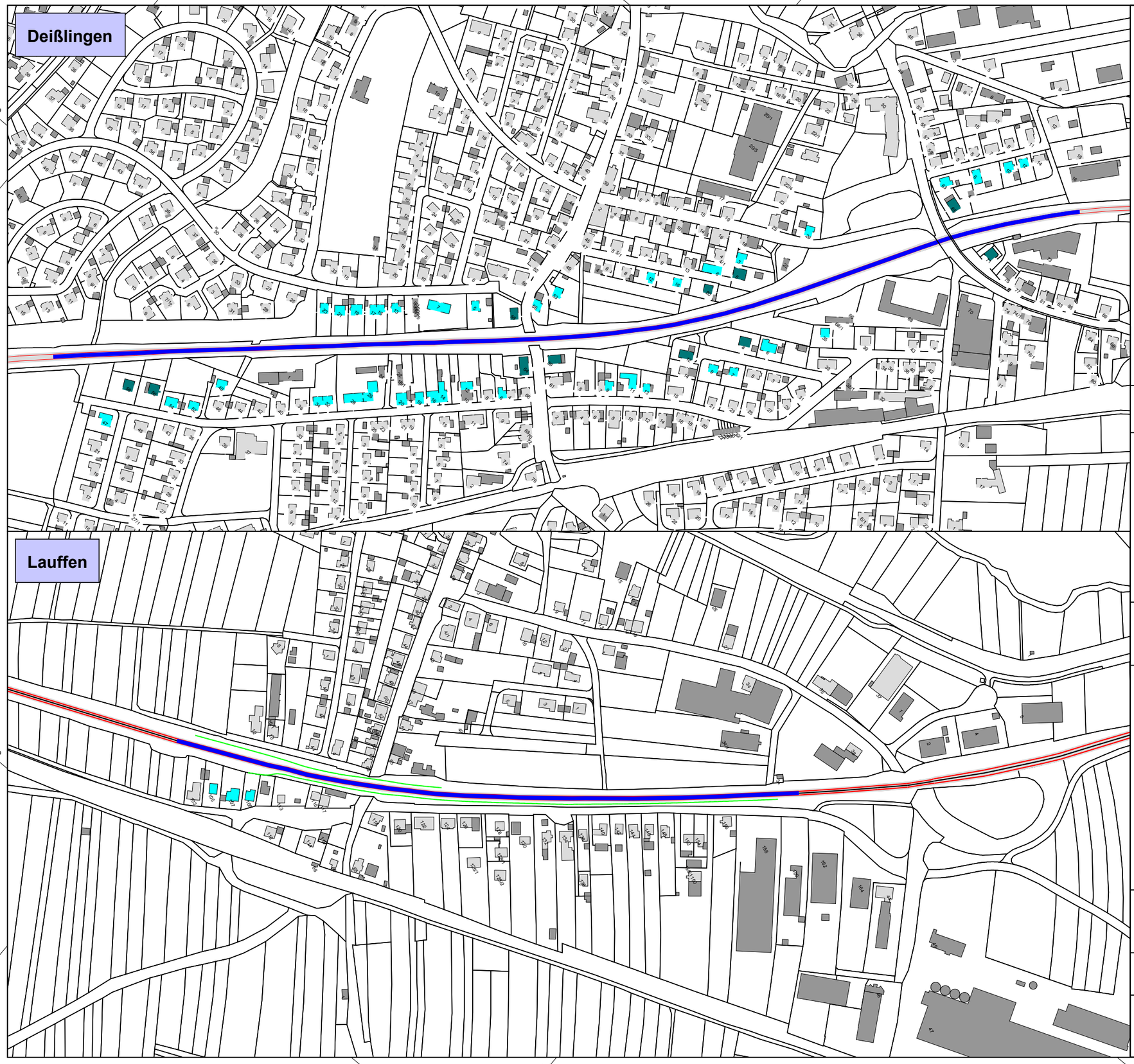
III. Betroffenheitsstatistik

Lärmaktionsplan Gemeinde Deißlingen
Straßenverkehr (VBUS)

EU-Statistik nach Pegelbereichen
Einwohner - Schulen - Krankenhäuser

Intervalle	Einwohner		Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser	
	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
50 - 55	1276	175	-	-	-	-
55 - 60	364	51	-	-	-	-
60 - 65	135	7	-	-	-	-
65 - 70	40	-	-	-	-	-
70 - 75	3	-	-	-	-	-
> 75	-	-	-	-	-	-

IV. Plandarstellung
Abgrenzung der festgelegten Geschwindigkeitsreduzierung Deißlingen und Lauffen



Gemeinde Deißlingen

Lärmaktionsplan

Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung

Status quo

Fassadenpegel nachts > 55 dB(A)

>= 55 dB(A) Maßnahmewert
>= 60 dB(A)

Abgrenzung der geplanten Geschwindigkeitsreduzierung

Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Emission Straße
- Straßenoberfläche
- bestehende Lärmschutzwand
- Abgrenzung geplante Geschwindigkeitsreduzierung

Plan-Nr. 5511-11

Planstand: 12.05.2017

Maßstab 1 : 4.000 0 30 60 90 120 150 m

BS Ingenieure
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34