

Schalltechnische Untersuchung

Lärmaktionsplan 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

Ludwigsburg, 20. März 2018

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

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 UND BEURTEILUNGSPEGEL	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 NACH VBUS	9
3.4 ERGEBNISSE DER RLS-90 – BERECHNUNG FÜR DIE OD DEIßLINGEN.....	10
4. LÄRMMINDERUNGSPLANUNG.....	11
4.1 REALISIERTE LÄRMMINDERUNGSMAßNAHMEN	11
4.2 FESTGELEGTE LÄRMMINDERUNGSMAßNAHMEN.....	11
4.3 WEITERE MAßNAHMEN	20
5. SCHLUSSBEMERKUNGEN	21
LITERATUR	22
ANHANG	24

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 lärmbeeinträchtigte Gebiete sind anschließend Lärmaktionspläne zu erstellen. Zuständig für die Aufstellung der Lärmaktionspläne sind in Baden-Württemberg zu- meist die Kommunen.

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

Auf der Grundlage der Entwurfsfassung vom 05/2017 des Lärmaktionsplans der Gemeinde Deißlingen fand in der Zeit vom 08.06.2017 bis 06.07.2017 die frühzeitige Beteiligung der Bürger sowie die Anhörung der Behörden und Träger öffentlicher Belange statt. Dabei gingen zahlreiche Stellungnahmen bei der Gemeindeverwaltung ein, die in den Entwurf des Lärmaktionsplans eingearbeitet wurden. Auf Basis der ergänzten Entwurfsfassung wurden die Öffentlichkeit und die Träger öffentlicher Belange in einer zweiten Beteiligungsrunde angehört. Die Abwägung der im Zuge beider Beteiligungsunden eingegangenen Stellungnahmen erfolgte nach Ablauf der jeweiligen Beteiligungsrunde.

Die im vorliegenden Lärmaktionsplan dokumentierte Lärmberechnung der Lärmkartierung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie basiert auf den Verkehrskennwerten des Verkehrsmonitorings des Landes Baden-Württemberg von 2010. Vor dem Hintergrund der seitens der Straßenverkehrsbehörden eingegangenen Stellungnahmen wurde die Immissionsermittlung für die Ortsdurchfahrt Deißlingen auf Grundlage der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90, [7]) erneut durchgeführt. In diesem Zuge wurden die aktuellen Verkehrskennwerte aus dem Jahr 2016 herangezogen. Des Weiteren wurde, wie vom Landratsamt gefordert, die zulässige Höchstgeschwindigkeit nach Tonnagegrenze differenziert betrachtet.

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 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 festgelegten 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, 12. Aufl. 2017, § 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.

Für die Ortsdurchfahrt Deißlingen wurden in einem weiteren Schritt detailliertere, stockwerksbezogene Berechnungen der Beurteilungspegel an allen Fassaden nach den RLS-90 [7] durchgeführt. Dabei wurden auftretende Mehrfachreflexionen berücksichtigt und gemäß den RLS-90 berechnet.

Die Berechnung der Lärmindizes sowie der Beurteilungspegel 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 und Beurteilungspegel

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. Dabei werden Beurteilungspegel für die Zeitbereiche tags (L_rT) und nachts (L_rN) ermittelt. Die erhöhte Störwirkung von Geräuschen im Zeitbereich nachts wird dabei nicht in der Emissionsberechnung, sondern durch einen um 10 dB(A) niedrigeren Richtwert nachts berücksichtigt.

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 Herzinfarkttrisikos um ca. 20% [10]. In einem Schreiben vom 10. September 2014 unterstreicht die damalige Lärmschutzbeauftragte des Landes Baden-Württemberg, Frau Staatssekretärin Gisela Splett, die diesbezügliche

che Zielsetzung 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 somit Maßnahmen zur Lärmminde-
rung 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 31.03.2017 lebten 6.108 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 $v = 80 \text{ km/h}$ in Richtung Villingen-Schwenningen. Im Gemeindeteil Lauffen gilt für beide Fahrtrichtungen ein Tempolimit von $v = 80 \text{ km/h}$.

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 %

Für die Berechnung der Beurteilungspegel nach den RLS-90 [7] in der Ortsdurchfahrt Deißlingen wurden weitergehend aktuelle Verkehrskennwerte der Dauerzählstelle der B 27 des Landes Baden-Württemberg zwischen Deißlingen und Lauffen aus dem Jahr 2016 herangezogen.

Tabelle 2: Verkehrskennwerte nach den RLS-90 (2,8t Schwerverkehr) der B 27 OD Deißlingen

Straße	Kfz / 24 h	SV > 2,8 t
B 27 OD Deißlingen	14.358	14 %

3.3

Ergebnisse der Lärmkartierung nach VBUS

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 nachfolgender Tabelle 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 3: Einwohner nach Pegelbereichen

Pegelbereich	Einwohner	
	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.

3.4

Ergebnisse der RLS-90 – Berechnung für die OD Deißlingen

Bei der RLS-90 – Berechnung der Ortsdurchfahrt Deißlingen wurden in Form einer Gebäudelärmkarte die Fassadenpegel errechnet. 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.

Im Zeitbereich tags (06.00 – 22.00 Uhr) wird an 41 Gebäuden entlang der B 27 der Maßnahmenwert von 65 dB(A) überschritten, an 6 Gebäuden wurden zudem Pegelwerte > 70 dB(A) ermittelt. Insgesamt sind an der Ortsdurchfahrt 173 Anwohner von Pegelwerten über 65 dB(A) betroffen.

Im Zeitbereich nachts (22.00 – 06.00 Uhr) treten an 61 Gebäuden an der Ortsdurchfahrt Pegelwerte oberhalb des Maßnahmenwertes von 55 dB(A) auf, an 13 Gebäuden werden Beurteilungspegel > 60 dB(A) ermittelt. 232 Anwohner sind den im gesundheitsgefährdeten Bereich liegenden Pegelwerten von > 55 dB(A) ausgesetzt.

Aufgrund dieser hohen Anzahl an betroffenen Anwohnern in der Ortsdurchfahrt Deißlingen sind Lärminderungsmaßnahmen notwendig.

PLÄNE	Die Ergebnisse der RLS-90 – Berechnung für die Ortsdurchfahrt Deißlingen sind in den Plänen 5511-11a und 11b grafisch dargestellt.
ANHANG	Sämtliche Gebäude, an denen nach den RLS-90 ermittelte Fassadenpegel oberhalb von 55 dB(A) nachts auftreten, sind in der Immissionsorttabelle im Anhang aufgeführt.

4. LÄRMMINDERUNGSPLANUNG

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

4.1

Realisierte Lärminderungsmaßnahmen

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

- Auf der Ortsdurchfahrt der B 27 in Deißlingen besteht in Richtung Villingen-Schwenningen ein einseitiges Tempolimit von $v = 80 \text{ km/h}$. In Lauffen wurde in beide Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf $v = 80 \text{ km/h}$ 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 Lärminderungsmaßnahmen

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 Lärminderung festzulegen.

4.2.1 Ortsdurchfahrt B 27 Deißlingen: beidseitig Tempo 70

Um die Schallpegel in der Ortsdurchfahrt Deißlingen zu verringern, wird im Lärmaktionsplan die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der B 27 in beiden Fahrtrichtungen auf 70 km/h festgelegt. Die Wirkung der vorgeschlagenen Temporeduzierung auf $v = 70 \text{ km/h}$ beläuft sich auf bis zu 2,1 dB(A).

Die Geschwindigkeitsreduzierung ist nach Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags (siehe 4.2.3) auf ihre Erforderlichkeit hin zu überprüfen und ggf. anzupassen oder aufzuheben.

Abwägungsgrundsätze für Geschwindigkeitsreduzierung auf $v = 70 \text{ km/h}$

Geschwindigkeitsbeschränkungen sind kostengünstige und wirksame Maßnahmen zur Lärminderung. Die Maßnahmen haben den Vorteil, dass sie kurzfristig umgesetzt werden können und damit vor allem als Sofortmaßnahme geeignet sind. Geschwindigkeitsbeschränkungen haben außerdem in der Regel positive Synergieeffekte in Bezug auf die Verkehrssicherheit und Luftqualität. Nachteilig ist insbesondere, dass mit dieser Maßnahme die Leichtigkeit des fließenden Straßenverkehrs beeinträchtigt wird. Vor allem Straßen mit überörtlicher Bedeutung – wie die Bundes-

straße B 27 – erfüllen eine wichtige Verkehrsfunktion. Sie bündeln den Verkehr und sorgen damit für eine Entlastung des örtlichen Straßennetzes. Diese Funktion darf nur aus gewichtigen Gründen eingeschränkt werden. Außerdem müssen die wirtschaftlichen Aspekte berücksichtigt werden, die solche Einschränkungen insbesondere beim Lieferverkehr mit sich bringen. Vor diesem Hintergrund geht die Gemeinde Deißlingen bei der Festsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen als Maßnahmen der Lärmaktionsplanung von folgenden Grundsätzen aus:

- Die Maßnahme wird nur festgelegt, wenn hohe Betroffenheiten nachgewiesen sind.
- Die Maßnahme muss in ihrem räumlichen Geltungsbereich zu einer spürbaren Lärmentlastung und einer nachweisbaren Minderung der Betroffenenzahlen führen; Maßnahmen, die den Verkehr und den Lärm nur verlagern, scheiden aus.
- Der Geltungsbereich der Maßnahme muss exakt lokalisiert werden; eine „Pauschallösung“ (etwa von Ortsschild zu Ortsschild) kommt grundsätzlich nicht in Betracht.
- In Hinblick auf die besondere Verkehrsfunktion der Bundesstraße muss geprüft werden, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden kann.
- Sind Sanierungsmaßnahmen geplant, ist eine Verkehrsbeschränkung nur zeitlich befristet bis zur Realisierung dieser Maßnahmen gerechtfertigt.
- Weniger belastende Alternativlösungen zur Lärmentlastung müssen ausscheiden (z.B. Beschränkung auf bestimmte Verkehrsarten; Beschränkung auf die Tages- oder Nachtzeit; Realisierung technisch möglicher und finanziell zumutbarer straßenbaulicher Maßnahmen).
- Die positiven und negativen mittelbaren Wirkungen einer Maßnahme sind einzubeziehen (z.B. Aspekte der Verkehrssicherheit; keine Verwirrung der Verkehrsteilnehmer durch zu viele Schilder; Feinstaubbelastung).

Um nach diesen Grundsätzen eine möglichst differenzierte Bewertung zu ermöglichen, werden die Betroffenheiten am Lärmschwerpunkt näher lokalisiert:

Hierfür werden zunächst die Pegelwerte an den Fassaden ohne Lärmschutz ermittelt und räumlich dargestellt (lärmetechnische Ausgangssituation). Die Anzahl der in den Gebäuden betroffenen Einwohner kann den Betroffenen tabellen in dieser Untersuchung entnommen werden.

Die Pegelwerte ohne Lärmschutzmaßnahmen und die Betroffenheiten zeigen, in welchen Bereichen am Lärmschwerpunkt Handlungsbedarf besteht.

In einem zweiten Schritt wird untersucht, welches Wirkungspotential die Geschwindigkeitsbeschränkungen haben. Hierfür wird zum einen der Differenzwert zwischen dem Ausgangspegel ohne Lärmschutz und dem Pegelwert nach Realisierung der Maßnahmen ermittelt. Zum anderen wird überprüft, inwieweit eine Maßnahme die Anzahl der betroffenen Einwohner über dem Auslösewert reduzieren kann.

Festgesetzt wird eine Maßnahme schließlich für den Bereich, in dem sie für hinreichend viele betroffene Einwohner eine erhebliche Lärmentlastung bewirkt. Neben den Lärmschutzgesichtspunkten können dabei auch weitere Auswirkungen für oder gegen die Anordnung einer Maßnahme sprechen. Insbesondere verkehrliche Aspekte, wie die Verkehrssicherheit, Querungsbedarf oder Sichtverhältnisse müssen bei der Entscheidung berücksichtigt werden.

Konkrete Interessenabwägung

a) Betroffenheiten

Am Lärmschwerpunkt Ortsdurchfahrt Deißlingen sind ohne Lärmschutz tagsüber 173 Einwohner über 65 dB(A) LrT bzw. 24 Einwohner über 70 dB(A) LrT betroffen. Nachts sind 232 Einwohner über 55 dB(A) LrN bzw. 61 Einwohner über 60 dB(A) LrN betroffen. In welchem Bereich die Einwohner am stärksten betroffen sind, kann anhand der beigefügten Gebäudelärmkarten 5511-11a und 5511-11b festgestellt werden. Die Pegelwerte an den Gebäuden entlang der Ortsdurchfahrt zeigen, dass ohne Lärmschutz an etlichen Gebäudefassaden über die gesamte Ortsdurchfahrt hinweg Pegelwerte von 65-72 dB(A) LrT bzw. 55-63 dB(A) LrN erreicht werden. Dies betrifft insbesondere die Gebäude an der Bahnhofstraße, Kirchbergstraße, Hölderlinstraße, aber auch etwa mehrere Gebäude im Bereich der Hohenzollernstraße sowie auf der gegenüberliegenden Straßenseite beim Gebäude Steinbachstraße 8. Die höchsten Pegelwerte mit deutlich über 70 dB(A) LrT werden beim Gebäude Kirchbergstraße 63 festgestellt. In der Nacht werden die Spitzenpegel von über 60 dB(A) LrN an insgesamt 13 Gebäuden überschritten.

b) Entlastungswirkung

Durch die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h kann der Pegelwert an den Fassaden in der Ortsdurchfahrt um bis zu 2,1 dB(A) abgesenkt werden (vgl. Tabelle „Vergleich der Beurteilungspegel Status quo zu Geschwindigkeitsreduzierung auf $v = 70$ km/h“ im Anhang).

Nach dieser Auswertung ist die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h in der Ortsdurchfahrt unter Lärmschutzgesichtspunkten gerechtfertigt. Die Maßnahme kann für eine Vielzahl von betroffenen Menschen die Lärmsituation spürbar verbessern.

Für den Ortsteil Lauffen ist keine Maßnahme vorgesehen, da hier keine vergleichbare Belastungen und daher auch keine vergleichbaren Entlastungen erzielt werden können. Die Gemeinde Deißlingen wird die Lärmsituation in Lauffen aber bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans einer erneuten Prüfung unterziehen.

c) Räumlicher Geltungsbereich

Die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h wird nur für den Bereich festgelegt, in dem tatsächlich lärmbeeinträchtigten Einwohner entlastet werden: Dies beginnt im Westen vor dem Gebäude Fritz-Kiehn-Straße 58 und zieht sich fort bis hinter das Gebäude Bahnhofstraße 71. Daraus ergibt sich ein Streckenabschnitt mit einer Geschwindigkeitsreduzierung von ca. 960 m.

d) Besondere Gefahrenlage

Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen aus Lärmschutzgründen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer gesundheitlichen Beeinträchtigung durch Lärm erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO). Unter Berücksichtigung der besonderen Verkehrsfunktion einer Bundesstraße (hier: B 27) ist zu prüfen, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden kann. Nur wenn im konkreten Fall eine Situation angenommen werden kann, die von dem „Regelfall einer Ortsdurchfahrt“ abweicht und zugleich die Verkehrsfunktion einer Bundesstraße hinreichend berücksichtigt, lässt sich eine Geschwindigkeitsbeschränkung begründen.

Eine solche Situation ist vorliegend gegeben:

- Die B 27 in der Ortsdurchfahrt Deißlingen lässt sich schon im Grundsatz nicht mit anderen Ortsdurchfahrten vergleichen. Die Abweichung vom Regelfall begründet sich daraus, dass die Ortsdurchfahrt Deißlingen nicht – wie übliche Ortsdurchfahrten – als innerörtliche Straße mit 50 km/h zu befahren ist. Stattdessen wurde sie so ausgebaut, dass sie keine Erschließungsfunktion für die an ihr gelegenen Grundstücke wahrnimmt und weitgehend anschlussfrei erfolgt. Aus diesem Grund ist die B 27 in der Ortsdurchfahrt Deißlingen mit der Regelgeschwindigkeit einer außerörtlichen Straße von 100 km/h bzw. 80 km/h eingestuft.
- Trotz dieser unterschiedlichen Einstufung wirkt der von der B 27 ausgehende Lärm auf die an der Straße gelegenen Gebäude wie bei anderen Ortsdurchfahrten. Ebenso wie bei „herkömmlichen“ Ortsdurchfahrten verläuft die Straße niveaugleich, das heißt auf gleicher Höhe wie die umliegende Bebauung. Die Führung durch einen Trog oder einen Tunnel, wie andernorts bei anschlussfreien Durchgangsstraßen, ist nicht gegeben. Durch die niveaugleiche Ausführung wirkt der Schall erheblich stärker auf die entlang der Straße gelegenen Gebäude. Lediglich der (unterschiedliche) Abstand der Gebäude zur Straße wirkt in geringem Umfang lärmmindernd, der Bewuchs hat keine lärmmindernde Wirkung.
- Festzuhalten ist weiterhin, dass die Ortsdurchfahrt einer 6.000-Einwohner-Gemeinde durch eine Bundesstraße allein schon eine Besonderheit darstellt und nicht als ortsüblich angenommen werden kann. Im Landkreis Rottweil gibt es neben der B 27 mit der B 14 und der B 462 insgesamt nur zwei weitere Bundesstraßen, wobei die B 14 in ihrer Bedeutung und Verkehrsbelastung deutlich hinter den anderen beiden Bundesstraßen zurückbleibt. Einzig die Stadt Schramberg als Mittelzentrum muss eine Ortsdurchfahrt in vergleichbarer Qualität hinnehmen, während in Zimmern, Dunningen und Schramberg-Sulgen Ortsumgehungen in deutlichem Abstand zur Wohnbebauung in Troglagen für Lärmentlastung sorgen und in Epfendorf, Oberndorf und Sulz die Verkehrsbelastung bei deutlich weniger als der Hälfte liegt.
- Diese Wirkung des von der Ortsdurchfahrt emittierenden Verkehrslärms zeigt bereits Folgen für die städtebauliche Entwicklung von Deißlingen. Es bestehen bereits vereinzelt Leerstände an Gebäuden entlang der B 27 in der Ortsdurchfahrt Deißlingen, u.a. in der Fritz-Kiehn-Straße und der Steinbachstraße. Bei zahlreichen weiteren Gebäuden steht demnächst der Generatio-

nenwechsel an. Der Verkauf der Gebäude an junge Familien mit Wohnbedarf kommt jedoch ins Stocken aufgrund der Lärmsituation. Der Druck auf den übrigen Wohnungsmarkt wächst, während die lärmbeeinträchtigten Bereiche veröden. Belegbar ist das mit einer spürbar geringeren Belegungsdichte der Bauzeile entlang der B 27 im Vergleich zur durchschnittlichen Wohnungsbelegung der Gesamtgemeinde. Gleichzeitig sind der Gemeinde Deißlingen bei der Ausweisung neuer Baugebiete die Hände gebunden, solange sie Leerstand vorweisen kann. Die städtebauliche Entwicklung wird durch diese Situation gehemmt. Durch den Lärmaktionsplan verfolgt die Gemeinde Deißlingen das Ziel, mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln dieses Hemmnis zu beseitigen und aus den bislang lärmbelasteten Bereichen zukunftsfähige Quartiere zu entwickeln.

Dieser im Vergleich zur Umgebung von anderen Bundesstraßen unüblichen Situation ist die – vorliegend vergleichsweise geringe – Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion der B 27 durch die vorgesehene ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h gegenüberzustellen:

- Bundesstraßen haben die Funktion, ein zusammenhängendes Verkehrsnetz zu bilden und dem weiträumigen Verkehr zu dienen (§ 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG). Sie bündeln den Verkehr und sorgen für eine Entlastung des örtlichen Straßennetzes. Insbesondere dienen Bundesstraßen der Abwicklung des Güterverkehrs, von dem Straßen niedrigerer Kategorie möglichst freigehalten werden sollen.
- Vor diesem Hintergrund wird die Verkehrsfunktion der B 27 in der Ortsdurchfahrt Deißlingen durch eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h nur geringfügig beeinträchtigt. Gemäß der automatischen Dauerzählstelle auf der B 27 zwischen Deißlingen und Lauffen des Landes Baden-Württemberg wird im Jahr 2016 von 14.358 Kfz/24h, hiervon 14 % Schwerverkehr befahren. Die Bundesstraße nimmt damit im Vergleich zu anderen Bundesstraßen in Baden-Württemberg nur eine unterdurchschnittliche Menge an Verkehr auf. Dies ist begründet durch das gut ausgebaute Straßennetz in der Region, der Nähe zur A 81, die einen Großteil des Nord-Süd-Verkehrs aufnimmt, und den vielfältigen Auffahrmöglichkeiten auf die A 81, die die B 27 nur zu einem von vielen Zubringern machen.
- Als überregionale Verbindungsstraße nimmt die B 27 eine wichtige Netzfunktion wahr. Doch auch hier gilt, dass neben der B 27 in der Ortsdurchfahrt Deißlingen noch etliche andere Straßen das Netz ergänzen, so insbesondere der auf die B 461 bei Rottweil mündende Abschnitt der B 27, die L 433 über Trossingen sowie die B 523 und der südwestlich der A 81 gelegene Abschnitt der B 27.
- Für den Schwerverkehr gilt bereit heute das Verbot, zur Vermeidung der Autobahnmaut die B 27 zu nutzen. Soweit dieses Verbot nicht eingehalten wird, hat die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 27 den zusätzlichen Effekt, dass weniger Lkws die B 27 und stattdessen (wie vorgesehen) die A 81 nutzen werden. Das Ausweichverbot wird effektiver eingehalten werden.
- Soweit bauartbedingte Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Schwerverkehr gelten (§ 3 Abs. 3 Nr. 2 lit. a) und b) StVO), führt die Anordnung ei-

ner Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h auf dem Streckenabschnitt zu keiner zusätzlichen Belastung für den Schwerverkehr.

- Die maximale Fahrtzeitverlängerung bei einer Herabsetzung der heute zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf zukünftig 70 km/h ist äußerst gering. Sofern ein Streckenabschnitt von 960 m vom Geltungsbereich der Geschwindigkeitsbeschränkung umfasst werden soll, beträgt die Fahrtzeitverlängerung maximal 14 Sekunden. Da aus Rottweil kommend bereits heute eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h gilt, beträgt die Fahrtzeitverlängerung aus dieser Richtung sogar nur 6 Sekunden.

Diese Fahrtzeitverlängerungen sind weder für den ÖPNV noch für den Geschäfts- und Lieferverkehr von einem solchen Nachteil, dass Gesundheitsbeeinträchtigungen bei den Einwohnern von Deißlingen hingenommen werden müssten. Zu berücksichtigen ist des Weiteren, dass jedenfalls in den Stoßzeiten schon heute aufgrund der Verkehrsmenge kaum schneller als 70 km/h gefahren werden kann. Die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit begünstigt damit ein einheitliches Geschwindigkeitsniveau und trägt so sogar zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses bei.

- Schließlich sind auch Verlagerungseffekte nicht zu befürchten. Die B 27 ist auch nach Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkungen attraktiver als Verbindungsstraße zwischen den umliegenden Orten als andere Straßen, insbesondere von/nach Rottweil sowie aus/in Richtung Villingen-Schwenningen und der Zufahrt zur A 81. Innerörtliche Straßen in Deißlingen (vor allem K 5542 und K 5555) werden nicht stärker in Anspruch genommen, da sie aufgrund ihrer Streckenführung und ihres Ausbauzustandes keine Alternative zur B 27 darstellen.

e) Belagssanierung

Geschwindigkeitsbeschränkungen sind kein Selbstzweck. Sie sind nur soweit und solange aufrechtzuerhalten, wie keine anderen weniger einschneidenden Maßnahmen zur Verfügung stehen.

Zum Maßnahmenpaket des Lärmaktionsplans Deißlingen gehört daher auch die Belagssanierung. Sollte bei der nächsten Belagssanierung ein lärmoptimierter Asphalt eingesetzt werden, wird die Lärmsituation vor Ort zu prüfen und neu zu bewerten sein. Sollte dabei festgestellt werden, dass die Lärmbelastung der Einwohner durch die Belagssanierung spürbar gesenkt wird, wird die Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung zu prüfen sein.

f) Alternativenprüfung

Die Gemeinde Deißlingen hat bei Erstellung des Lärmaktionsplans verschiedene Alternativen geprüft. Als Ergebnis dieser Alternativenprüfung hat sich die Gemeinde Deißlingen für eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h entschieden. Andere Maßnahmen, wie etwa die Errichtung eines Lärmschutzwalls oder einer Lärmschutzwand, sind nicht geeignet, um eine vergleichbare Lärmentlastungswirkung zu erreichen. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h lässt sich mit Blick auf die Verkehrsfunktion der Straße nicht anordnen. Im Einzelnen:

- In der Ortsdurchfahrt Deißlingen besteht nördlich der B 27 ein Lärmschutzwall, der das dahinterliegende Wohngebiet „Süd II“ vor den Straßenemissionen der B 27 schützt. Eine potentielle aktive Lärmschutzmaßnahme südlich

der B 27 in Form einer Wall-Wand-Kombination wurde im Zuge der Abwägung geprüft. Die anliegenden Flurstücke verlaufen quer zur B 27 und sind alle in privatem Besitz. Zur Umsetzung einer aktiven Maßnahme wäre ein Teilerwerb dieser privaten Grundstücksflächen notwendig. Eine solche aktive Maßnahme ist kostspielig und aufgrund der notwendigen Erwerbsgespräche sehr zeitaufwendig und würde daher allenfalls als eine mittel-/langfristige Lärmschutzmaßnahme in Betracht kommen. Zudem müsste eine Lärmschutzwand/-wall – Kombination aufgrund der Zu- und Ausfahrt zur ehemaligen Tankstelle und jetzigen Auto-Werkstatt „An der Bundesstraße 1“ auf einer Länge von ca. 40 m unterbrochen werden. Eine solche Unterbrechung führt zu einem deutlichen Verlust der Minderungswirkung dieser Lärmschutzmaßnahme für die Gebäude in der Fritz-Kiehn-Straße. Die Kosten einer einseitig absorbierenden Lärmschutzwand mit ca. 960 m Länge und einer Höhe von 3 m würden sich (ohne den notwendigen Erwerb der Grundstücke) auf ca. 1 Mio. € belaufen. Eine Wall-Wand – Kombination wäre etwas günstiger, allerdings ist nicht auf der gesamten Strecke ausreichend Platz für einen Lärmschutzwand (selbst in geringerer Höhe) gegeben. Aufgrund der extremen Kosten und des notwendigen Zeitaufwandes und der damit einhergehenden Dauer bis zur Realisierung einer solchen Maßnahme, wird eine aktive Lärmschutzwand/-wall – Kombination im Lärmaktionsplan ausgeschlossen.

- Im Zuge der Abwägung wurde auch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf $v = 60 \text{ km/h}$ überprüft. Eine solche Geschwindigkeitsreduzierung würde zwar eine höhere Minderungswirkung von bis zu ca. 3 dB(A) ergeben, korrespondiert allerdings weniger mit der Verkehrsfunktion der B 27. Da der Bedeutung der B 27 für den überregionalen Verkehr eine hohe Bedeutung beigegeben wird, ist mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf $v = 70 \text{ km/h}$ ein guter Kompromiss aus Verkehrsfunktion, -fluss und Lärminderung gefunden worden.

g) Positive und negative Nebeneffekte

Die Gemeinde Deißlingen will mit dem Lärmaktionsplan nicht nur die Menschen entlasten, die Pegelwerten über den Maßnahmenwerten des Lärmaktionsplans ausgesetzt sind. Auch Lärmpegel zwischen 60 und 65 dB(A) L_rT sowie 50 und 55 dB(A) L_rN sind für die betroffenen Menschen eine Belastung. Die Gemeinde will – entsprechend dem Managementansatz der Umgebungslärmrichtlinie – auch diese Menschen schützen und die Lärmsituation insgesamt verbessern. Nach diesen Maßstäben ist die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h geeignet und erforderlich.

Die Maßnahme ist auch verkehrlich sinnvoll, da dadurch eine einheitliche Geschwindigkeit in beiden Richtungen hergestellt wird (derzeit: 100 km/h in Richtung Rottweil, 80 km/h von Rottweil kommend). Der zähe Verkehrsfluss, der heute zu Stoßzeiten festzustellen ist und kaum Geschwindigkeiten über 70 km/h zulässt, wird durch eine einheitliche Festsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h verflüssigt. Die Geschwindigkeitsbeschränkung begünstigt damit ein einheitliches Geschwindigkeitsniveau und trägt zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses bei. Hierdurch werden des Weiteren abrupte Brems- und Beschleunigungsvorgänge verhindert, was neben einer Verbesserung der Lärmsituation zusätzlich den Verkehrsfluss begünstigt.

h) Zusammenfassung zur Maßnahme „beidseitig Tempo 70“

Im Ergebnis ist die im Lärmaktionsplan der Gemeinde Deißlingen festgelegte beidseitige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h im gemäß beiliegenden Plan markierten Streckenabschnitt der B 27 eine geeignete, erforderliche und angemessene Maßnahme zur Lärminderung. Auch die fachrechtlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, Abs. 9 Satz 3 StVO, insbesondere die besondere Gefahrenlage, liegen für den betroffenen Streckenabschnitt vor, so dass die zuständige Straßenverkehrsbehörde die Geschwindigkeitsbeschränkung anordnen kann. Die Straßenverkehrsbehörde des Landratsamtes Rottweil hat die Anordnung der festgelegten Geschwindigkeitsbeschränkung in Aussicht gestellt.

4.2.2 Verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung und -beeinflussung

Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt die Lärmbelastung. Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen trägt somit zur Lärminderung 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 Einbau lärmmindernden Asphalts im Zuge der nächsten turnusgemäßen Belagserneuerung auf der B 27

Durch den Einbau lärmmindernden Asphalts lässt sich die von einer Straße ausgehende Lärmbelastung nachhaltig senken. Der Fahrbahnbelag der B 27 wurde in Deißlingen seit ihrem Bau noch nicht erneuert. Im Ortsteil Lauffen hat das staatliche Straßenbauamt im Regierungspräsidium Freiburg den Streckenabschnitt der B 27 im Juni/Juli 2016 saniert. Dabei wurde regulärer Asphalt verwendet, auf den Einbau lärmmindernden Asphalts wurde – obwohl die Gemeinde Deißlingen bereits mit der Aufstellung des Lärmaktionsplans begonnen und angekündigt hatte, im Lärmaktionsplan den Einbau lärmmindernden Asphalts auf der B 27 vorzusehen – verzichtet. Um für den verbleibenden Streckenabschnitt der B 27 im Ortsteil Deißlingen sicher-

zustellen, dass der Einbau lärm mindernden Asphalts vom Straßenbaulastträger im Zuge der turnusgemäßen Belagserneuerung geprüft wird, ist dies als Maßnahme im Lärmaktionsplan festzulegen. Das Straßenbauamt hat eine Prüfung, ob bei der nächsten regulären Belagssanierung lärm mindernder Asphalt eingebaut werden kann, zugesagt.

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 lärm mindernde Asphaltdeckschichten eingesetzt werden. Nach Einbau des lärm mindernden Fahrbahnbelags sind bereits angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkungen auf ihre Erforderlichkeit hin zu überprüfen und ggf. anzupassen oder aufzuheben.

4.2.4 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 seitens 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.

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 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.

4.3.2 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 Lärminderungspotenziale 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 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.

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 in der Gemeinde Deißlingen aufgezeigt und festgelegt. Es handelt sich dabei vorrangig um eine Geschwindigkeitsbeschränkung der B 27 auf Tempo 70 in der Ortsdurchfahrt Deißlingen in beiden Richtungen sowie der Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags in der Ortsdurchfahrt Deißlingen.

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. 1 Satz 2 Nr. 3, Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung wurden durch die Gemeinde geprüft. Die Argumente, die für eine Beschränkung des fließenden Verkehrs sprechen, wurden mit den Belangen des Verkehrs und der Verkehrsfunktion der Straße abgewogen. In ihrer Abwägung kommt die Gemeinde Deißlingen zu dem Ergebnis, dass die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung vorliegen. Die Straßenverkehrsbehörde hat die Geschwindigkeitsbeschränkung daher anzuordnen. Die Gemeinde Deißlingen sieht diese Maßnahme als ersten, schnell umzusetzenden Einstieg in ein nachhaltiges Lärmmanagement zur Verbesserung der Lärmsituation ihrer Bürger.

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:



Ludwigsburg, 20. März 2018



Wolfgang Schröder
Projektleitung



Vanessa Schill
Bearbeitung

ANHANG

Lärmkartierung Status quo

I. Pläne Status quo

- Plan 5511-01a-c Rasterlärmkarten L_{DEN} (VBUS)
- Plan 5511-02a-c Rasterlärmkarten L_{Night} (VBUS)
- Plan 5511-09a-c Gebäudelärmkarten Tag (RLS90)
- Plan 5511-10a-c Gebäudelärmkarten Nacht (RLS90)

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

- Gebäude mit Fassadenpegeln oberhalb der Maßnahmenwerte

III. Betroffenheitsstatistik Status quo

- Lärmbetroffenheit nach Pegelbereichen

Lärmkartierung RLS-90 Ortsdurchfahrt Deißlingen

IV. Pläne RLS-90

- Plan 5511-11a Gebäudelärmkarte Tag
- Plan 5511-11b Gebäudelärmkarte Nacht

V. Immissionspegel RLS-90 Ortsdurchfahrt Deißlingen

- Gebäude mit Fassadenpegeln oberhalb der Maßnahmenwerte

VI. Betroffene Einwohner oberhalb der Maßnahmenwerte mit und ohne Maßnahme

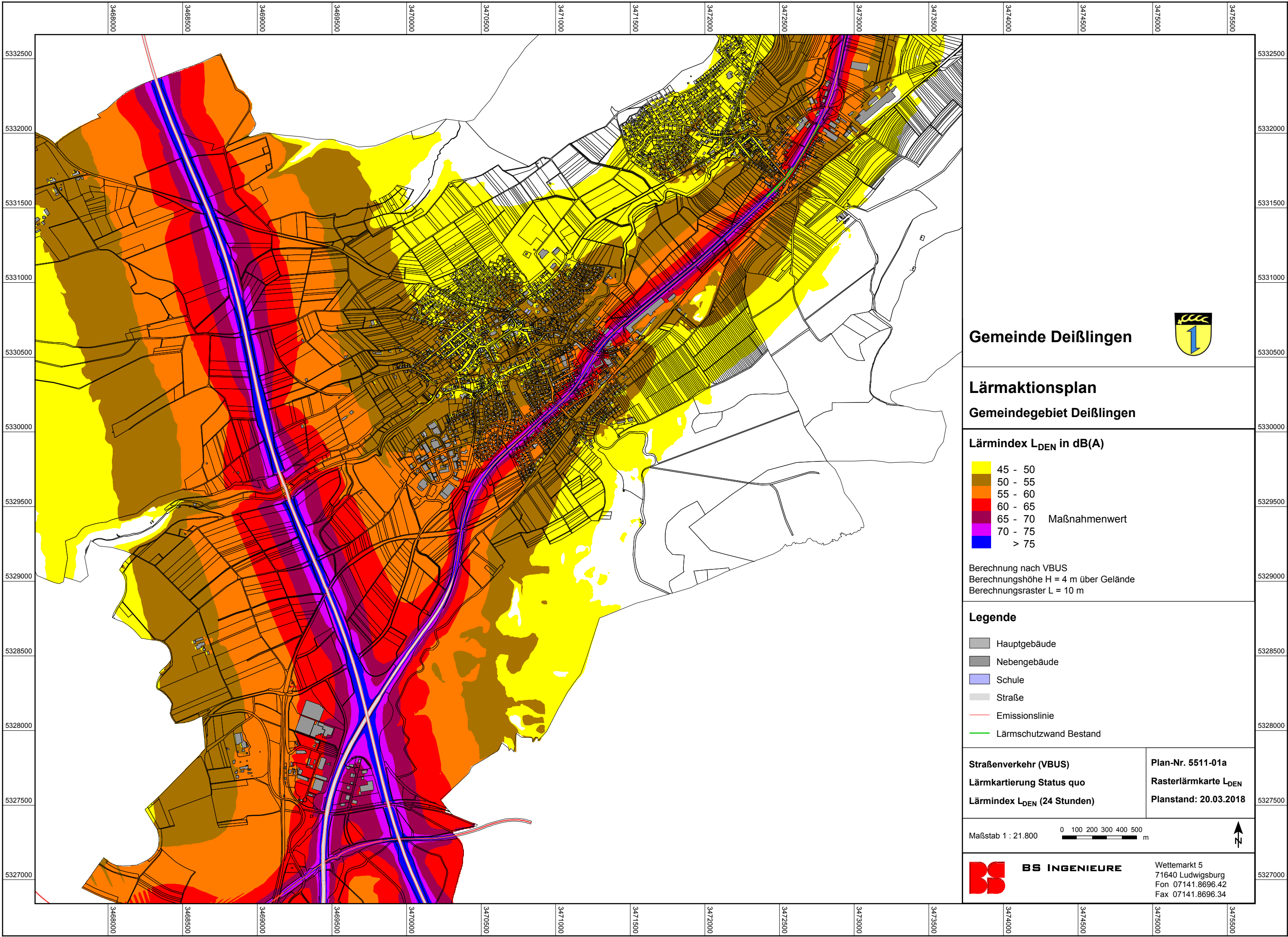
- Lärmbetroffenheit in 1dB(A)-Pegelklassen

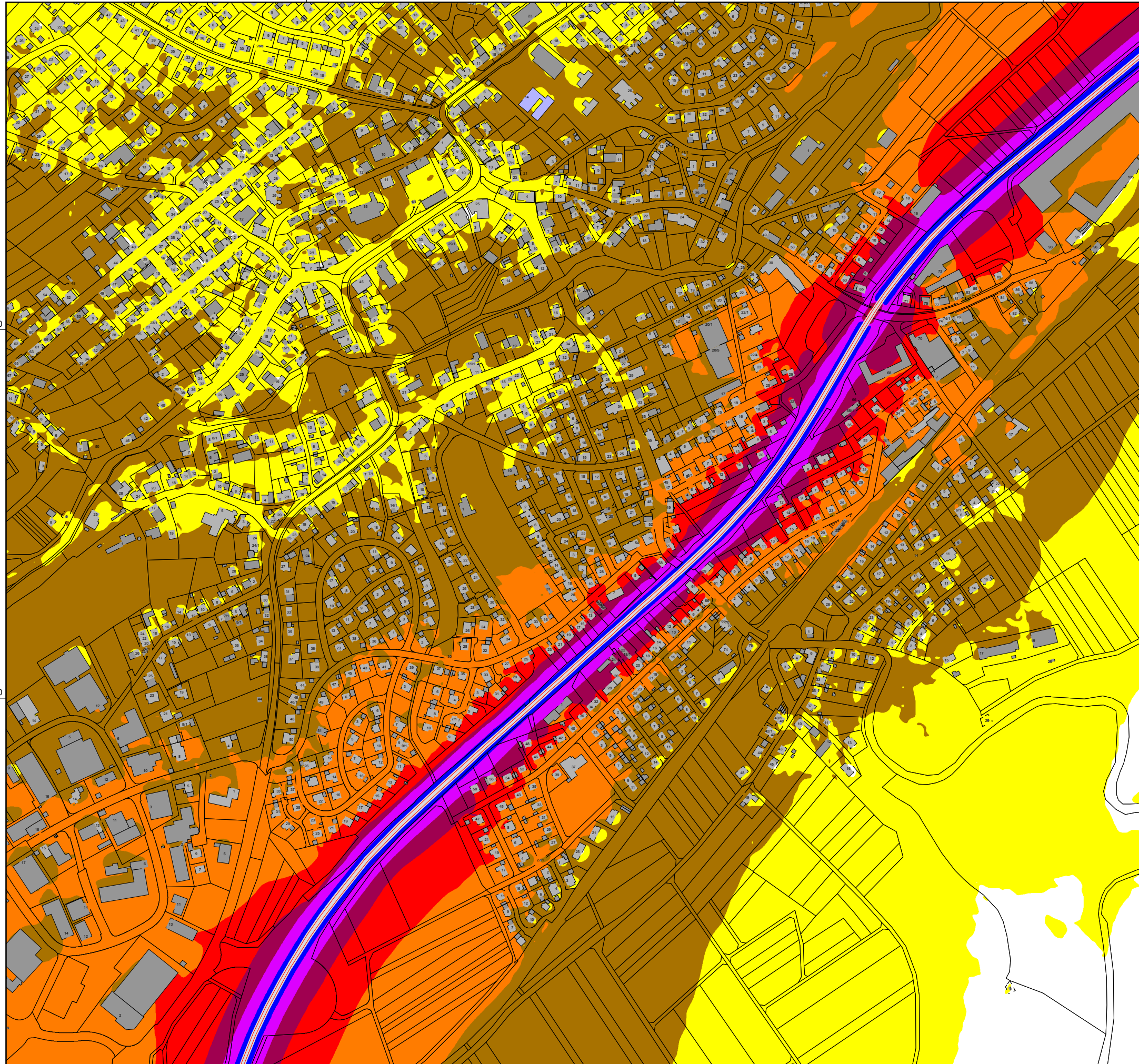
VII. Synopse

- Zusammenfassung der Rückmeldungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange
- Zusammenfassung der Rückmeldungen aus der erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange

I. Pläne Status quo

- | | |
|-------------------|-------------------------------------|
| ▪ Plan 5511-01a-c | Rasterlärmkarten L_{DEN} (VBUS) |
| ▪ Plan 5511-02a-c | Rasterlärmkarten L_{Night} (VBUS) |
| ▪ Plan 5511-09a-c | Gebäudelärmkarten Tag (RLS90) |
| ▪ Plan 5511-10a-c | Gebäudelärmkarten Nacht (RLS90) |





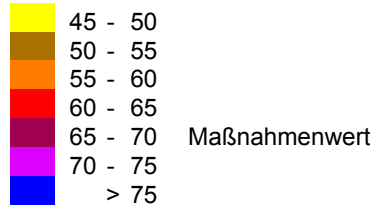
Gemeinde Deißlingen



Lärmaktionsplan

Deißlingen

Lärminde_{LDEN} in dB(A)



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

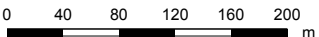
Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Straße
- Emissionslinie

Straßenverkehr (VBUS)
Lärmkartierung Status quo
Lärminde_{LDEN} (24 Stunden)

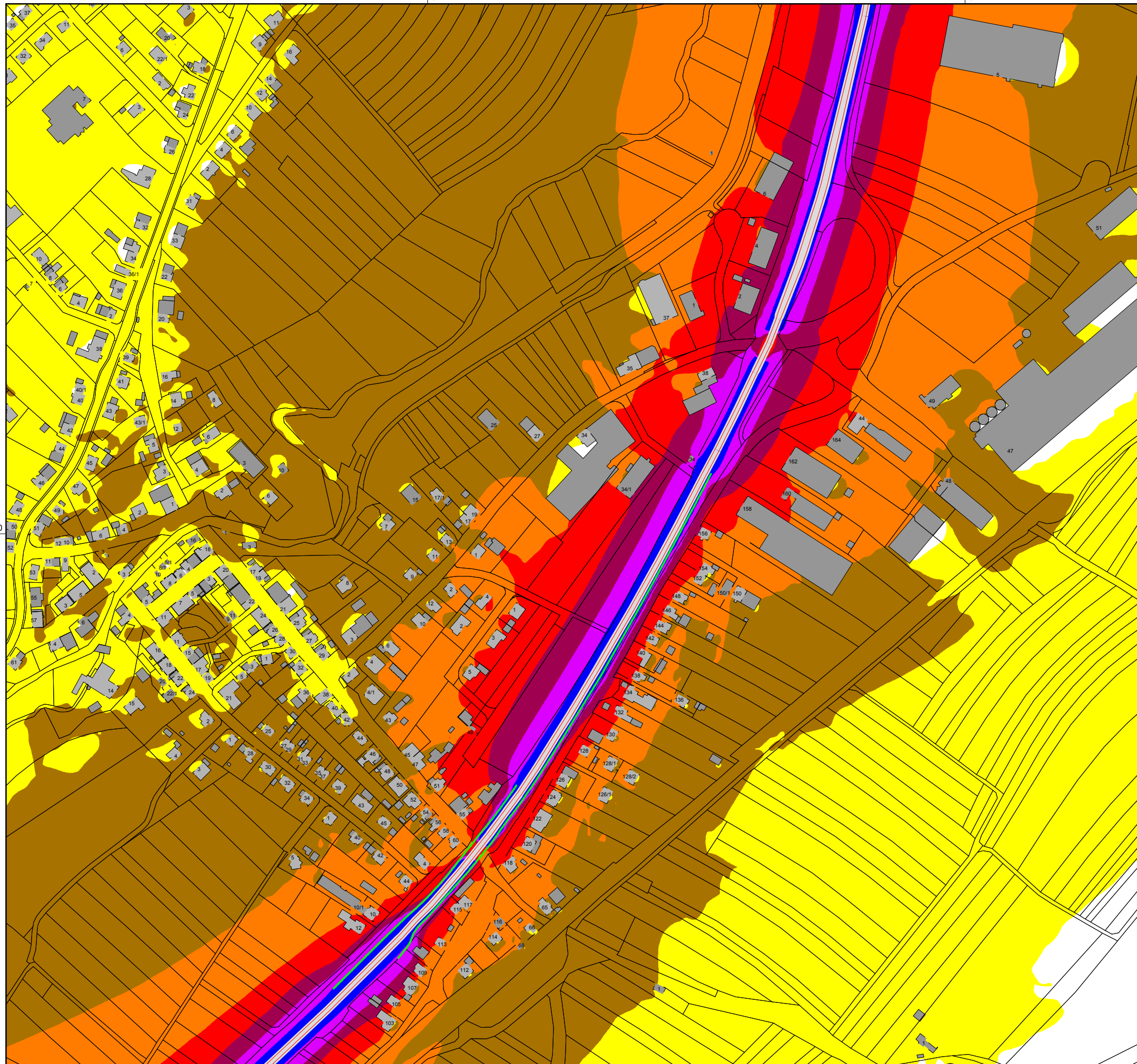
Plan-Nr. 5511-01b
Rasterlärnkarte L_{LDEN}
Planstand: 20.03.2018

Maßstab 1 : 5.400



BS INGENIEURE

Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34



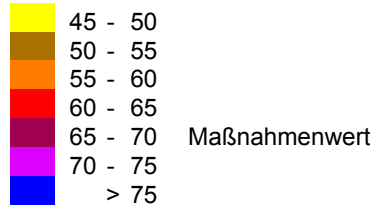
Gemeinde Deißlingen



Lärmaktionsplan

Lauffen

Lärminde L_{DEN} in dB(A)



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

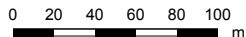
Legende

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

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

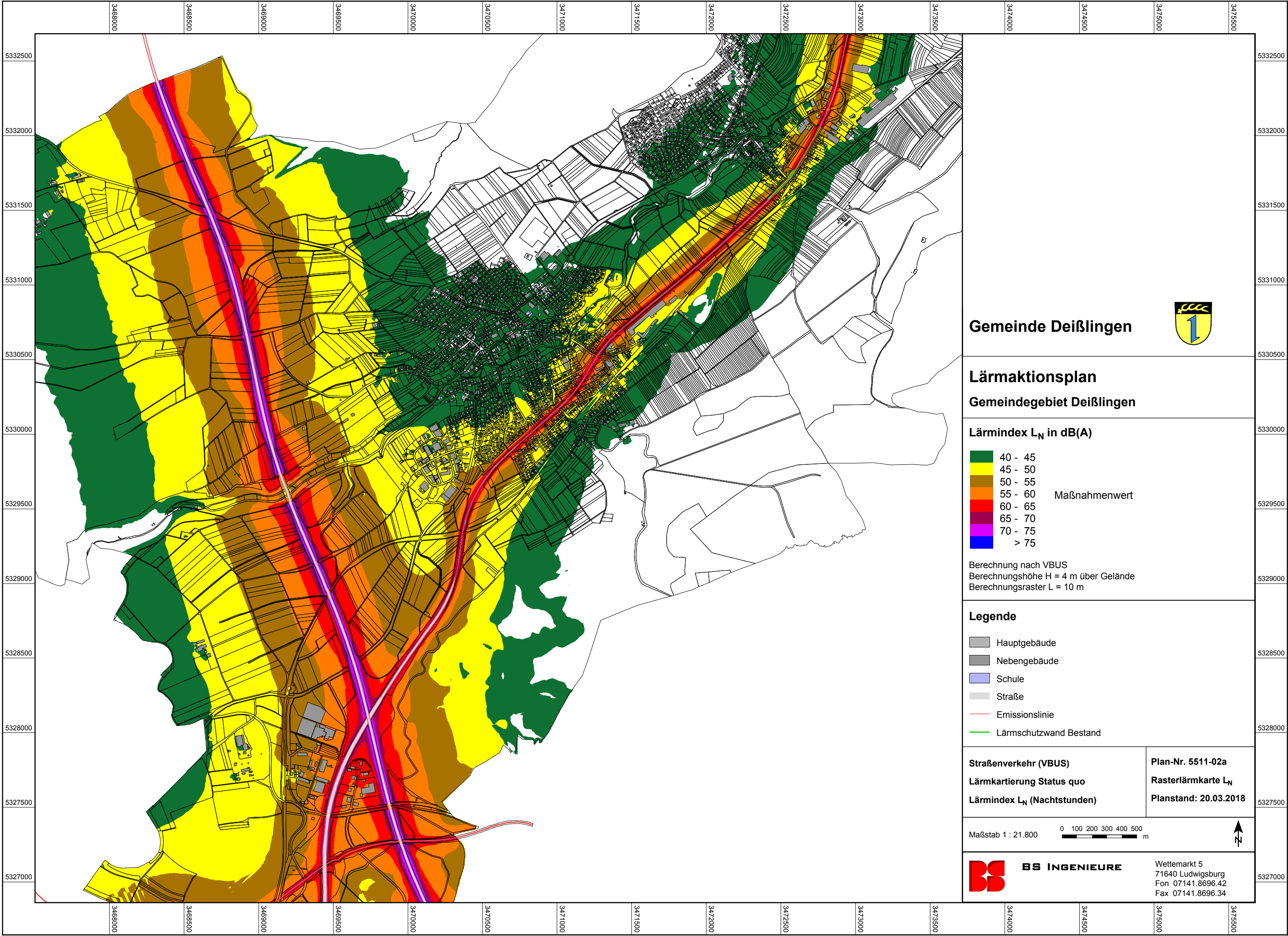
Plan-Nr. 5511-01c
Rasterlärnkarte L_{DEN}
Planstand: 20.03.2018

Maßstab 1 : 3.700



BS INGENIEURE

Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34

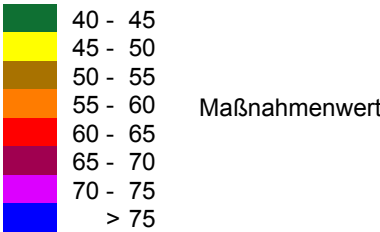


Gemeinde Deißlingen



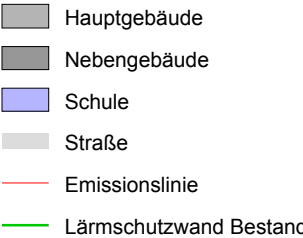
Lärmaktionsplan
Gemeindegebiet Deißlingen

Lärminde_N L_N in dB(A)



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

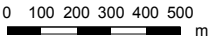
Legende



Straßenverkehr (VBUS)
Lärmkartierung Status quo
Lärminde_N L_N (Nachtstunden)

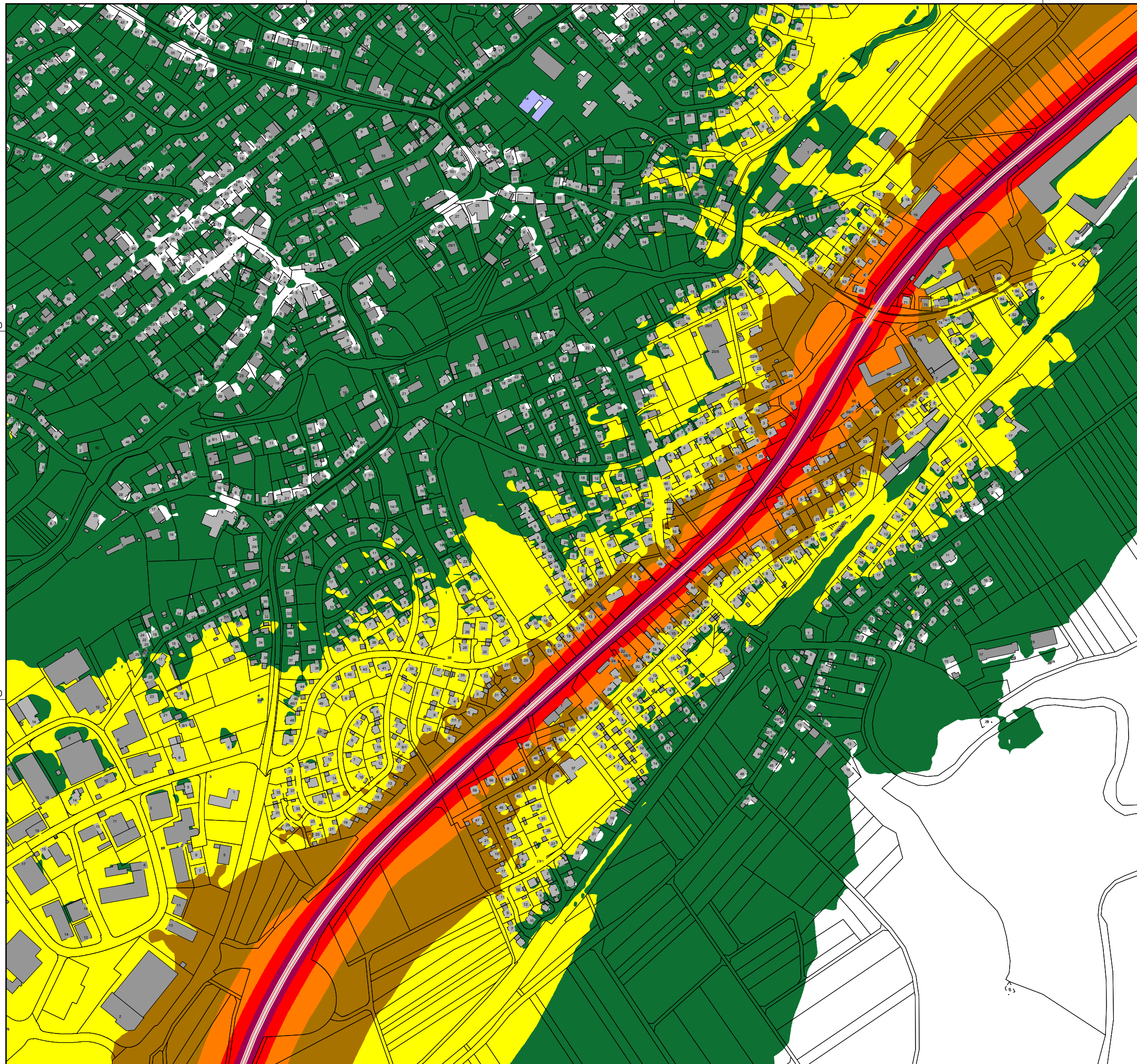
Plan-Nr. 5511-02a
Rasterlärnkarte L_N
Planstand: 20.03.2018

Maßstab 1 : 21.800



BS INGENIEURE

Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34



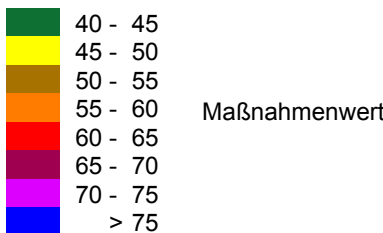
Gemeinde Deißlingen



Lärmaktionsplan

Deißlingen

Lärmindex L_N in dB(A)



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

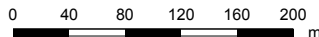
Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Straße
- Emissionslinie

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

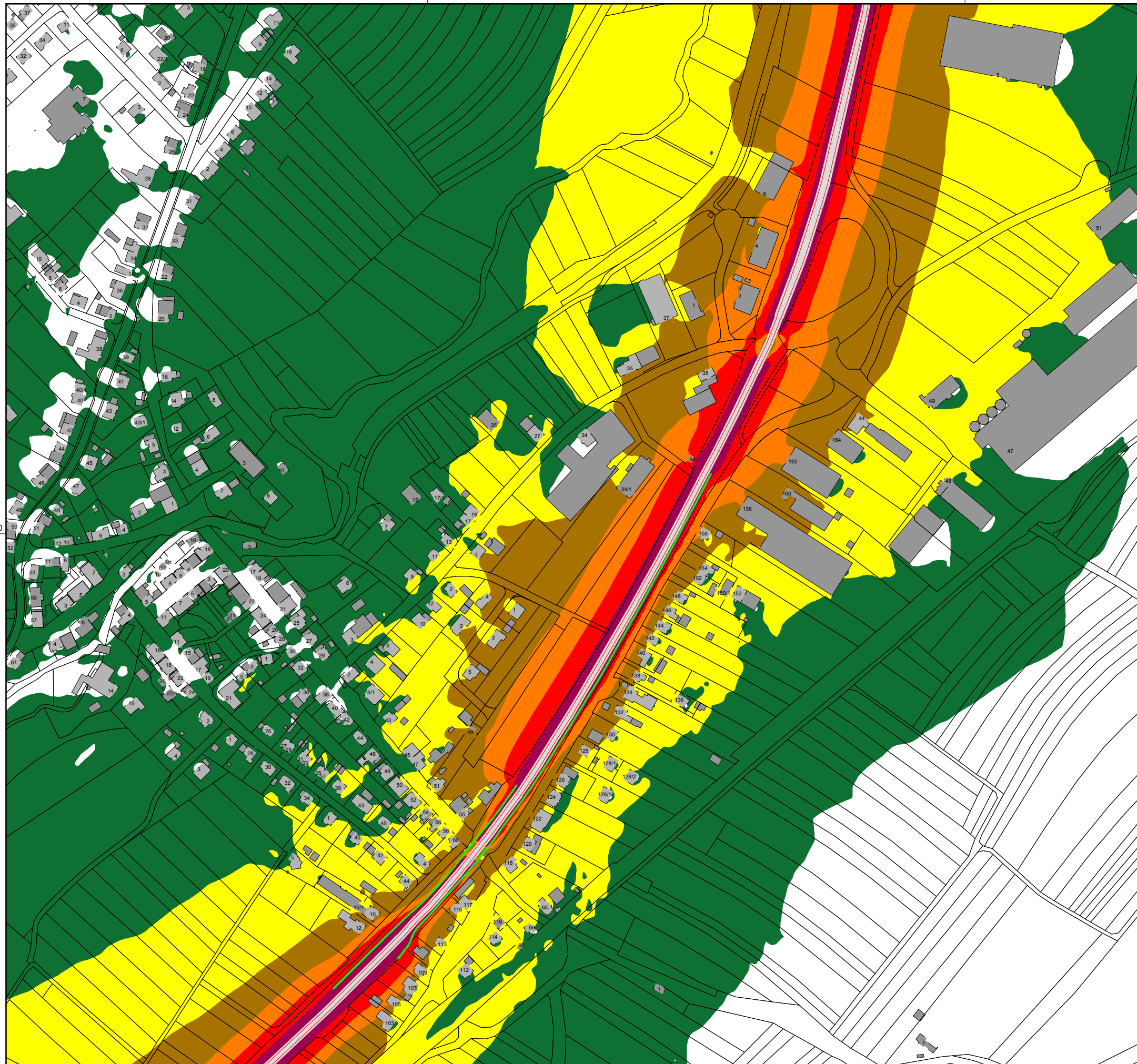
Plan-Nr. 5511-02b
Rasterlärmkarte L_N
Planstand: 20.03.2018

Maßstab 1 : 5.400



BS INGENIEURE

Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34



Gemeinde Deißlingen



Lärmaktionsplan

Laufen

Lärmindex L_N in dB(A)

40 - 45	Maßnahmenwert
45 - 50	
50 - 55	
55 - 60	
60 - 65	
65 - 70	
70 - 75	
> 75	

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

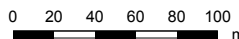
Legende

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

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

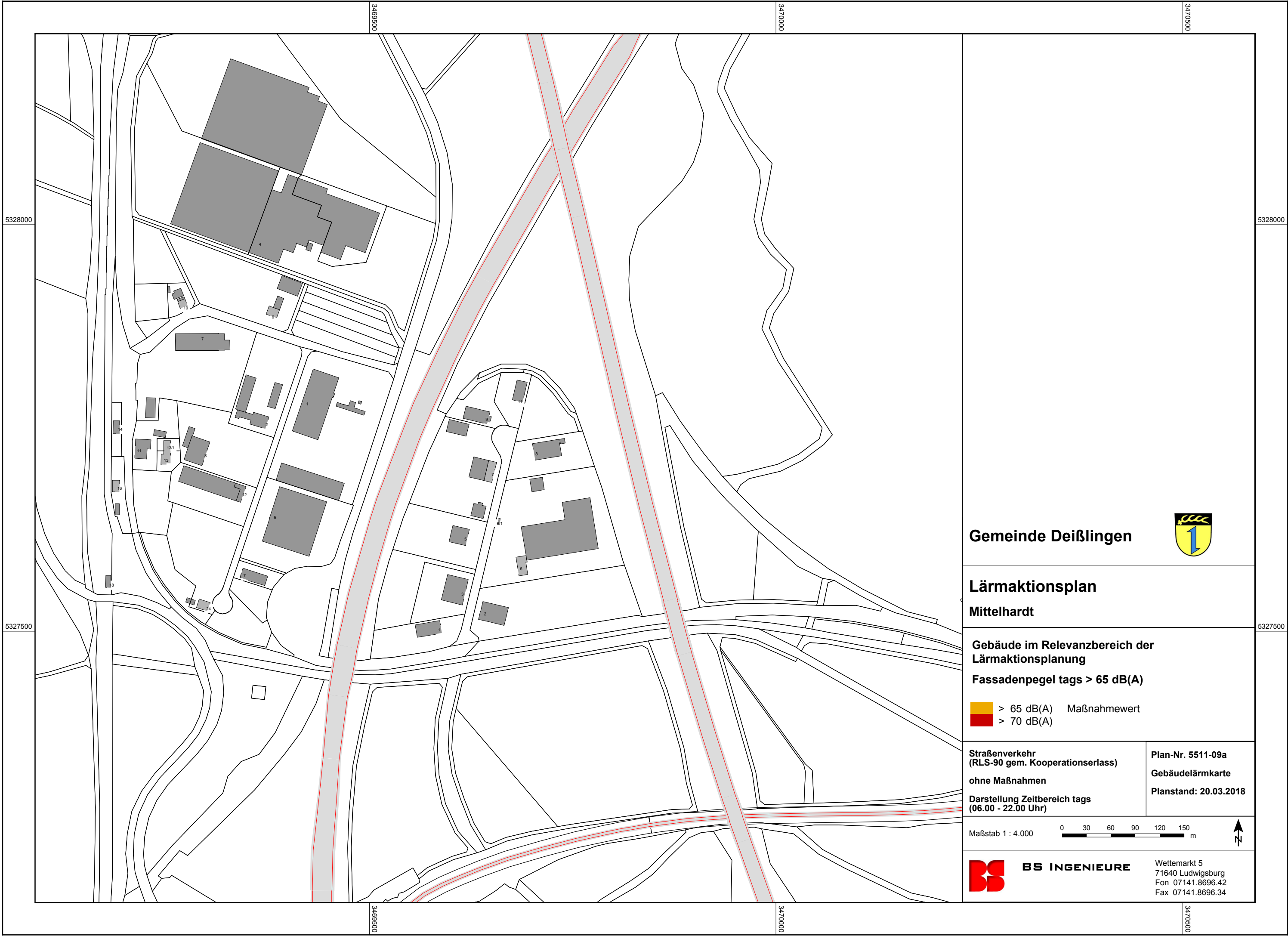
Plan-Nr. 5511-02c
Rasterlärmkarte L_N
Planstand: 20.03.2018

Maßstab 1 : 3.700



BS INGENIEURE

Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34



Gemeinde Deißlingen



Lärmaktionsplan
Mittelhardt

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

 > 65 dB(A) Maßnahmewert
 > 70 dB(A)

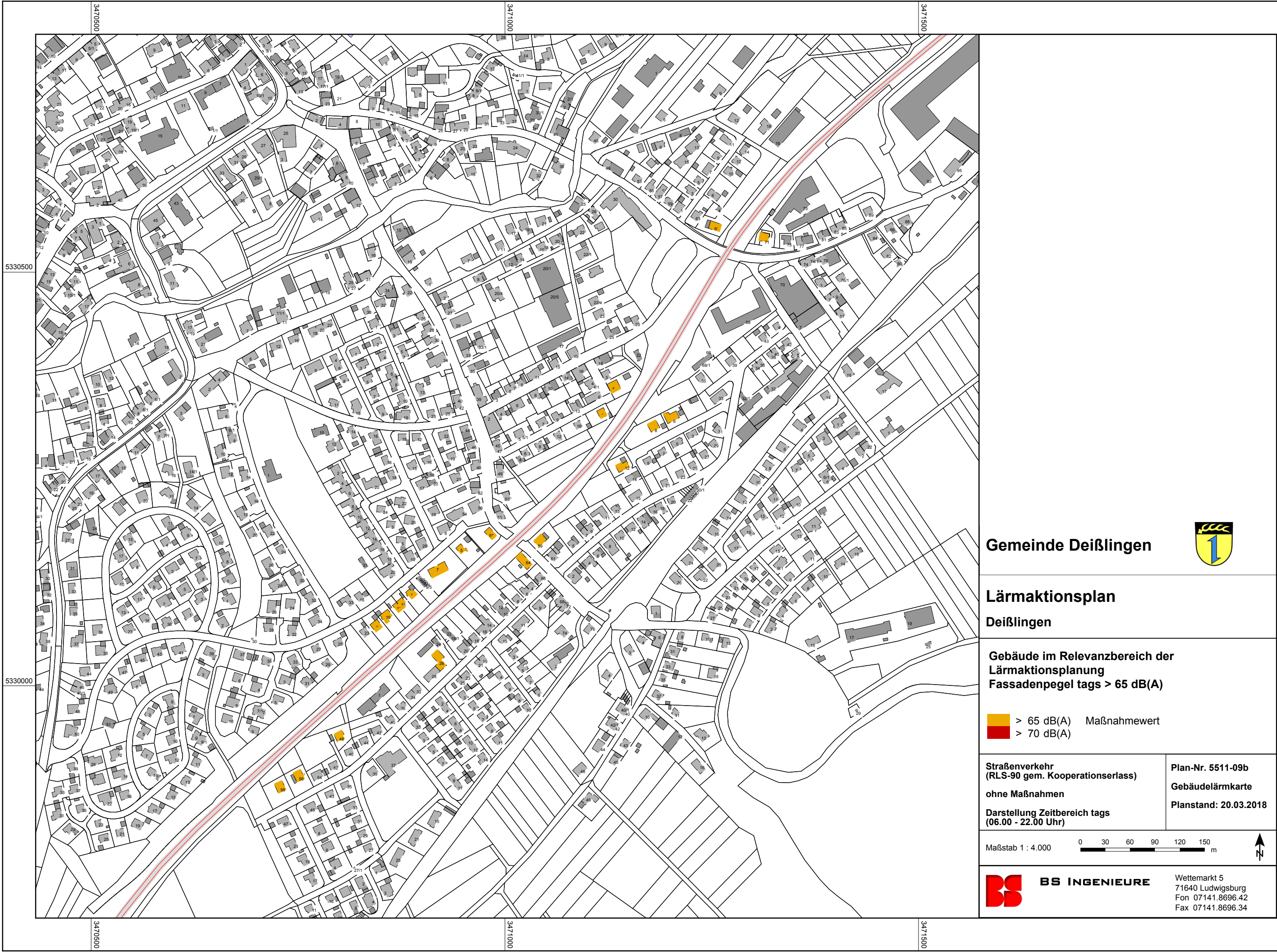
Straßenverkehr (RLS-90 gem. Kooperationserlass) ohne Maßnahmen Darstellung Zeitbereich tags (06.00 - 22.00 Uhr)	Plan-Nr. 5511-09a Gebäudelärmkarte Planstand: 20.03.2018
--	---

Maßstab 1 : 4.000

0 30 60 90 120 150 m



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



Gemeinde Deißlingen



Lärmaktionsplan
Deißlingen

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

> 65 dB(A) Maßnahmewert
> 70 dB(A)

Straßenverkehr
(RLS-90 gem. Kooperationserlass)
ohne Maßnahmen
Darstellung Zeitbereich tags
(06.00 - 22.00 Uhr)

Plan-Nr. 5511-09b
Gebäudelärmkarte
Planstand: 20.03.2018

Maßstab 1 : 4.000 0 30 60 90 120 150 m



BS INGENIEURE

Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34



Gemeinde Deißlingen



Lärmaktionsplan

Lauffen

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

 > 65 dB(A) Maßnahmewert
 > 70 dB(A)

Straßenverkehr
(RLS-90 gem. Kooperationserlass)

ohne Maßnahmen

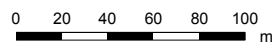
Darstellung Zeitbereich tags
(06.00 - 22.00 Uhr)

Plan-Nr. 5511-09c

Gebäudelärmkarte

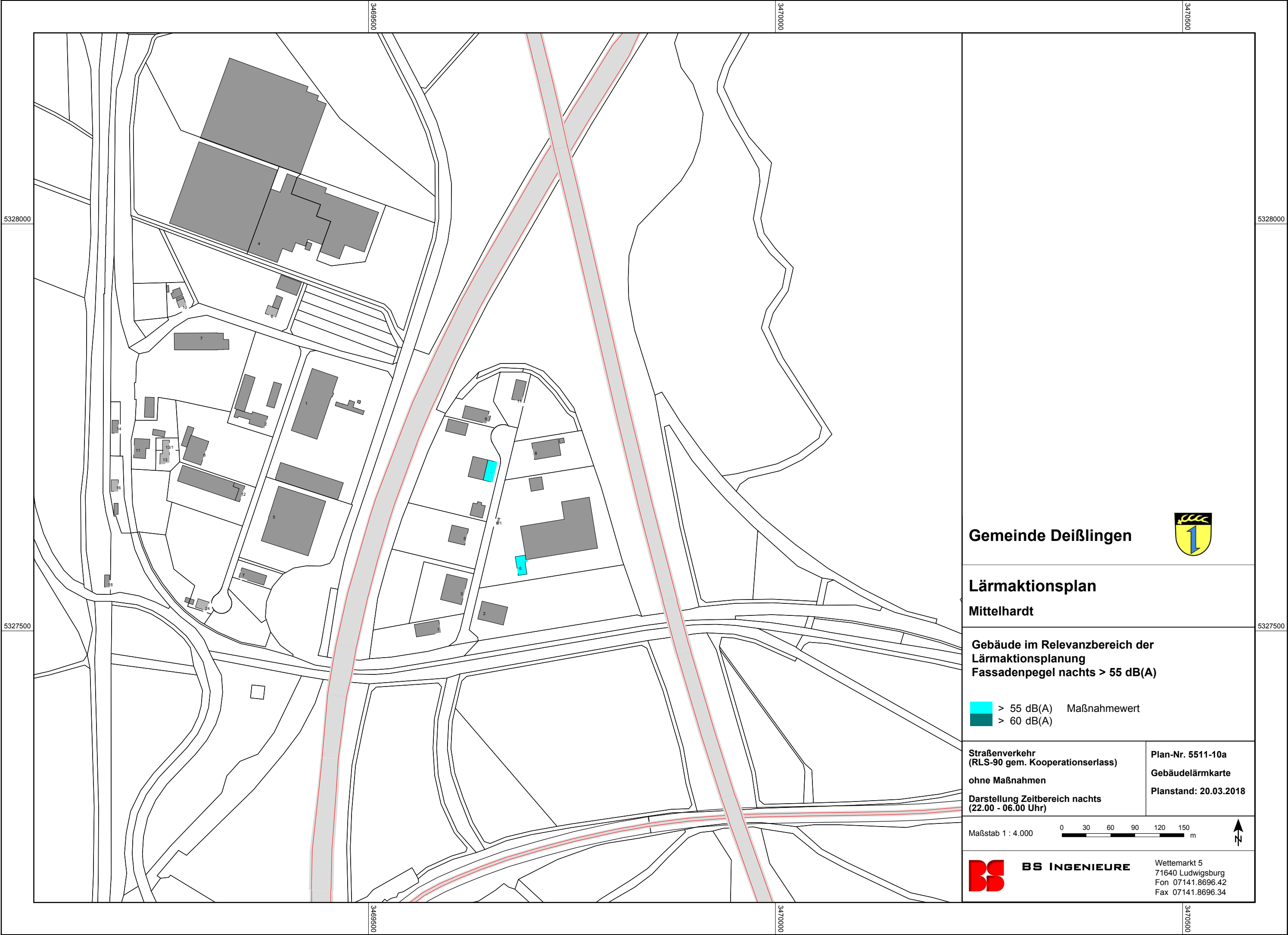
Planstand: 20.03.2018

Maßstab 1 : 3.300



BS INGENIEURE

Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34



Gemeinde Deißlingen



Lärmaktionsplan
Mittelhardt

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

> 55 dB(A) Maßnahmewert
> 60 dB(A)

Straßenverkehr
(RLS-90 gem. Kooperationserlass)
ohne Maßnahmen
Darstellung Zeitbereich nachts
(22.00 - 06.00 Uhr)

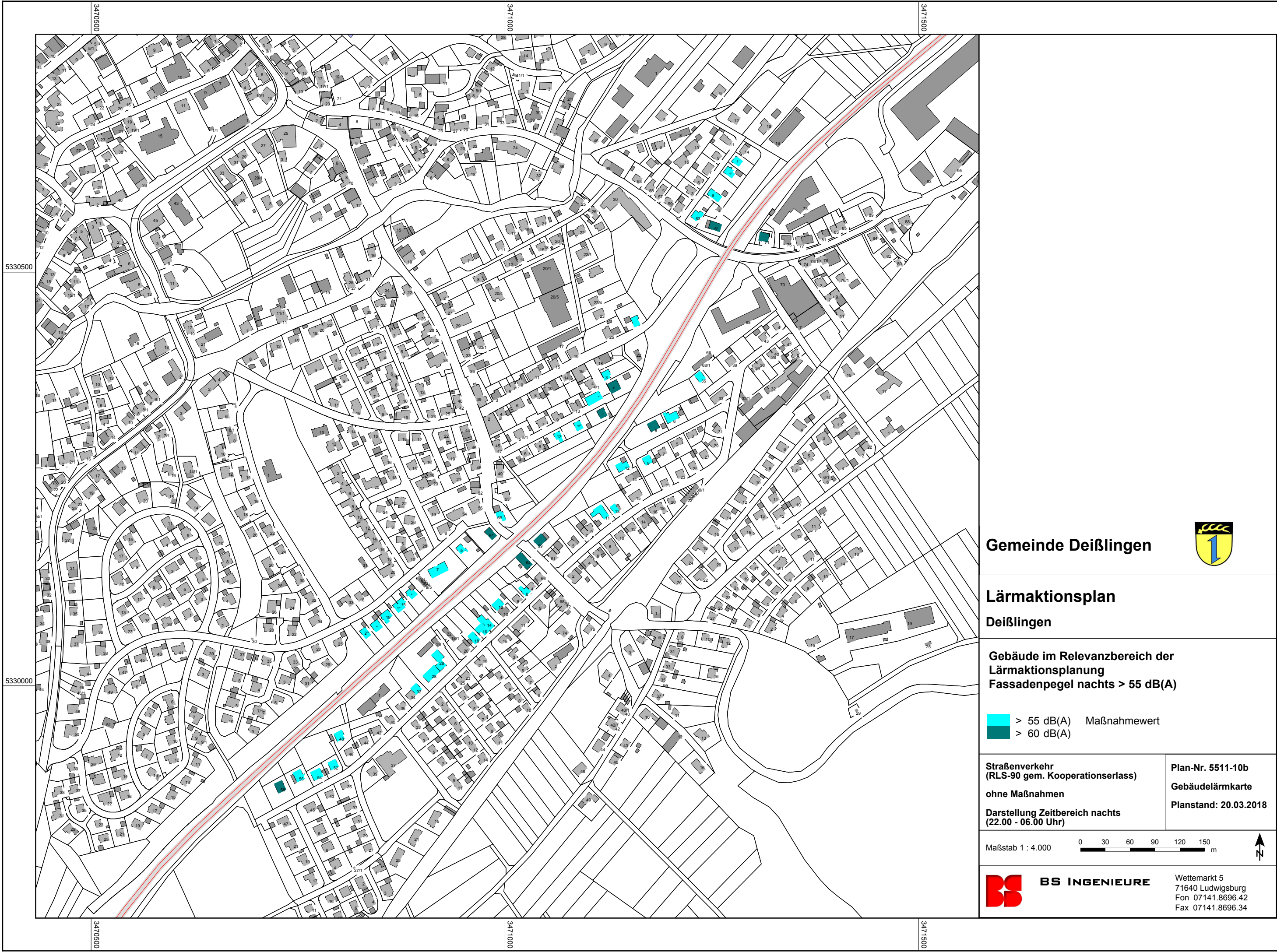
Plan-Nr. 5511-10a
Gebäudelärmkarte
Planstand: 20.03.2018

Maßstab 1 : 4.000 0 30 60 90 120 150 m



BS INGENIEURE

Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34



Gemeinde Deißlingen



Lärmaktionsplan
Deißlingen

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

> 55 dB(A) Maßnahmewert
> 60 dB(A)

Straßenverkehr
(RLS-90 gem. Kooperationserlass)
ohne Maßnahmen
Darstellung Zeitbereich nachts
(22.00 - 06.00 Uhr)

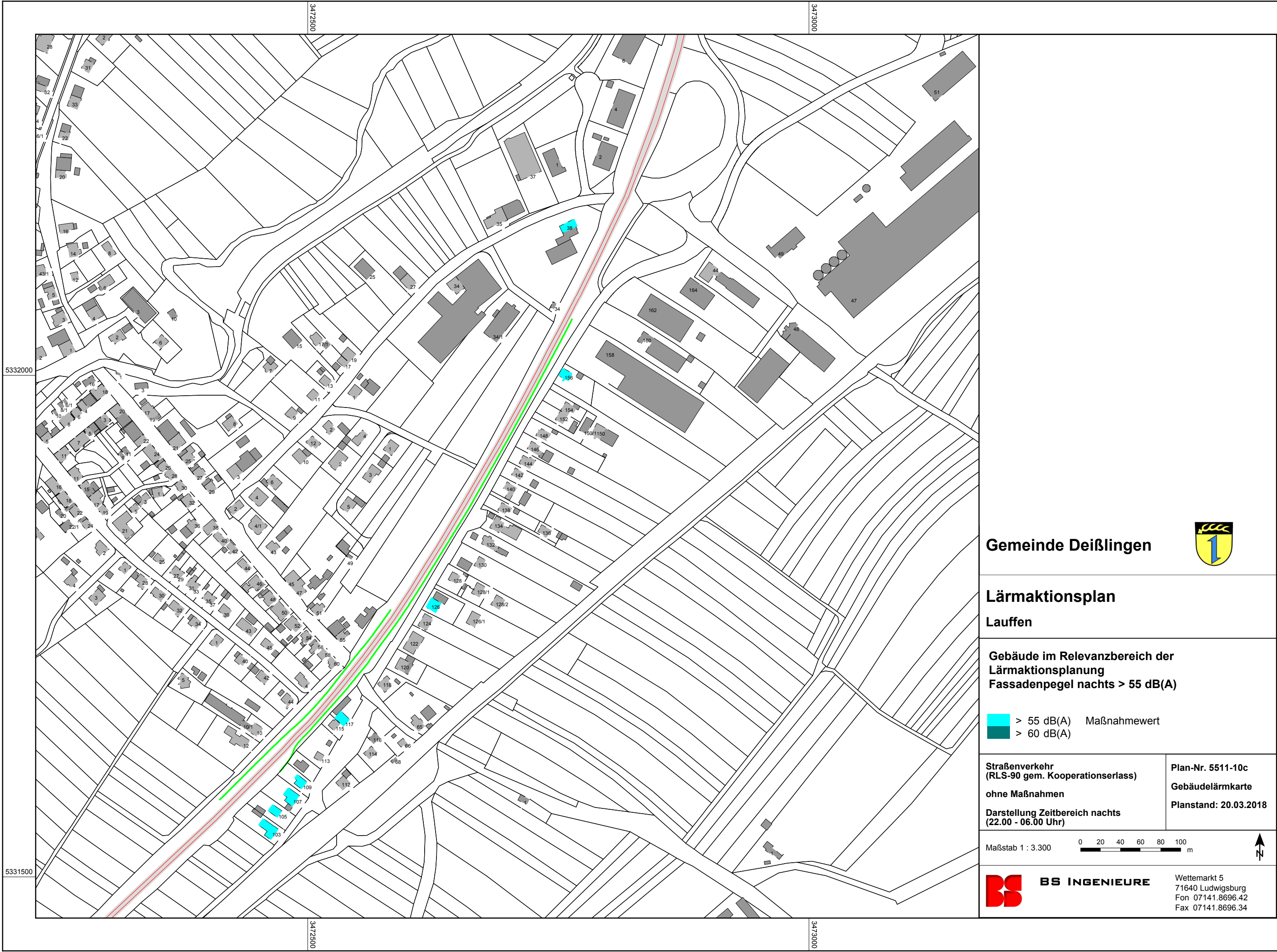
Plan-Nr. 5511-10b
Gebäudelärmkarte
Planstand: 20.03.2018

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



Gemeinde Deißlingen



Lärmaktionsplan
Lauffen

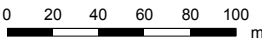
Gebäude im Relevanzbereich der
Lärmaktionsplanung
Fassadenpegel nachts > 55 dB(A)

> 55 dB(A) Maßnahmewert
> 60 dB(A)

Straßenverkehr
(RLS-90 gem. Kooperationserlass)
ohne Maßnahmen
Darstellung Zeitbereich nachts
(22.00 - 06.00 Uhr)

Plan-Nr. 5511-10c
Gebäudelärmkarte
Planstand: 20.03.2018

Maßstab 1 : 3.300



BS INGENIEURE

Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34

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

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		Abschlag in dB(A) Straßenkategorie gem. Kooperationserlass	Beurteilungspegel RLS-90		Einwohner
	LDEN in dB(A)	LN in dB(A)		LrT in dB(A)	LrN in dB(A)	
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		Abschlag in dB(A) Straßenkategorie gem. Kooperationserlass	Beurteilungspegel RLS-90		Einwohner
	LDEN in dB(A)	LN in dB(A)		LrT in dB(A)	LrN in dB(A)	
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 Status quo

**Lärmaktionsplan Gemeinde Deißlingen
Straßenverkehr (VBUS)**



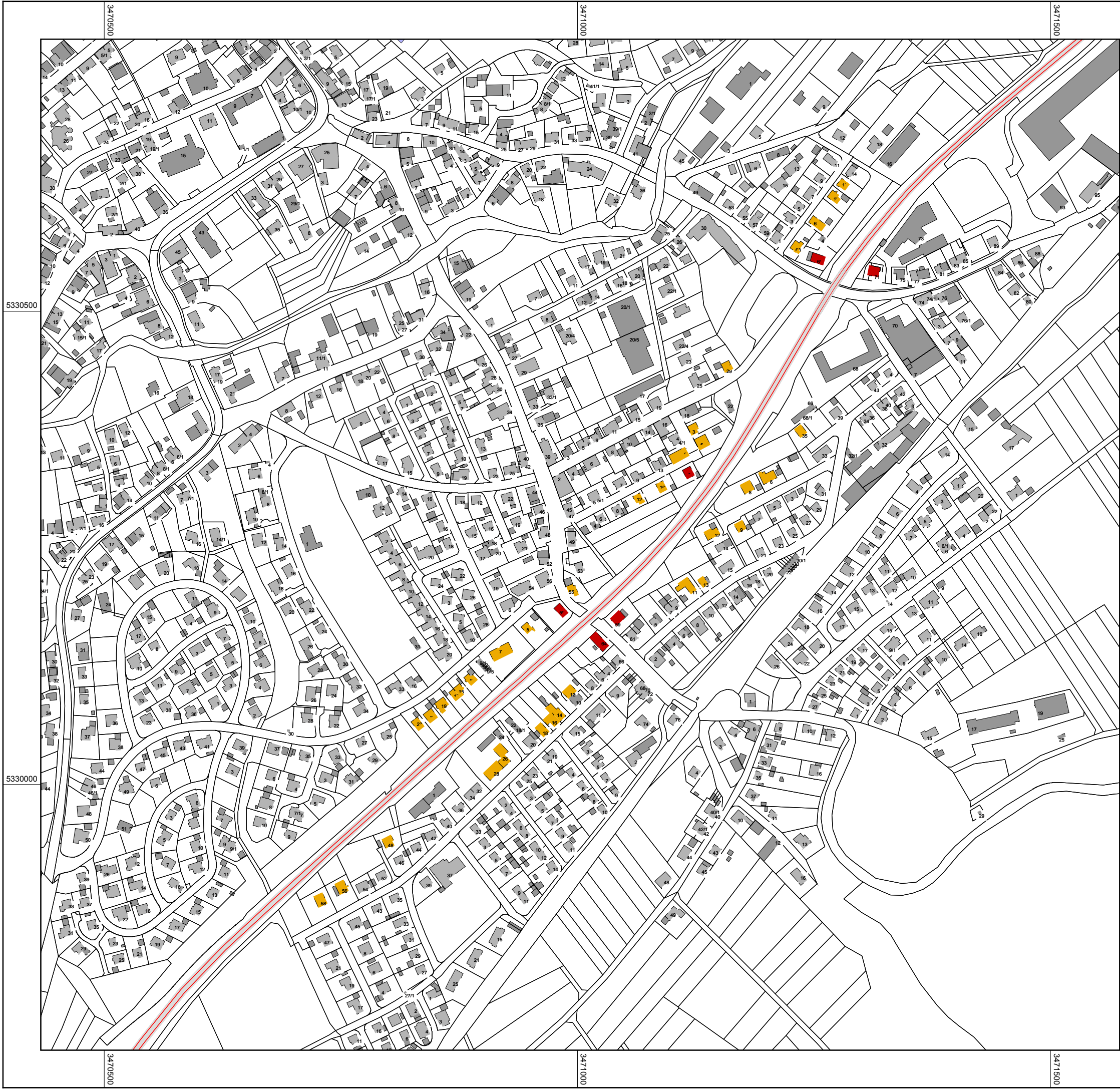
**EU-Statistik nach Pegelbereichen
Einwohner - Schulen - Krankenhäuser**

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. Pläne RLS-90 – Berechnung Ortsdurchfahrt Deißlingen

- Plan 5511-11a Gebäudelärmkarte Tag
- Plan 5511-11b Gebäudelärmkarte Nacht



Gemeinde Deißlingen



Lärmaktionsplan Deißlingen

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

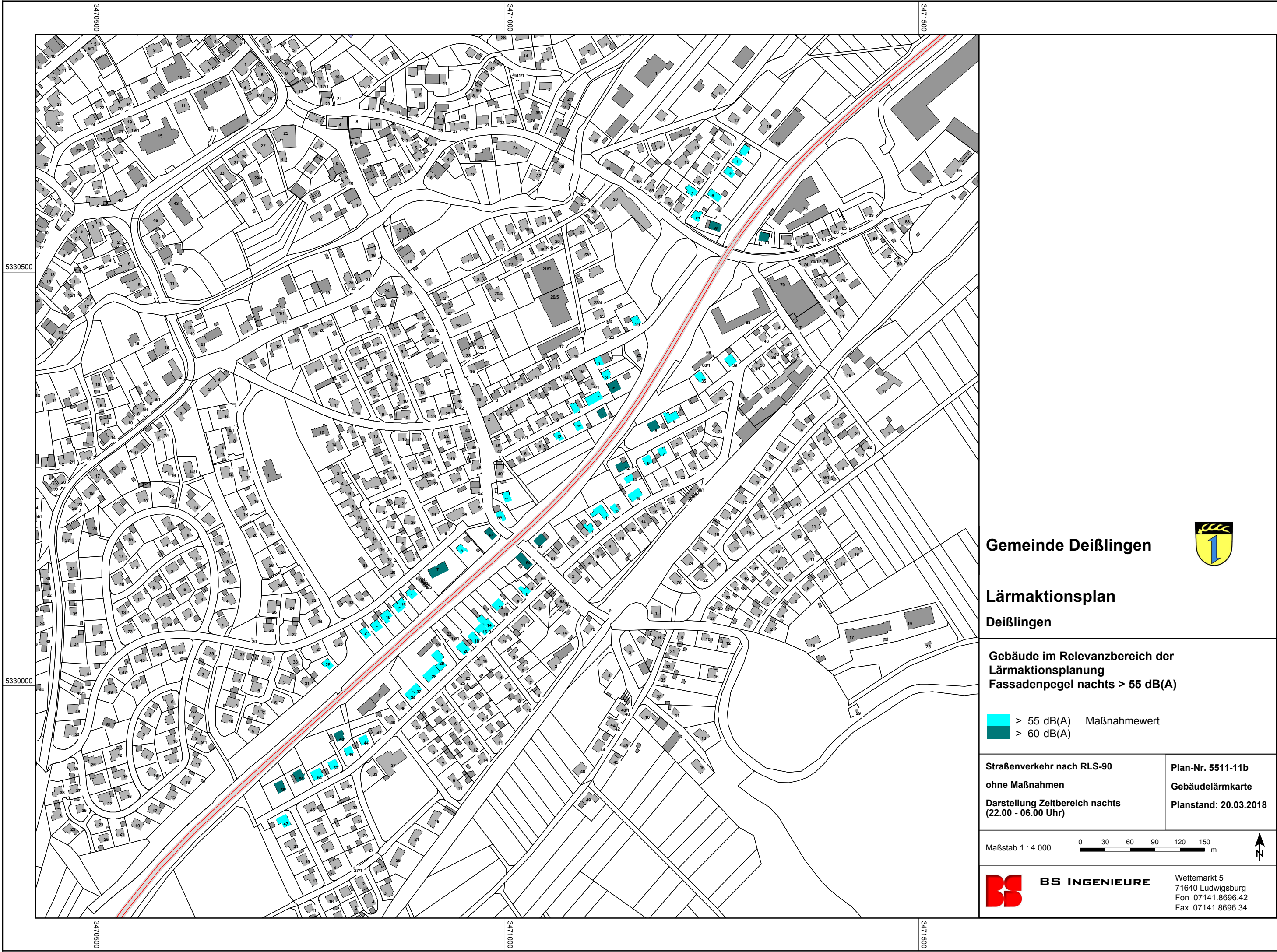
 > 65 dB(A) Maßnahmewert
 > 70 dB(A)

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

Plan-Nr. 5511-11a
Gebäudelärmkarte
Planstand: 20.03.2018

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



Gemeinde Deißlingen



Lärmaktionsplan
Deißlingen

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

> 55 dB(A) Maßnahmewert
> 60 dB(A)

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

Plan-Nr. 5511-11b
Gebäudelärmkarte
Planstand: 20.03.2018

Maßstab 1 : 4.000 0 30 60 90 120 150 m N

BS INGENIEURE
Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34

V. Immissionspegel RLS-90 Ortsdurchfahrt Deißlingen

Lärmaktionsplan Gemeinde Deißlingen

Straßenverkehr Ortsdurchfahrt Deißlingen

Berechnung nach RLS-90



Gebäude mit Fassadenpegeln oberhalb des Maßnahmenwerts LrN > 55 dB(A)

Name	Stockwerk	Richtung	Beurteilungspegel RLS-90		Anzahl Einwohner
			LrT	LrN	
			dB(A)		
Augustenstraße 3	1.OG	SO	66	57	0
Augustenstraße 5	2.OG	SO	70	62	3
Augustenstraße 6	2.OG	SO	68	59	14
Bahnhofstraße 63	2.OG	SO	66	58	1
Bahnhofstraße 65	2.OG	O	71	63	3
Bahnhofstraße 71	1.OG	W	72	63	9
Bismarckstraße 18	2.OG	NO	64	56	2
Bismarckstraße 29	2.OG	NO	67	58	2
Fritz-Kiehn-Straße 6	2.OG	NW	65	57	1
Fritz-Kiehn-Straße 12	1.OG	NW	66	57	5
Fritz-Kiehn-Straße 14	2.OG	SW	66	58	4
Fritz-Kiehn-Straße 16	2.OG	NW	66	58	5
Fritz-Kiehn-Straße 18	2.OG	NW	67	58	2
Fritz-Kiehn-Straße 20	1.OG	NW	65	57	2
Fritz-Kiehn-Straße 26	2.OG	NW	69	60	17
Fritz-Kiehn-Straße 28	2.OG	NW	67	58	10
Fritz-Kiehn-Straße 32	1.OG	NW	65	57	4
Fritz-Kiehn-Straße 34	1.OG	NW	65	57	3
Fritz-Kiehn-Straße 44	1.OG	NW	64	56	6
Fritz-Kiehn-Straße 46	1.OG	NW	64	56	1
Fritz-Kiehn-Straße 47	1.OG	NW	63	56	8
Fritz-Kiehn-Straße 48	1.OG	NW	69	61	2
Fritz-Kiehn-Straße 52	1.OG	NW	65	57	2
Fritz-Kiehn-Straße 54	1.OG	NW	65	58	3
Fritz-Kiehn-Straße 56	1.OG	NW	69	61	4
Fritz-Kiehn-Straße 58	1.OG	NW	70	63	8
Hindenburgstraße 3	2.OG	SO	64	56	5
Hindenburgstraße 6	1.OG	SO	67	58	2
Hindenburgstraße 10	2.OG	SO	67	59	2
Hindenburgstraße 12	1.OG	SO	66	57	2
Hindenburgstraße 14	EG	SO	64	56	2
Hohenzollernstraße 8	1.OG	SO	64	55	4
Hohenzollernstraße 12	1.OG	NO	66	57	2
Hohenzollernstraße 13	1.OG	SO	65	56	5
Hohenzollernstraße 16	1.OG	SO	68	59	3
Hohenzollernstraße 20	1.OG	SO	71	62	2
Hölderlinstraße 5	1.OG	SO	68	60	2
Hölderlinstraße 7	2.OG	SO	70	61	16
Hölderlinstraße 13	1.OG	SO	68	60	3
Hölderlinstraße 15	1.OG	SO	69	60	3
Hölderlinstraße 17	1.OG	SO	68	60	2
Hölderlinstraße 19	1.OG	SO	68	60	7
Hölderlinstraße 21	1.OG	SO	68	60	4
Hölderlinstraße 23	1.OG	SO	67	59	3
Hölderlinstraße 29	1.OG	SO	64	56	2
Julius-Leber-Straße 9	1.OG	NW	65	56	1
Julius-Leber-Straße 11	1.OG	NW	67	58	4
Julius-Leber-Straße 13	2.OG	NW	66	57	1
Julius-Leber-Straße 15	2.OG	NW	65	56	2
Julius-Leber-Straße 35	1.OG	NW	68	59	2
Julius-Leber-Straße 39	1.OG	NW	64	56	4
Kirchbergstraße 53	2.OG	S	65	56	0
Kirchbergstraße 55	1.OG	S	66	57	3
Kirchbergstraße 58	1.OG	SO	71	62	4
Kirchbergstraße 59	1.OG	NW	71	62	4
Kirchbergstraße 64	1.OG	NW	72	63	2
Steinbachstraße 6	1.OG	NW	69	60	6
Steinbachstraße 7	1.OG	NW	65	56	2
Steinbachstraße 8	1.OG	NW	70	62	2
Steinbachstraße 9	1.OG	NW	66	58	1
Steinbachstraße 12	1.OG	NW	70	62	2
Steinbachstraße 14	1.OG	SW	64	56	4



BS INGENIEURE Wettemarkt 5 71640 Ludwigsburg (Ossweil) Tel.:(07141) 86 96-0

5511
20.03.2018

VI. Betroffene Einwohner oberhalb der Maßnahmenwerte mit und ohne Maßnahme

Lärmaktionsplan Deißlingen
Straßenverkehr nach RLS-90 - SV > 2,8t - Status quo
Betroffene Einwohner nach 1 dB(A)-Pegelklassen

Deißlingen

Zeitbereich tags

> 65 dB(A)	24	Betroffene
> 66 dB(A)	25	Betroffene
> 67 dB(A)	37	Betroffene
> 68 dB(A)	32	Betroffene
> 69 dB(A)	31	Betroffene
> 70 dB(A)	24	Betroffene
	173	Betroffene

Zeitbereich nachts

> 55 dB(A)	44	Betroffene
> 56 dB(A)	25	Betroffene
> 57 dB(A)	34	Betroffene
> 58 dB(A)	24	Betroffene
> 59 dB(A)	44	Betroffene
> 60 dB(A)	61	Betroffene
	232	Betroffene

Lärmaktionsplan Deißlingen
Straßenverkehr nach RLS-90 - SV > 2,8t - mit Geschwindigkeitsreduzierung v = 70 km/h
Betroffene Einwohner nach 1 dB(A)-Pegelklassen

Deißlingen

Zeitbereich tags

> 65 dB(A)	16	Betroffene
> 66 dB(A)	56	Betroffene
> 67 dB(A)	32	Betroffene
> 68 dB(A)	15	Betroffene
> 69 dB(A)	13	Betroffene
> 70 dB(A)	11	Betroffene
	143	Betroffene

Zeitbereich nachts

> 55 dB(A)	27	Betroffene
> 56 dB(A)	37	Betroffene
> 57 dB(A)	33	Betroffene
> 58 dB(A)	40	Betroffene
> 59 dB(A)	30	Betroffene
> 60 dB(A)	27	Betroffene
	194	Betroffene

VII. Synopse

PDF-Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
1	09.05.2016	Landratsamt Rottweil Naturschutzbehörde	Gegen den Lärmaktionsplan bestehen keine Bedenken.	Kenntnisnahme.
2	02.06.2016	Landratsamt Rottweil Untere Straßenverkehrsbehörde	Nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 und Abs. 1b S. 1 Nr. 5 StVO kann die Benutzung bestimmter Straßen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränkt werden. Nach § 45 Abs. 9 StVO dürfen Beschränkungen des fließenden Verkehrs jedoch nur dann angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der geschützten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinie-StV) angeordnet werden (VwV zu § 41 StVO, Zeichen 274, Nr.X). Die Grenze des billigerweise zumutbaren Verkehrslärms ist nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt. Maßgeblich ist vielmehr, ob die Lärmbeeinträchtigung jenseits dessen liegt, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. Für die Prüfung, ob diese Tatbestandsvoraussetzungen vorliegen, stellen die Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinie-StV) und die darin enthaltenen Richtwerte eine Orientierungshilfe dar (vgl. Erlass des MVI vom 23.03.2012).	Kenntnisnahme.

PDF-Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen nach dem genannten Erlass unabhängig vom Gebietstyp nach der BauNVO und unter Berücksichtigung eines bereits vorhandenen Lärmschutzes insbesondere ab folgenden Werten (RLS 90) in Betracht: 70 dB() zw. 06.00 und 22.00 Uhr (tags) 60 dB(A) zw. 22.00 und 06.00 Uhr (nachts) Liegen die Beurteilungspegel für eine große Anzahl von Betroffenen über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen der Behörde zum Einschreiten. Eine Pflicht, also eine Ermessensreduzierung auf Null ist aber grds. nicht gegeben. Bei einer Überschreitung der Werte um 3 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grds. Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten. Auch unterhalb der genannten Werte können in Lärmaktionsplänen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil vom 04.05.1986, 7 C 76/84, juris). Dies müsste jedoch nachvollziehbar begründet werden. Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter die o.g. Richtwerte abgesenkt werden, mind. jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden	Kenntnisnahme.

PDF-Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			(Ziffer 2.3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV). Bei der Berechnung der Wirkung einer Maßnahme nach den RLS 90 Abschnitt 4 ist der Differenz der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel zwischen dem Zustand ohne Maßnahmen und dem Zustand mit Maßnahmen aufzurunden ($\geq 2,1$ dB(A)). Diese Voraussetzungen liegen ausweislich der vorgelegten Unterlagen mit der pauschalen Angabe 2,4 dB(A) dem Grunde nach vor. Um eine auf diesen Grundlagen basierende Stellungnahme abzugeben, bedarf es jedoch noch weiterer Angaben.	Eine ausführliche Stellungnahme mit den geforderten Angaben wird separat erstellt und direkt an das LRA Rottweil, Untere Straßenverkehrsbehörde verschickt.
3	13.05.2016	Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung Straßenwesen und Verkehr, Herr Laube	Bei Vergleich der Berechnungslärmwerte der Planfeststellung 1991 und den heutigen sind keine Abweichungen vorhanden, so dass der Bund als Straßenbaulastträger der B 27 zu keinen weiteren Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet ist. Für den Abschnitt Deißlingen wurde vom Regierungspräsidium die Lärmsanierung abgeschlossen, bei zusätzlichen Betroffenheiten werden diese entsprechend den rechtlichen Vorgaben, im Wesentlichen Zuschüsse zu Lärmschutzfenstern bzw. Lüftern, abgewickelt. Da der Bund eine doppelte Lärmsanierung (passive und aktive Lärmsanierung) untersagt, und offenporige Asphaltbeläge für Hochlagen wenig geeignet sind, da diese zu wesentlich höheren Herstellungs-, Unterhaltungs- und Winterdienstkosten führen, können wir Ihnen heute keinen	Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Deißlingen legt unabhängig von der Planfeststellung der B 27 Lärmminierungsmaßnahmen fest. Die Gemeinde Deißlingen beantragt eine Prüfung auf Lärmsanierung für die betroffenen Gebäude entlang der B 27, dessen Schallschutzfenster bisher noch nicht bezuschusst wurden. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass passive Schallschutzmaßnahmen wie z.B. Schallschutzfenster (mit Lüfter) keinen Schutz der Außenwohnbereiche darstellen. Lärmmindernde Fahrbahnbeläge sind nicht zwangsläufig offenporig. Es gibt Gussasphalte oder Splittmastixasphalte, die gute lärmmindernde Eigenschaften aufweisen und auch für Hochlagen geeignet sind.

PDF-Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			lärmoptimierten/lärmreduzierenden Belag zusa- gen. Wenn eine Belagserneuerung ansteht, werden wir den Einbau eines lärmoptimierten Belages prüfen; einer Festsetzung in Ihrem Lärmaktionsplan müssen wir jedoch widersprechen. Für Deißlingen haben wir bereits früher vorge- schlagen, dass der Bund die nicht notwendigen Grundstücksflächen für Lärmsanierungsmaß- nahmen kostenlos bereitstellen kann, die Pla- nung, Durchführung und Unterhaltung liegt dann jedoch mangels rechtlicher Verpflichtung des Bundes bei der Gemeinde. Für die Verlängerung/Erhöhung des bestehenden Lärmschutzwalles bei Lauffen für die Gebäude Römerstraße 102 ff könnten wir uns eine ähnli- che Lösung vorstellen.	Der Fahrbahnbelag in Lauffen wurde erst Ende 2016 ohne Rücksprache mit der Gemeinde Deißlingen saniert. Dabei wurde nach Auskunft von Herrn Laube vom RP Freiburg kein lärmmindernder Fahrbahnbelag verbaut. Für Lauffen wird die Fahrbahn die nächsten 15-20 Jahre nicht mehr saniert. Somit ist die Umsetzung anderer Maßnahmen (Verlängerung der bestehenden Lärmschutzwand und Geschwindigkeitsreduzierung auf der B 27 auf 70 km/h) von erhöhter Bedeutung und Wichtigkeit. Es wird begrüßt, dass das Regierungspräsidium Freiburg die Möglichkeit aktiver Lärmschutzmaßnahmen grund- sätzlich bestätigt. Die Gemeinde Deißlingen ist zu ent- sprechenden Gesprächen bereit.
4	23.05.2016	Polizeipräsidium Tuttlingen	Gemäß der StVO ist es vorgesehen, dass ver- kehrspolizeiliche Stellungnahmen an die zustän- dige Verkehrsbehörde gegeben werden, daher wird unsere Stellungnahme an das LRA Rottweil erfolgen. Es wird nur zu den Belangen der Ver- kehrssicherheit Stellung genommen.	Kenntnisnahme.
5	12.05.2016	Gemeinde Zimmern ob Rottweil	Die Gemeinde Zimmern o. R. hat gegen den Ent- wurf des Lärmaktionsplanes entlang der B 27 in den beiden Ortslagen Deißlingen und Lauffen	Kenntnisnahme.

PDF-Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			keine Einwendungen.	
6	06.06.2016	Stadt Rottweil	Gegen die Planungen im Rahmen des Lärmaktionsplanes bestehen seitens der Stadt Rottweil keine Bedenken. Wir bitten Sie, uns weiterhin am Verfahren zu beteiligen.	Kenntnisnahme.
7	03.05.2016	Verkehrsverbund Rottweil GmbH	Deißlingen selbst ist sehr gut an das ÖPNV-Netz mit dem Ringzughalt Deißlingen Mitte (Strecke 742) und die Buslinie 7281 angeschlossen. Im Ortsteil Lauffen verkehrt in Richtung Deißlingen mit sehr guter Taktfrequenz Montag-Samstag die Buslinie 7281 und in Richtung Rottweil die Stadtbuslinie 5001. Im Rahmen des Lärmaktionsplanes werden ja häufig Geschwindigkeitsreduzierungen als ein Thema gebracht, das helfen kann, die Lärmemissionen teils erheblich zu vermindern. Das ist natürlich richtig. Bitte denken Sie aber bei eventuellen Projekten in diese Richtung daran, dass die Übergangszeiten zwischen Bus und Zug am Bahnhof Deißlingen Mitte sehr, sehr kurz sind (bedingt durch die Takteinbindung der Busse in Rottweil und der Züge mit der Zugkreuzung in Trossingen Bahnhof). Mit den heutigen erlaubten Geschwindigkeiten im Zuge der Buslinie funktioniert das meistens noch, eine deutliche Geschwindigkeitsreduzierung der Buslinie würde aber bedeuten, dass die schönen Anschlüsse von/nach Villingen meistens nicht mehr erreicht werden könnten. Das wäre natürlich sehr schade und nicht im Sinne, den ÖPNV attraktiver zu gestalten.	Bei der Abwägung der unterschiedlichen Maßnahmen wird die Gemeinde die Belange des ÖPNV berücksichtigen.

PDF-Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
8	10.05.2016	ENRW Rottweil	Von Seiten der ENRW Energieversorgung Rottweil GmbH & Co. KG bestehen prinzipiell keine Einwände gegen die Erstellung eines Lärmaktionsplanes. Eine Verlängerung der bestehenden Lärmschutzwände bitten wir jedoch frühzeitig mit der ENRW abzustimmen, damit mögliche Auswirkungen auf unsere bestehenden Versorgungsanlagen geprüft und ggf. erforderlich werdende Maßnahmen vorab durchgeführt werden können. Ebenso ist eine frühzeitige Beteiligung der ENRW bei der Erstellung von stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen erforderlich (Stromanschlüsse).	Bei einer Umsetzung der angesprochenen Maßnahmen wird die Gemeinde sich mit der ENRW frühzeitig abstimmen.
9	07.06.2016	IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg	Grundsätzlich begrüßen wir Maßnahmen, die zu einer Lärmreduzierung und damit zu einer Entlastung der Einwohner an exponierten Straßenabschnitten führen. Sämtliche Maßnahmen sind allerdings im Sinne der Verhältnismäßigkeit und Nachhaltigkeit zu prüfen und sollten nur umgesetzt werden, wenn sie nachweislich zu einer dauerhaft deutlichen Verbesserung der Lärmsituation führen. An der Wirksamkeit einiger Maßnahmen zweifeln wir nach Durchsicht des Berichts: Grundsätzlich kann ein Nachweis über die Wirksamkeit schalltechnischer Maßnahmen nur auf Basis der zu Grunde gelegten Auslösewerte erbracht werden. Für die meisten im Bericht vorgeschlagenen Maßnahmen existiert allerdings kei-	Die Prüfung der Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen ist für die Gemeinde selbstverständlich. Maßnahmenwirkungen, die berechnet werden können, wurden nach den geltenden Rechenvorschriften berechnet. Die entsprechenden Aussagen sind somit nicht nur qualitativer Natur.

PDF-Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			ne rechnerische Wirksamkeitsanalyse an Hand von Rechenvorschriften. Derartige Aussagen sind daher lediglich qualitativer Natur. Der Bericht geht ohne weitere Erörterung der örtlichen Verhältnisse davon aus, dass eine Temporeduzierung von 80 km/h auf 70 km/h zu einer Lärmreduzierung führt. Diese Annahme ist jedoch unter Experten umstritten und hängt von der Situation im Einzelfall ab. Unterstellt man die im Bericht aufgeführte Lärmreduzierung um höchstens 2,4 Dezibel, so ist diese so gering, dass sie für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbar ist. Die Wahrung des Verhältnismäßigkeitsprinzips wird vor dem Hintergrund der unzureichenden Wirksamkeit dieser Maßnahme daher in Zweifel gezogen. Geschwindigkeitsbegrenzungen und -überwachungen aus Gründen der Verkehrssicherheit sind grundsätzlich sinnvoll. Aufgrund des im Berichtsentwurf aufgeführten „kontraproduktive(n) Effekt(s)“ nicht nur durch Beschleunigen nach, sondern auch durch Bremsen vor dem Passieren stationärer Überwachungsan-	Im Entwurf des Lärmaktionsplans der Gemeinde Deißlingen wurde ausgeführt, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h eine Minderungswirkung von bis zu 2,4 dB(A) erzielt. Diese Minderung wurde im dreidimensionalen Simulationsmodell von Deißlingen anhand der Differenz aus der derzeit bestehenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der festgelegten Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h nach den RLS-90 berechnet. Die örtlichen Verhältnisse wurden dabei berücksichtigt. Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter die Maßnahmenwerte abgesenkt werden, mind. jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden (Ziffer 2.3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV). Bei der Berechnung der Wirkung einer Maßnahme nach den RLS 90 Abschnitt 4 ist die Differenz der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel zwischen dem Zustand ohne Maßnahmen und dem Zustand mit Maßnahmen aufzurunden ($\geq 2,1$ dB(A)). Gemäß Kooperationserlass des MVI sind als Ergebnis einer Abwägung allerdings auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A) zu akzeptieren. Stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen können im Einzelfall zu verstärkten Brems- und Beschleunigungseffekten führen. In der Masse ist aber wissenschaftlich erwiesen, dass stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen zu einer nachhaltigen Geschwindigkeitsreduzierung führen. Radarkontrollen sind daher grundsätzlich geeignet, Geschwindigkeitsbeschränkungen und mithin eine

PDF-Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			lagen – ist zunächst der Nachweis einer nachhaltigen Lärminderung zu erbringen. Insgesamt sind einige der vorgesehenen Maßnahmen sinnvoll und unterstützungswürdig. Angesichts der Wichtigkeit der Bundesstraße B 27 für die Wirtschaft unserer Region, bitten wir Sie jedoch nochmals zu überprüfen, inwieweit insbesondere die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung zu einer nachhaltigen Lärminderung führt. Die Prüfung verschiedener Maßnahmen zur Lärminderung . wie z.B. die Verlängerung der Lärmschutzwand an der B 27, die Einbeziehung des zuständigen Straßenbau-lastträgers oder die Prüfung von Fördermöglichkeiten – ist aus Sicht der Wirtschaft die zunächst zu befürwortende Vorgehensweise.	Reduzierung der Lärmbelastung zu erreichen. Darüber hinaus besteht Konsens, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen und -überwachungen aus Gründen der Verkehrssicherheit grundsätzlich sinnvoll sind. Geschwindigkeitsüberwachungen sollten nicht nur stationär, sondern auch verstärkt mobil erfolgen. Die Gemeinde wird die Anregungen prüfen.

PDF-Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
1	12.06.2017	Bürger Herr Rudolf Hettich	Begrenzung der B 27 auf 70 km/h im Bereich Fa. Schuler bis zur Ausfahrt Süd Deißlingen. Einführung von Tempo 30 innerorts. Bitte die günstigste und wirkungsvollste Maßnahme anstreben.	Kenntnisnahme. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der B 27 auf 70 km/h im Bereich zwischen dem Gebäude Bahnhofstr. 71 und Fritz-Kiehn-Straße 58 wird im Lärmaktionsplan festgesetzt. Im Innerortsbereich liegen die aktuellen Verkehrsbelastungen deutlich unterhalb der von der LUBW festgelegten Grenze von 8.200 Kfz/24h für die Stufe 2 der Lärmaktionsplanung, so dass keine Lärmkartierung durchgeführt wurde. Bei einer Überprüfung des Lärmaktionsplanes in ca. 5 Jahren wird die Verkehrsbelastung im Innerortsbereich von Deißlingen erneut kontrolliert.
2	12.06.2017	ENRW Rottweil	Unsere Belange, die wir in der Stellungnahme vom 10.05.2016 geäußert haben, wurden aufgenommen. Diese Stellungnahme hat nach wie vor Gültigkeit. Ergänzend hierzu bitten wir darum, rechtzeitig vor einer etwaigen Erneuerung des Fahrbahnbelags informiert zu werden. Evtl. könnten in diesem Zuge Querungen von Versorgungsanlagen erneuert bzw. Schutzrohre für eine spätere Erneuerung vorgesehen werden.	Wir verweisen auf unsere Antwort zur STN der ENRW Rottweil vom 10.05.2016 im Zuge der Synopse der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vom 11.05.2017. Kenntnisnahme.
3	27.06.2017	Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung Straßenwesen und Verkehr, Herr Laube	Die zuständige Straßenverkehrsbehörde ermittelt ihren Handlungsbedarf an Hand von Lärmrechnungen nach den RLS-90. Die Lärmberechnungen müssen auch etwaige bereits bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen und Minderungen aufgrund lärmoptimierter Straßenbeläge berücksichtigen. Wir empfehlen deshalb, soweit nicht bereits geschehen, die dem Lärmaktions-	Kenntnisnahme. In den Berechnungen der Lärmkartierung gemäß den RLS-90 wurden die bestehenden zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sowie etwaige Minderungen aufgrund lärmoptimierter Straßenbeläge berücksichtigt.

PDF-Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			plan zugrunde gelegten Berechnungen hierauf entsprechend anzupassen.	
4	28.06.2017	LRA Rottweil Untere Straßenverkehrsbehörde Herr Fehrenbacher	Zu dem vorgelegten Entwurf des Lärmaktionsplanes möchten wir in Ergänzung zur Stellungnahme vom 31.05.2016 in straßenverkehrsrechtlicher Hinsicht wie folgt Stellung nehmen: Nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 und Abs. 1b S. 1 Nr. 5 StVO kann die Benutzung bestimmter Straßen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränkt werden. Nach § 45 Abs. 9 StVO dürfen Beschränkungen des fließenden Verkehrs jedoch nur dann angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der geschützten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinie-StV) angeordnet werden (VwV zu § 41 StVO, Zeichen 274, Nr.X). Die Grenze des billigerweise zumutbaren Verkehrslärms ist nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt. Maßgeblich ist vielmehr, ob die Lärmbeeinträchtigung jenseits dessen liegt, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. Für die Prüfung, ob diese Tatbestandsvoraussetzungen vorliegen, stellen die Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz	Kenntnisnahme. Wir verweisen auf unsere Antwort zur STN des LRA Rottweil vom 31.05.2016 im Zuge der Synopse der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vom 11.05.2017.

PDF-Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinie-StV) und die darin enthaltenen Richtwerte eine Orientierungshilfe dar (vgl. Erlass des MVI vom 23.03.2012). Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen nach dem genannten Erlass unabhängig vom Gebietstyp nach der BauNVO und unter Berücksichtigung eines bereits vorhandenen Lärmschutzes insbesondere ab folgenden Werten (RLS 90) in Betracht: 70 dB() zw. 06.00 und 22.00 Uhr (tags) 60 dB(A) zw. 22.00 und 06.00 Uhr (nachts) Liegen die Beurteilungspegel für eine große Anzahl von Betroffenen über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen der Behörde zum Einschreiten. Eine Pflicht, also eine Ermessensreduzierung auf Null ist aber grds. nicht gegeben. Bei einer Überschreitung der Werte um 3 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grds. Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten. Auch unterhalb der genannten Werte können in Lärmaktionsplänen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil vom 04.05.1986, 7 C 76/84, juris). Dies müsste jedoch nachvollziehbar begründet werden.	

PDF-Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter die o.g. Richtwerte abgesenkt werden, mind. jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden (Ziffer 2.3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV). Bei der Berechnung der Wirkung einer Maßnahme nach den RLS 90 Abschnitt 4 ist der Differenz der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel zwischen dem Zustand ohne Maßnahmen und dem Zustand mit Maßnahmen aufzurunden ($\geq 2,1$ dB(A)). Die o.g. Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts werden im Zuge der B 27 ausweislich der vorgelegten Lärmkartierung im Ortsteil Lauffen nicht erreicht (max. Pegel tags 66 dB(A), nachts 59 dB(A)); der max.-Pegel nachts betrifft dabei ausweislich der Lärmkartierung 2 Einwohner (jew. ein Einwohner und ein Geb. Römerstr. 105 bzw. 109). Eine Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung wäre insoweit nur dann möglich, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringen würde, die jenseits dessen liegen, was im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden kann. Eine nachvollziehbare und schlüssige Begründung hierfür, insbesondere warum sich diese Ortslage unter Berücksichtigung der besonderen Verkehrsfunktion der B 27 wesentlich von anderen vergleichbaren Ortslagen abhebt, konnten wir dem Lärmaktionsplan jedoch nicht entnehmen. [...]	Kenntnisnahme.

PDF-Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			In diesem Zusammenhang ist uns aufgefallen, dass die Beurteilungspegel RLS-90 status quo im Entwurf des Lärmaktionsplanes Anhang II von denen in der Tabelle des Anhangs zum Schreiben vom 11.05.2017 an die Gemeinde Deißlingen auch unter Berücksichtigung der Rundungsregel zum Teil abweichen; des Weiteren, dass unter Zif. 3.3 (Kartierungsumfang und Verkehrskennwerte) auf zugrunde gelegte Verkehrskennwerte aus dem Jahr 2010 abgehoben wird, obwohl im Anschreiben vom 11.05.2017 aktuelle Werte aus dem Jahr 2015 als Basis (bzw. ursprünglich aus dem Jahr 2012) angegeben wurden. Die o.g. Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts werden im Zuge der B 27 ausweislich der vorgelegten Lärmkartierung im Ortsteil Deißlingen wie folgt erreicht bzw. überschritten: - tags bei den Geb. Bahnhofstraße 71 (9 Einwohner) und Kirchbergstr. 64 (2 Einwohner), also insgesamt 11 Einwohner, - nachts bei den Geb. Bahnhofstr. 65 (3 Einwohner), Bahnhofstr. 71 (9 Einwohner), Fritz-Kiehn-Str. 48 (2 Einwohner), Fritz-Kiehn-Str. 56 (4 Einwohner), Fritz-Kiehn-Str. 58 (8 Einwohner), Hohenzollernstraße 20 (2 Einwohner), Hölderlinstr. 7 (16 Einwohner), Kirchbergstr. 58 (4 Einwohner), Kirchbergstr. 59 (4 Einwohner), Kirchbergstr. 64 (2 Einwohner), also insgesamt 54 Einwohner. Unter Berücksichtigung von C.bb. des Kooperationserlasses des MVI vom 23.03.2012 dürfte sich	Die Beurteilungspegel des Anhangs II im Entwurf des Lärmaktionsplanes wurden gemäß Kooperationserlass aus den VBUS-Werten ermittelt. Im Schreiben vom 11.05.2017 wurden die Werte nach RLS-90 berechnet. Eine Abweichung der Beurteilungspegel ist dementsprechend zu erwarten. Die Berechnungen des Entwurfs basieren auf Verkehrskennwerten aus dem Jahr 2010. Die nachträglichen Berechnungen für die Ortsdurchfahrt Deißlingen aus dem Jahr 2017 beruhen auf aktuellen Verkehrskennwerten aus dem Jahr 2015. Im vorliegenden Endbericht des Lärmaktionsplanes wurde dies aktualisiert. Kenntnisnahme.

PDF-Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			diesbezüglich das Ermessen der Verkehrsbehörde im Hinblick auf eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h zumindest nachts (von 22.00 – 06.00 Uhr) zum Einschreiten für einen noch zu definierenden Streckenabschnitt verdichten, nachdem die Beurteilungspegel für eine große Zahl der Betroffenen über den o.g. Werten liegen, wobei dabei noch zu berücksichtigen ist, dass ausweislich der im Schreiben vom 11.05.2017 enthaltenen Gegenüberstellung „status quo – v=70 km/h“ nur zum Teil (bei 14 Personen) die grds. angestrebte Pegelminderung von mind. 3 dB(A) erreicht wird (Wahrnehmbarkeitsschwelle); eine Pflicht zur Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung (Ermessensreduzierung auf Null) ergibt sich hieraus jedoch nicht, da die o.g. Werte nicht um 3 dB(A) überschritten werden. Bei 11 Betroffenen tagsüber sehen wir diese Verdichtung zum Einschreiten noch nicht, zumal die grds. angestrebte Pegelminderung von mind. 3 dB(A) nicht erreicht wird (Wahrnehmbarkeitsschwelle). Vorrangig sind jedoch aber auch hier straßenbauliche bzw. Lärmsanierungsmaßnahmen zu berücksichtigen; auf die Ausführung hierzu für die Ortslage Lauffen darf in diesem Zusammenhang verwiesen werden. Insgesamt bleibt festzuhalten, dass es im Hinblick auf etwaige Geschwindigkeitsbeschränkungen äußerst hilfreich wäre, wenn getrennt nach der Ortslage Lauffen und Deißlingen eine Aufstellung	Solche Aufstellungen wurden erstellt und sind dem Anhang des vorliegenden Endberichts zu entnehmen.

PDF-Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			geliefert werden würde, wieviel Einwohner, wo mit welchen Beurteilungspegeln unterteilt nach Tag und Nacht beaufschlagt werden (z.B. Deißlingen, 59 dB(A) mit X Einwohner, Y-Straße mit Y Einwohner, usw. insgesamt Z Einwohner; 60 dB(A) usw.). Es darf nach wie vor darauf hingewiesen werden, dass die Anbringung der Zeichen 274 (zulässige Höchstgeschwindigkeit) und 278 (Ende der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) aus Lärmschutzgründen unter dem Zustimmungsvorbehalt der obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle (hier: Regierungspräsidium Freiburg) stehen.	Kenntnisnahme.
5	04.07.2017	Polizeipräsidium Tuttlingen	Zu dem Lärmaktionsplan der Gemeinde Deißlingen wurde bereits im Mai vergangenen Jahres gegenüber dem LRA Rottweil Stellung genommen. Unter der Ziffer 4.2.1 wird als Lärminderungsmaßnahme eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h auf der B 27 entlang der Ortsdurchfahrten Lauffen und Deißlingen vorgeschlagen. Es wird darauf hingewiesen, dass dies nur eine Reduzierung der Lärmemissionen von Pkw führt. Da Lkw über 7,5 t oder Lkw über 3,5 t mit Anhänger außerorts nur 60 km/h fahren dürfen, wird hier keine Lärminderung erreicht. M.E. sollte im Lärmaktionsplan genau differenziert werden, welche Verkehrsarten den Lärm	Kenntnisnahme. Wir verweisen auf unsere Antwort zur STN des Polizeipräsidiums Tuttlingen vom 23.05.2016 im Zuge der Synopse der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vom 11.05.2017. Eine getrennte Ausweisung, welche Fahrzeugarten den Lärm verursachen, ist nicht sinnvoll. Bei der aktuellen Berechnung der Beurteilungspegel status quo und mit Maßnahme v = 70 km/h gemäß RLS-90 wurden die unterschiedlich zulässigen Höchstgeschwindigkeiten der Tonnageklassen des Schwerverkehrs berücksichtigt.

PDF-Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			verursachen. Nur so ist eine Aussage möglich, ob die Geschwindigkeitsreduzierung überhaupt erfolgversprechend ist. Diese Aussage konnte von mir dem vorliegenden Plan nicht entnommen werden.	

Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
Fax 07141.8696.33
www.bsingenieure.de



BS INGENIEURE
