

Schalltechnische Untersuchung

Lärmaktionsplan Stadt Uchingen

5673



BS INGENIEURE

Verkehrsplanung

Straßenplanung

Schallimmissionsschutz

Projekt: Lärmaktionsplan der Stadt Uchingen

Projektnummer: 5673

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

Bearbeitung: Dominik Wörn, B.Eng.

Auftraggeber: Stadt Uchingen
Kirchstraße 2
73062 Uchingen

Ludwigsburg, 24. Mai 2019

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

INHALT

1. HINTERGRUND.....	3
2. EINFÜHRUNG.....	4
2.1 RECHTLICHER HINTERGRUND	4
2.2 STUFEN DER LÄRMAKTIONSPLANUNG.....	4
2.3 ZUSTÄNDIGKEITEN UND BINDUNGSWIRKUNG	5
2.4 BERECHNUNGSGRUNDLAGEN	5
2.5 LÄRM UND GESUNDHEITSGEFÄHRDUNG	6
3. LÄRMKARTIERUNG	7
3.1 ÖRTLICHE SITUATION.....	7
3.2 KARTIERUNGSUMFANG UND VERKEHRSKENNWERTE	7
3.3 ERGEBNISSE DER LÄRMKARTIERUNG	9
4. LÄRMMINDERUNGSPLANUNG.....	11
4.1 REALISIERTE LÄRMMINDERUNGSMAßNAHMEN	11
4.2 VORGESCHLAGENE LÄRMMINDERUNGSMAßNAHMEN.....	11
4.3 WEITERE MAßNAHMEN	16
5. SCHLUSSBEMERKUNGEN	20
LITERATUR	21
ANHANG	24

1. HINTERGRUND

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

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

Die Umsetzung der Richtlinie erfolgte in Deutschland durch eine entsprechende Einführung in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG, § 47 a-f [2]) und durch den Erlass der 34. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes – „Verordnung über die Lärmkartierung“ [3]. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg vertritt die Auffassung, dass Lärmaktionspläne grundsätzlich für alle kartierten Gebiete aufzustellen sind, in denen die Umgebungslärmkartierung Lärmbetroffene ausweist. Zu kartieren sind gemäß § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) Bereiche mit Lärmpegeln über 55 dB(A) L_{DEN} und 50 dB(A) L_{Night} [4]. Zuständig für die Aufstellung der Lärmaktionspläne an Hauptverkehrsstraßen sind die Kommunen.

Auf der Grundlage unseres Arbeitsprogramms vom 29. Oktober 2015 wurden wir von der Stadt Uhingen beauftragt, den vorliegenden Lärmaktionsplan zu erarbeiten. Auf Basis der Entwurfsfassung vom 28. September 2018 fand in der Zeit vom 8. Oktober 2018 bis zum 8. November 2018 die Beteiligung der Bürger sowie die Anhörung der Behörden und Träger öffentlicher Belange statt. Dabei gingen Stellungnahmen bei der Stadtverwaltung ein, die in den Entwurf des Lärmaktionsplans eingearbeitet wurden.

2. EINFÜHRUNG

2.1

Rechtlicher Hintergrund

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

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

2.2

Stufen der Lärmaktionsplanung

Die Lärmkartierungen und die anschließende Erarbeitung von Lärmaktionsplänen erfolgten in bisher 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.

In der **zweiten Stufe** wurden alle

- **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.

Im Anschluss daran, was als dritte Stufe bezeichnet werden kann, werden weiterhin die Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 8.200 Kfz pro Tag bzw. 3 Millionen Kfz pro Jahr betrachtet. Es wird überprüft, ob es Veränderungen bei der Zahl der betroffenen Personen gibt und ob neue Lärmquellen entstanden sind.

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

2.3

Zuständigkeiten und Bindungswirkung

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

Stadt Uhingen | Kirchstraße 2 | 73062 Uhingen

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

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

2.4

Berechnungsgrundlagen

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

Berechnungsgrundlagen für die Kartierung des Straßenverkehrslärms sowie der Ermittlung von Lärmbetroffenheiten im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind die „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“ [5] und die „Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)“ [7].

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

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

troffenenzahlen wurden die im Jahre 2016 gemeldeten Bewohnerzahlen adressgenau den jeweiligen Wohngebäuden zugewiesen und nach dem Verfahren der VBEB [7] statistisch auf die Fassadenabschnitte der Gebäude aufgeteilt.

2.5 Lärm und Gesundheitsgefährdung

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

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

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

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

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

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

3. LÄRMKARTIERUNG

3.1

Örtliche Situation

Die Stadt UHINGEN im Landkreis GÖPPINGEN befindet sich ca. 35 km östlich von Stuttgart und 6 km westlich von Göppingen im Filstal. Zum 31.12.2016 lebten 14.312 Einwohner in der Stadt.

Die Stadt UHINGEN gliedert sich in den Kernort UHINGEN sowie die Stadtteile Diegelsberg, Nassachmühle, Nassach, Baiereck, Holzhausen und Sparwiesen.

UHINGEN grenzt im Osten der Gemarkung an die Gemeinde WANGEN, im Südosten an die Stadt GÖPPINGEN, im Südosten an die Gemeinden HATTENHOFFEN und ALBERSHAUSEN sowie im Westen an die Stadt EBERSBACH a. d. FILS (alle Landkreis GÖPPINGEN). Im Norden befindet sich die Gemarkungsgrenze zur Stadt SCHORNDORF (REMS-MURR-KREIS).

Am südlichen Stadtrand von UHINGEN verläuft in Ost-West-Richtung die Bundesstraße B 10, die über zwei Anschlussstellen im Stadtgebiet verfügt.

3.2

Kartierungsumfang und Verkehrskennwerte

Die in der Lärmkartierung des Straßenverkehrs zu Grunde gelegten innerörtlichen Verkehrskennwerte basieren auf Verkehrserhebungen aus dem Jahre 2016. Ergänzend wurden für verschiedene Querschnitte die automatische Straßenverkehrszählungen des Landes Baden-Württemberg aus dem Jahre 2015 herangezogen.

Die nachfolgende Tabelle 1 gibt eine Übersicht über die Belastungen wesentlicher Straßenquerschnitte:

Tabelle 1: Verkehrskennwerte der betrachteten Streckenabschnitte.

Straße	DTV_{alle Tage} Kfz/24 h	an [%]	p_T [%]	p_N [%]
B 10	48.300	8,4	10,9	15,5
L 1192 – Stuttgarter Straße (Bereich westlich der Einmündung Kirchheimer Straße)	12.300	8,3	6,7	5,6
L 1192 – Esslinger Straße (Bereich zwischen Kirchheimer Straße und Schorndorfer Straße)	13.500	7,5	10,3	5,3
L 1192 – Schorndorfer Straße (Bereich zwischen Esslinger Straße und KVP Ulmer Straße/Schorndorfer Straße)	12.000	7,5	7,5	5,9

Straße	DTV_{alle Tage} Kfz/24 h	a_N [%]	p_T [%]	p_N [%]
L 1192 – Ulmer Straße (Bereich zwischen KVP Ulmer Straße/Schorndorfer Straße und Alemannenstraße)	10.000	7,5	7,6	5,9
L 1192 – Ulmer Straße (Bereich östlich Alemannenstraße)	9.700	7,5	7,6	6,0
L 1225 - Schorndorfer Straße (im Bereich zwischen Esslinger Straße und Alte Holzhäuser Straße)	10.600	6,0	6,4	6,5
L 1225 - Schorndorfer Straße (im Bereich zwischen Alte Holzhäuser Straße und Poppstraße)	9.000	6,0	6,4	6,5
L 1225 - Schorndorfer Straße (im Bereich nördlich Poppstraße)	8.000	6,0	6,4	6,5
Ulmer Straße/Sparwieser Straße (im Bereich zwischen KVP Schorndorfer Straße/Ulmer Straße und Fuchseckstraße)	7.000	7,5	4,2	5,3
Sparwieser Straße/Albstraße (im Bereich zwischen Fuchseckstraße und Faurndauer Straße)	5.000	7,5	4,2	5,2
Albstraße (Bereich südlich der Faurndauer Straße)	3.650	7,5	4,3	5,3
Kirchheimer Straße	14.800	8,4	7,5	10,4
Nassachtalstraße	1.500	6,8	5,1	0,0

Es bedeuten:

DTV_{alle Tage} = Durchschnittlicher Täglicher Verkehr (über alle Tage des Jahres)

a_N = Nachtanteil

p_T = Schwerverkehrsanteil (>2,8t) tags

p_N = Schwerverkehrsanteil (>2,8t) nachts

3.3

Ergebnisse der Lärmkartierung

Die Kartierung des Straßenverkehrslärms erfolgte in Form von Rasterlärmkarten (Pläne 5673-01 bis 5673-02), die einen flächenhaften Eindruck der Lärmsituation vermitteln, sowie in Form von Gebäudelärmkarten (5673-03 bis 5673-04), 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 dringender Handlungsbedarf besteht, um gesundheitsgefährdende Auswirkungen des Straßenverkehrslärms bei den Anwohnern zu mindern. Solch vordringlicher Handlungsbedarf ist laut Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur [4] bei Beurteilungspegeln von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts gegeben. Aus Sicht der Lärmwirkungsforschung sollten bereits Pegel von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts (sog. Auslösewerte) unterschritten werden, um Gesundheitsgefährdungen durch Lärm zu vermeiden, wie das MVI in seinem Schreiben an die Städte und Gemeinden des Landes Baden-Württemberg vom 10. September 2014 unterstreicht [15].

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

Im Stadtteil **Sparwiesen** werden die Auslösewerte im Tag-/ Nachtzeitraum von 65/55 dB(A) an den Gebäuden entlang der Albstraße überschritten. Beurteilungspegel von $LrT/LrN > 70/60$ dB(A) werden nicht erreicht.

Im Stadtteil **Holzhausen** liegen die Pegelwerte in Tagzeitraum über den Auslösewerten von $LrT > 65$ dB(A). Beurteilungspegel von $LrT > 70$ dB(A) liegen tags nicht vor. Die Werte des vordringlichen Handlungsbedarfs $LrN > 60$ dB(A) werden im Nachtzeitraum an vereinzelt Gebäuden entlang der Schorndorfer Straße überschritten.

Im Stadtteil **Nassachmühle** werden die Auslösewerte entlang der kartierten Nassachtalstraße weder im Tag- noch im Nachtzeitraum überschritten.

PLÄNE	Die Kartierungsergebnisse sind in den Plänen 5673-01a-d bis 5673-04a-d aufbereitet.
ANHANG	Sämtliche Gebäude, an denen Fassadenpegel oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung (65 dB(A) tags, 55 dB(A) nachts) ermittelt wurden, sind in der Immissionsortabelle im Anhang aufgeführt.

In Tabelle 2 ist dargestellt, wie viele Einwohner der Stadt Uhingen welchen durch den Straßenverkehr verursachten Lärmindizes ausgesetzt sind. Die Einwohner eines Hauses wurden dabei gemäß **VBEB** [6] auf die Fassadenabschnitte des jeweiligen Wohngebäudes verteilt. Hervorgehoben sind die den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung bzw. dem vordringlichen Handlungsbedarf entsprechenden Pegelbereiche.

Tabelle 2: Einwohner nach Pegelbereichen

Pegelbereich	Einwohner	
	L _{DEN}	L _{Night}
50 – 55	3.895	900
55 – 60	1.479	338
60 – 65	780	28
65 – 70	262	-
> 70	15	-

Der durchgeführten Lärmkartierung zufolge sind 277 Bewohner der Stadt 24-Stunden-Mittelungspegeln von L_{DEN} 65 dB(A) und mehr ausgesetzt. 15 Bewohner sind gar von dauerhaften Pegeln von über 70 dB(A) betroffen. In der Nacht sind 366 Personen Pegeln oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von L_{Night} 55 dB(A) ausgesetzt. 24 sind von zweifellos gesundheitsgefährdenden Pegeln von 60 dB(A) und mehr betroffen.

TABELLEN

Die Tabellen mit den Immissionspegeln sind im Anhang dokumentiert.

4. LÄRMMINDERUNGSPLANUNG

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

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

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

4.1

Realisierte Lärminderungsmaßnahmen

In der Vergangenheit wurden bereits Maßnahmen ergriffen, die die Lärmbelastung der Anwohner entlang der Hauptverkehrsstraßen mindern. Entlang der Bundesstraße B 10 und der L 1192 wurden Lärmschutzwände errichtet sowie Zuschussprogramme für den Einbau von Lärmschutzfenstern umgesetzt. Des Weiteren wurden die Fahrbahnbeläge der B 10 mit einem lärmarmen Splittmastixasphalt erneuert.

4.2

Vorgeschlagene Lärminderungsmaßnahmen

Aus den Ergebnissen der Lärmkartierung wurden die im Folgenden erläuterten Lärminderungsmaßnahmen entwickelt, die darauf abzielen, die Lärmsituation in den ermittelten Bedarfsbereichen zu verbessern.

4.2.1 Einrichtung von Geschwindigkeitsbeschränkungen: Tempo 30 nachts

Im Einwirkungsbereich der Ulmer Straße sowie der Schorndorfer Straße im Bereich zwischen dem Kreisverkehrsplatz und der Esslinger Straße werden an zahlreichen Gebäuden die Pegelwerte von $LrN > 60$ dB(A) im Nachtzeitraum überschritten. Im Zuge der Immissionsermittlung wurden an 39 Gebäuden entlang der Ulmer Straße im Bereich zwischen der Adalbert-Stifter-Straße bis zum Knotenpunkt Ulmer Straße/Sparwieser Straße/Stuttgarter Straße sowie der Schorndorfer Straße im Bereich zwischen dem Kreisverkehrsplatz und der Esslinger Straße sehr hohe Beurteilungspegel von $LrN > 60$ dB(A) ermittelt. Als straßenverkehrsrechtliche Maßnahme wird vorgeschlagen eine Tempo 30-Regelung im Nachtzeitraum einzuführen. In der nachfolgenden Abbildung 1 ist der Maßnahmenbereich dargestellt. Insgesamt sind in den unter Tabelle 3 aufgeführten Gebäuden 243 Einwohner gemeldet. Darüber hinaus ist gem. dem Kooperationserlass [4] darauf hinzuwirken, dass gesundheitskritische Pegel von $LrN > 55$ dB(A) nach Möglichkeit unterschritten werden. Insgesamt sind 57 Gebäude von gesundheitskritischen Pegeln in dem geplanten Maßnahmenbereich betroffen, in welchen 358 Personen gemeldet sind.

Abbildung 1: Maßnahmenbereich Ulmer Straße und Schorndorfer Straße

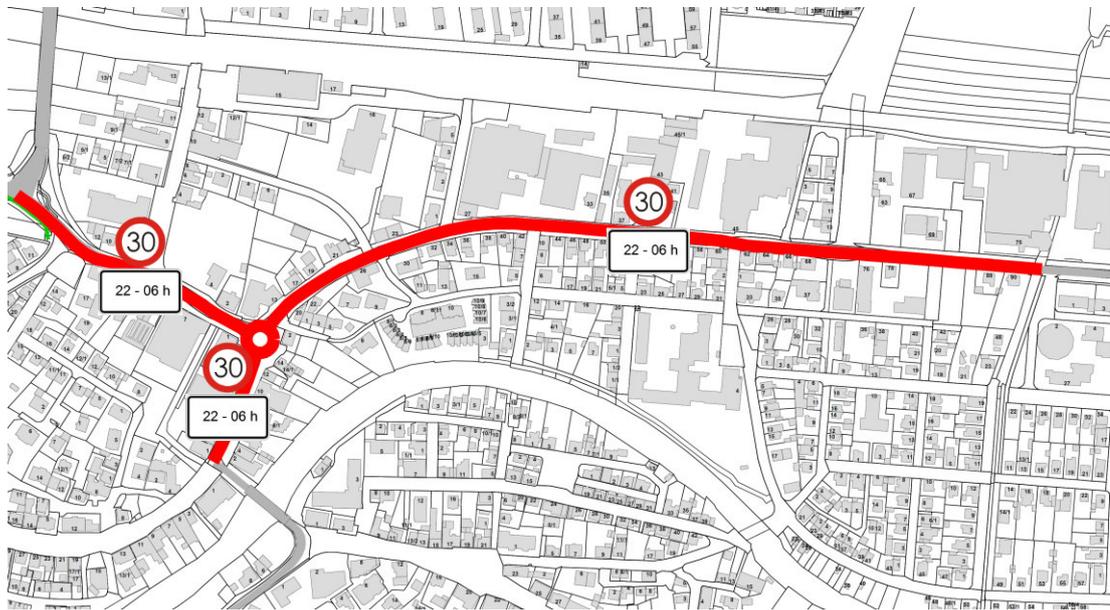


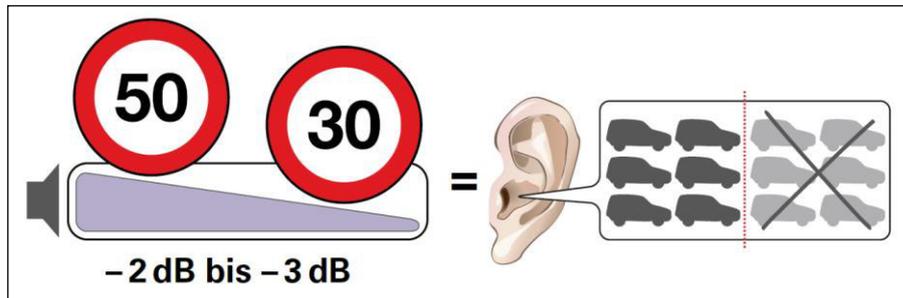
Tabelle 3: Beurteilungspegel nach RLS-90 [6] der Gebäude im Maßnahmenbereich der Ulmer Straße und Schorndorfer Straße:

Gebäude	Lauteste Fassade	LrT in dB(A)	LrN in dB(A)	Bewohner
Obere Bahnhofstraße 1	S	70,0	61,5	10
Schorndorfer Straße 1	NO	70,2	61,7	1
Schorndorfer Straße 2	SW	70,6	62,1	6
Schorndorfer Straße 10	S	71,6	60,2	5
Schorndorfer Straße 13	N	74,8	63,3	27
Schillerstraße 12	N	69,9	61,4	4
Stuttgarter Straße 1	NO	68,8	61,4	4
Ulmer Straße 1	SO	68,9	61,4	1
Ulmer Straße 2	SW	68,2	60,8	1
Ulmer Straße 3	SO	68,7	61,3	2
Ulmer Straße 13	S	69,8	61,4	22
Ulmer Straße 17	SO	69,0	60,5	2
Ulmer Straße 22	NW	68,9	60,4	1
Ulmer Straße 23	S	70,5	62,0	5
Ulmer Straße 26	NW	70,9	62,4	23
Ulmer Straße 32	N	68,8	60,3	11

Gebäude	Lauteste Fassade	LrT in dB(A)	LrN in dB(A)	Bewohner
Ulmer Straße 34	N	69,0	60,5	11
Ulmer Straße 36	N	68,8	60,3	9
Ulmer Straße 37	S	70,2	61,7	9
Ulmer Straße 38	N	68,7	60,2	9
Ulmer Straße 40	N	68,9	60,4	10
Ulmer Straße 42	N	69,0	60,5	3
Ulmer Straße 44	N	69,4	60,9	2
Ulmer Straße 46	N	69,5	61,0	0
Ulmer Straße 48	N	69,6	61,1	5
Ulmer Straße 50	N	69,6	61,1	4
Ulmer Straße 52	N	69,9	61,3	2
Ulmer Straße 54	N	69,7	61,2	1
Ulmer Straße 56	N	69,2	60,7	3
Ulmer Straße 58	N	69,5	61,0	1
Ulmer Straße 60	N	70,6	62,0	2
Ulmer Straße 62	N	71,6	63,1	11
Ulmer Straße 64	N	71,3	62,8	7
Ulmer Straße 66	N	71,5	62,9	12
Ulmer Straße 68	N	69,3	60,8	4
Ulmer Straße 78	N	68,8	60,3	2
Ulmer Straße 88	N	70,4	61,9	4
Ulmer Straße 90	N	70,6	62,0	5
Wilhelmstraße 10	N	69,3	60,8	2

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

Abbildung 2: Lärminderungspotenzial von Tempo 30

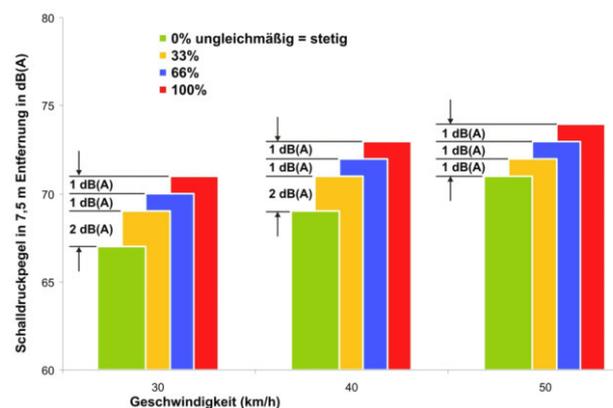


Quelle: MVI Baden-Württemberg [16]

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.

Angesichts der Vielzahl der Störeinflüsse auf den Verkehrsfluss im Innerortsbereich kann durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Abhängigkeit von der Verkehrsmenge und den Gegebenheiten im Straßenraum oftmals auch eine Verstetigung des Verkehrsflusses erreicht werden. Wie Abbildung 3 zeigt, kann aus einem verbesserten Verkehrsfluss weiteres Lärminderungspotential resultieren.

Abbildung 3: Lärminderungspotenzial durch Reduzierung und Verstetigung der Geschwindigkeit



Quelle: UBA [17]

Während der Nachtstunden resultiert die Lärmbelastung im Wesentlichen aus einzelnen Vorbeifahrten, die mitunter zu Aufwachreaktionen und Schlafstörungen führen können. Im Vergleich zu Tempo 50 werden bei Tempo 30 ca. 5 bis 6 Dezibel niedrigere Einzelereignispegel gemessen [18]. Die Verkehrsdichte nimmt im Nachtzeitraum deutlich ab. Der Anreiz, die bislang zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auszufahren oder gar zu überschreiten ist besonders groß. Daher ist aufgrund der besonders wirkungsvollen Lärminderung der Maßnahme von 2 bis 3 dB eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts erforderlich und angemessen.

Im Zuge einer ermessensfehlerfreien Maßnahmenabwägung sind auch Auswirkungen auf andere relevante Aspekte des Verkehrs neben den bereits genannten Verbesserungspotentialen der Lärminderung und Verstetigung im vorliegenden Fall zu prüfen. Auf diese Gesichtspunkte wird im Folgenden eingegangen:

ÖPNV

Im Lärmaktionsplan wurde in Bezug auf die vorliegenden Pegel und der Anzahl der Betroffenen aber auch unter dem Gesichtspunkt der Belange des ÖPNV eine Geschwindigkeitsreduzierung auf $v = 30$ km/h ausschließlich im Nachtzeitraum vorgeschlagen. Damit werden evtl. auftretende Einschränkungen auf den ÖPNV im Tagzeitraum vermieden. In Abhängigkeit von der Straßenraumgestaltung, der Anzahl der Haltestellen, der Fußgängerquerungen sowie des Kreisverkehrsplatzes im vorgeschlagenen Maßnahmenbereich ist davon ausgegangen, dass Linienbusse i.d.R. nur teilweise die zulässigen 50 km/h erreichen.

Verkehrsverlagerungen

Wesentliche Verkehrsverlagerungen durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h im Nachtzeitraum auf das nachgeordnete Straßennetz sind nicht zu erwarten.

Fuß- und Radverkehr

Negative Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Durch die vorhandenen Fußgängerquerungen in den Maßnahmenbereichen ist anzunehmen, dass sich die Gefahrensituation verbessert, da die Bremswege von 30 km/h auf 0 km/h kürzer ausfallen als von 50 km/h auf 0 km/h in der Bestandssituation. Darüber hinaus wird auch die Verkehrssicherheit in Bezug auf die Radwege im Bereich der Schorndorfer Straße durch ein niedrigeres Geschwindigkeitsniveau gefördert.

Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen(Grüne Welle)

Die Betriebszeiten der Lichtsignalanlagen im Maßnahmenbereich sind im Wesentlichen auf den Tagzeitraum beschränkt. Es besteht daher kein Anpassungsbedarf für die vorgeschlagene Maßnahme $v = 30$ km/h im Nachtzeitraum.

Luftreinhaltung

Tempo 30 reduziert die Luftschadstoffbelastung, wenn es gelingt, die Qualität des Verkehrsflusses beizubehalten oder zu verbessern [19]. Durch die im Innerortsbereich zu erwartende Verstetigung des Verkehrsflusses bei Tempo 30 sowie geringeren und kürzeren Beschleunigungsphasen sind tendenziell positive Effekte im Hinblick auf die Luftreinhaltung zu erwarten.

Tempo 40-Regelung

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurde bei der Maßnahmenabwägung ebenfalls eine Tempo 40-Regelung in den Maßnahmenbereichen in Betracht gezogen. Da bei einer vorgeschlagenen Tempo 30-Anordnung im Nachtzeitraum keine negativen Auswirkungen auf andere Aspekte des Verkehrs zu erwarten sind und nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV [11] durch eine Maßnahme eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden soll, wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Uchingen vorgeschlagen, eine größtmögliche Minderung des Verkehrslärms durch die Einführung von Tempo 30 nachts anzustreben.

Akzeptanz

Bei der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne kommt der Information und Beteiligung der Öffentlichkeit eine ganz besondere Bedeutung zu. Der aktive Austausch zwi-

schen Bevölkerung, Politik und Verwaltung erhöht die Transparenz des Planungsprozesses und die Akzeptanz der vorgeschlagenen Maßnahmen [20].

Im Rahmen der Offenlage des Lärmaktionsplanes wurde von der Einwohnerschaft der Wunsch geäußert, Tempo 30 nachts im Maßnahmenbereich einzuführen.

Verkehrssicherheit

Tendenziell sind bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h weniger Unfälle mit geringeren Folgen zu erwarten u.a. aufgrund kürzerer Bremswege [19]. Darüber hinaus spricht für eine Geschwindigkeitsreduzierung, dass Verkehrsteilnehmer bei niedrigen Geschwindigkeiten deutlich mehr Details des Verkehrsraumes wahrnehmen und somit früher reagieren können.

4.2.2 Lärmsanierung

Per Schreiben vom 22. Januar 2016 [21] wurde durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur eine erneute Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Landesstraßen in Baden-Württemberg bekanntgegeben. Den kommunalen Baulastträgern wird empfohlen, diese Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung für Straßen in ihrer Baulast ebenfalls anzuwenden.

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

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

Der Lärmaktionsplan der Stadt Uhingen regt an, bei den jeweiligen Baulastträgern die Durchführbarkeit von Lärmsanierungsmaßnahmen prüfen zu lassen. Neben einer unter bestimmten Voraussetzungen möglichen Bezuschussung passiver Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden kommt hierbei dem Einbau lärmmindernder Straßenbeläge eine immer bedeutendere Rolle zu. In den Handlungsempfehlungen zum Einsatz lärmmindernder Asphaltdeckschichten im Innerortsbereich nennt das MVI belagsseitige Eingriffe insbesondere bei ohnehin anstehenden Erhaltungsmaßnahmen als zu bevorzugende Möglichkeit der Lärmsanierung [22] (vgl. 4.3.1).

4.3

Weitere Maßnahmen

4.3.1 Fahrbahndeckensanierungen

Die Schallemissionen von Kraftfahrzeugen resultieren im Wesentlichen aus den Quellen Reifen/Fahrbahn, Motoren- und Windgeräuschen. Bei geringeren Geschwindigkeiten dominieren die Motorengeräusche, bei hohen Geschwindigkeiten die Windgeräusche. Geräusche aus dem Kontakt von Reifen und Fahrbahn sind bei verschiedenen Geschwindigkeiten in unterschiedlichem Niveau beteiligt und werden

zudem entscheidend durch die Oberfläche der Fahrbahn beeinflusst. Fahrzeugspezifische Ansatzpunkte wie die Geräuschentwicklung durch Reifen, Motor oder Karosserie können nicht Gegenstand einer kommunalen Lärmaktionsplanung sein. Grundsätzlich wurde von der Industrie in der Vergangenheit hierzu viel Positives erreicht und es ist zu erwarten, dass die Fahrzeug- und Reifentechnik hier weitere Verbesserungen hervorbringen wird, die sich auch lärmreduzierend auswirken.

Der allgemeine Zustand der innerörtlichen Fahrbahnbeläge, in welchem Maße diese eben oder uneben sind, ist ein wesentlicher Faktor bei der Lärmentwicklung und insbesondere bezüglich der Störwirkung bei betroffenen Anliegern. Erhöhte Störwirkungen resultieren dabei auch aus Niveauunterschieden zwischen Fahrbahn und eingebauten Schachtdeckeln. Daher sind die Fahrbahnen regelmäßig zu überprüfen und ggf. auch punktuelle Verbesserungsmaßnahmen vorzunehmen. Längere Sanierungsintervalle versprechen hier konisch geformte, niveaugleiche Kanalschachtdeckungen, die ein Absacken der Schachtdeckel und das daraus resultierende Schlagen beim Überfahren wirksam verhindern können.

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

Im Rahmen von Erprobungsstrecken kommen mittlerweile – innerorts wie außerorts – lärmarme oder lärmoptimierte Beläge (SMA LA oder AC D LOA) zum Einsatz. Auch bei innerörtlichen Geschwindigkeiten zwischen 30 und 50 km/h kann dabei eine lärmindernde Wirkung von ca. 3 dB(A) erwartet werden kann. Per Schreiben vom 17. Juli 2015 hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur eine Handlungsempfehlung für den Einsatz lärmindernder Asphaltdeckschichten im Innerortsbereich veröffentlicht [22]. Demnach „ist der Einsatz von lärmindernden Asphaltdeckschichten neben dem Bau von Lärmschutzwänden oder -wällen eine wichtige Möglichkeit, aktiven Lärmschutz zu betreiben“. Liegen erhebliche Überschreitungen der Lärmsanierungsauslösewerte vor und sind aktive oder passive Maßnahmen nicht möglich oder unwirtschaftlich, kann eine Fahrbahndeckenerneuerung mit o. g. lärmindernden Belägen als Pilotstrecke beim Verkehrs- und Infrastrukturministerium beantragt werden [22].

Im Zuge künftig anstehender Erhaltungsmaßnahmen ist ferner grundsätzlich zu prüfen, ob die Voraussetzungen zur Lärmsanierung gegeben sind (vgl. 4.2.2). Werden die Auslösewerte zur Lärmsanierung überschritten, nennt das MVI den Einsatz lärmindernder Asphaltdeckschichten als bevorzugte Maßnahme zur Lärminderung [22].

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

4.3.2 Verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung und -beeinflussung

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

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

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

4.3.3 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.

4.3.4 Lärm als Umweltproblem thematisieren

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

Auch auf kommunaler Ebene ist es möglich, durch entsprechende Aufklärung zur Bewusstseinsbildung in dieser Hinsicht beizutragen. Als Beispiele für solche Maß-

nahmen können öffentliche Veranstaltungen, Presseartikel, Thematisierungen an den Schulen oder Aktionen unter Einbeziehung von Vereinen und Handel genannt werden. Dabei sollte über die durch die Lärmaktionsplanung abgedeckten Schallquellen hinausgegangen und zudem der Gewerbelärm sowie der Sport- und Freizeitlärm einbezogen werden. Gerade im Bereich Freizeitlärm sind durch entsprechende Veränderungen des individuellen Verhaltens nicht unerhebliche Lärmminde- rungspotenziale zu erkennen. Aber auch im Bereich des Straßenverkehrs können beispielsweise durch Hinweise auf eine lärmarme Fahrweise Impulse zur Lärmredu- zierung gesetzt werden, die auf das individuelle Verhalten zielen.

4.3.5 Strategische Planung sensibilisieren

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

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur unterstreicht in seinem Schreiben vom 10. September 2014 [10] die Bedeutung städtebaulicher Maßnahmen für den kom- munalen Lärmschutz. Im Rahmen von Siedlungsentwicklung und Bebauungspla- nung sollten Aspekte wie die verträgliche Anordnung von Wohn- zu Gewerbegebie- ten, die Struktur der Erschließung, die Ausrichtung, Grundriss- und Fassadengestal- tung von Gebäuden sowie aktive, passive und „gestalterische“ Schallschutzmaß- nahmen entsprechende Berücksichtigung finden.

5. SCHLUSSBEMERKUNGEN

Im vorliegenden Lärmaktionsplan der Stadt Uhingen werden Maßnahmen zur Minderung der straßenverkehrsbedingten Lärmbelastung aufgezeigt. Die Umsetzung dieser Maßnahmen bedarf der vorhergehenden Prüfung und Zustimmung der zuständigen Fachbehörden bzw. Planungsträger.

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

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

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

LITERATUR

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

- [13] Regelungen zum Verkehrslärmschutz an Straßen – Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Landesstraßen
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 22. Januar 2016
- [14] Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Lärminderung - Anpassung der Lärmschutz-Richtlinien-StV
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 29. Juli 2014
- [15] Lärmaktionsplanung zum Schutz der Gesundheit
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 10. September 2014
- [16] Leise(r) ist das Ziel! Lärmschutz als Querschnittsaufgabe stärken.
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
April 2014
- [17] Planungsempfehlungen für eine umweltentlastende Verkehrsberuhigung Minderung von Lärm- und Schadstoffemissionen an Wohn- und Verkehrsstraßen
Umweltbundesamt
Texte 52/2000
- [18] Vergleichende messtechnische Untersuchungen zum Einfluss einer nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h auf 30 km/h auf die Lärmimmissionen durch den Straßenverkehr
Spessert, B. et al., Fachhochschule Jena 2010
- [19] Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen
Umweltbundesamt
November 2016
- [20] LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung
- Zweite Aktualisierung -
Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI)
Fassung vom 9. März 2017
- [21] Regelungen zum Verkehrslärmschutz an Straßen – Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Landesstraßen
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 22. Januar 2016
- [22] Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärmindernden Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 17. Juli 2015

Aufgestellt durch:



Ludwigsburg, 24. Mai 2019



Wolfgang Schröder
Projektleitung



Christian Fiegl, Dipl.-Ing.
Projektleitung



Dominik Wörn, B.Eng.
Bearbeitung

ANHANG

I. Pläne Status quo

Rasterlärmkarten (RLK):

- Plan 5673-01 RLK L_{DEN} (VBUS) - Gesamtausschnitt
- Plan 5673-01a RLK L_{DEN} (VBUS) – Ausschnitt Ortskern
- Plan 5673-01b RLK L_{DEN} (VBUS) – Ausschnitt Sparwiesen
- Plan 5673-01c RLK L_{DEN} (VBUS) – Ausschnitt Holzhausen
- Plan 5673-01d RLK L_{DEN} (VBUS) – Ausschnitt Nassachmühle
- Plan 5673-02 RLK L_{Night} (VBUS) – Gesamtausschnitt
- Plan 5673-02a RLK L_{Night} (VBUS) - Ausschnitt Ortskern
- Plan 5673-02b RLK L_{Night} (VBUS) - Ausschnitt Sparwiesen
- Plan 5673-02c RLK L_{Night} (VBUS) - Ausschnitt Holzhausen
- Plan 5673-02d RLK L_{Night} (VBUS) – Ausschnitt Nassachmühle

Gebäudelärmkarten (GLK):

- Plan 5673-03 GLK Tag (RLS-90) – Gesamtausschnitt
- Plan 5673-03a GLK Tag (RLS-90) – Ausschnitt Ortskern
- Plan 5673-03b GLK Tag (RLS-90) – Ausschnitt Sparwiesen
- Plan 5673-03c GLK Tag (RLS-90) – Ausschnitt Holzhausen
- Plan 5673-03d GLK Tag (RLS-90) – Ausschnitt Nassachmühle
- Plan 5673-04 GLK Nacht (RLS-90) – Gesamtausschnitt
- Plan 5673-04a GLK Nacht (RLS-90) - Ausschnitt Ortskern
- Plan 5673-04b GLK Nacht (RLS-90) - Ausschnitt Sparwiesen
- Plan 5673-04c GLK Nacht (RLS-90) - Ausschnitt Holzhausen
- Plan 5673-04d GLK Nacht (RLS-90) - Ausschnitt Nassachmühle

II. Betroffenheitsstatistik

- Einwohner und Schulgebäude nach Pegelbereichen

III. Immissionspegel Status quo (RLS-90)

- Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung

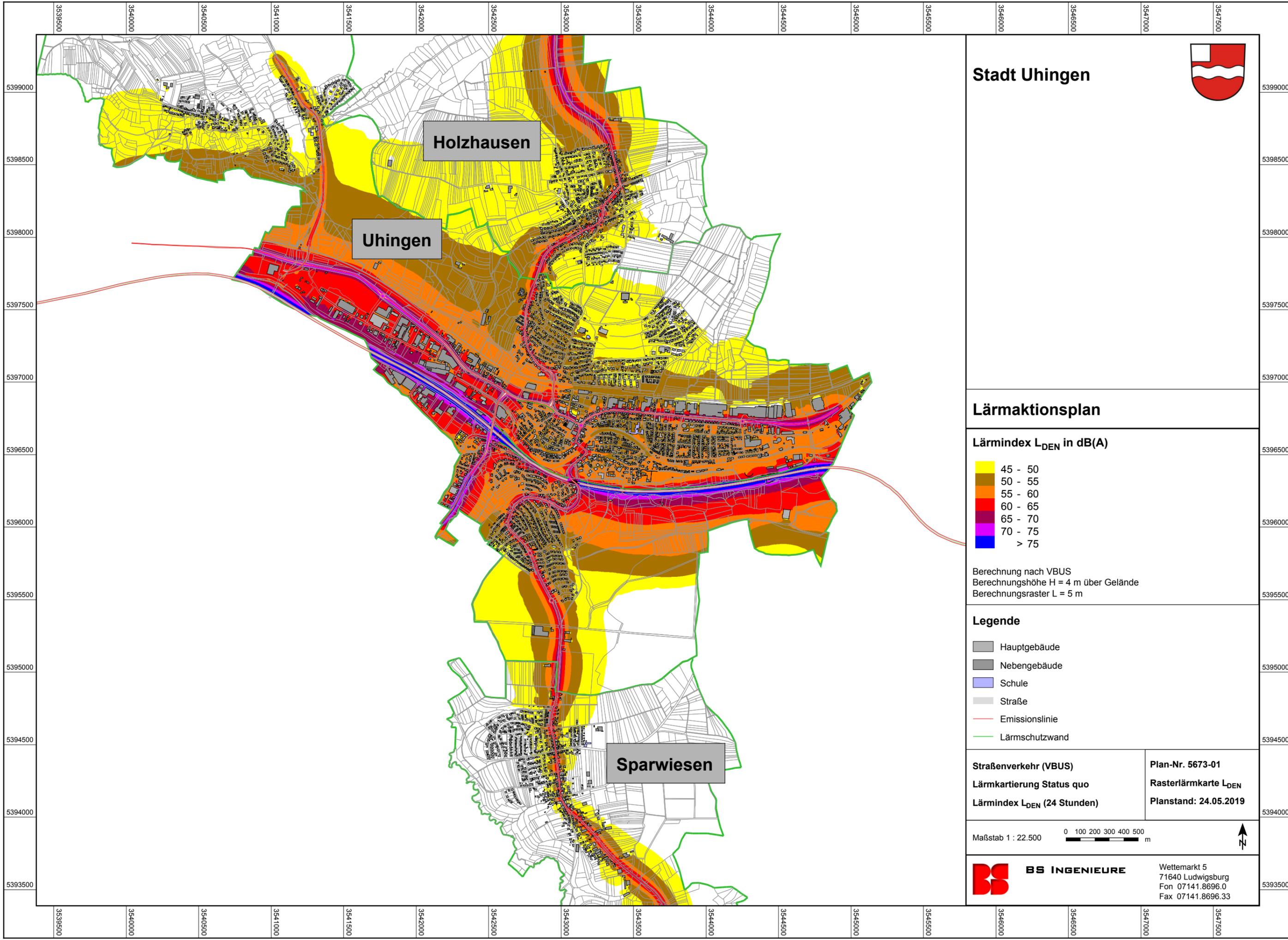
I. Pläne Status quo

Rasterlärnkarten (RLK):

- Plan 5673-01 RLK L_{DEN} (VBUS) - Gesamtausschnitt
- Plan 5673-01a RLK L_{DEN} (VBUS) – Ausschnitt Ortskern
- Plan 5673-01b RLK L_{DEN} (VBUS) – Ausschnitt Sparwiesen
- Plan 5673-01c RLK L_{DEN} (VBUS) – Ausschnitt Holzhausen
- Plan 5673-01d RLK L_{DEN} (VBUS) – Ausschnitt Nassachmühle
- Plan 5673-02 RLK L_{Night} (VBUS) – Gesamtausschnitt
- Plan 5673-02a RLK L_{Night} (VBUS) - Ausschnitt Ortskern
- Plan 5673-02b RLK L_{Night} (VBUS) - Ausschnitt Sparwiesen
- Plan 5673-02c RLK L_{Night} (VBUS) - Ausschnitt Holzhausen
- Plan 5673-02d RLK L_{Night} (VBUS) – Ausschnitt Nassachmühle

Gebäudelärnkarten (GLK):

- Plan 5673-03 GLK Tag (RLS-90) – Gesamtausschnitt
- Plan 5673-03a GLK Tag (RLS-90) – Ausschnitt Ortskern
- Plan 5673-03b GLK Tag (RLS-90) – Ausschnitt Sparwiesen
- Plan 5673-03c GLK Tag (RLS-90) – Ausschnitt Holzhausen
- Plan 5673-03d GLK Tag (RLS-90) – Ausschnitt Nassachmühle
- Plan 5673-04 GLK Nacht (RLS-90) – Gesamtausschnitt
- Plan 5673-04a GLK Nacht (RLS-90) - Ausschnitt Ortskern
- Plan 5673-04b GLK Nacht (RLS-90) - Ausschnitt Sparwiesen
- Plan 5673-04c GLK Nacht (RLS-90) - Ausschnitt Holzhausen
- Plan 5673-04d GLK Nacht (RLS-90) - Ausschnitt Nassachmühle



Stadt UHINGEN



Lärmaktionsplan

Lärmindex L_{DEN} in dB(A)

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

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

Legende

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

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

Plan-Nr. 5673-01
 Rasterlärmkarte L_{DEN}
 Planstand: 24.05.2019

Maßstab 1 : 22.500



BS INGENIEURE

Wettemarkt 5
 71640 Ludwigsburg
 Fon 07141.8696.0
 Fax 07141.8696.33

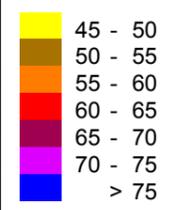
Uhingen

Stadt Uhingen Ausschnitt Ortskern



Lärmaktionsplan

Lärmindex L_{DEN} in dB(A)



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

Legende

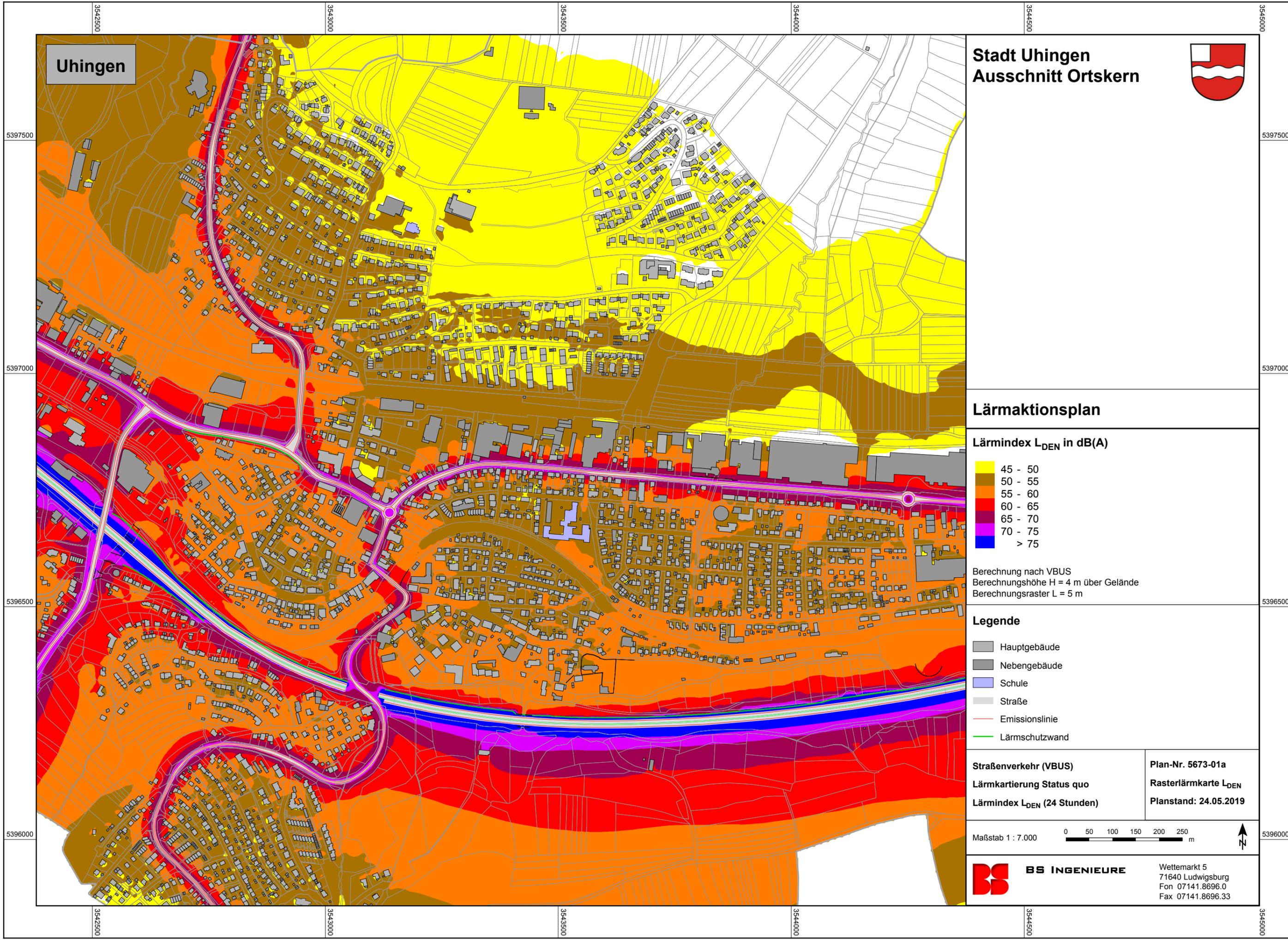
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Straße
- Emissionslinie
- Lärmschutzwand

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

Plan-Nr. 5673-01a
 Rasterlärmkarte L_{DEN}
 Planstand: 24.05.2019



BS INGENIEURE
 Wettemarkt 5
 71640 Ludwigsburg
 Fon 07141.8696.0
 Fax 07141.8696.33



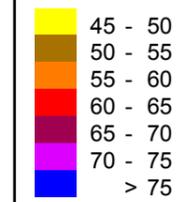
Sparwiesen

Stadt UHINGEN Ausschnitt Sparwiesen



Lärmaktionsplan

Lärmindex L_{DEN} in dB(A)



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

Legende

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

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

Plan-Nr. 5673-01b
Rasterlärmkarte L_{DEN}
Planstand: 24.05.2019

Maßstab 1 : 5.000

0 40 80 120 160 200 m



BS INGENIEURE

Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
Fax 07141.8696.33



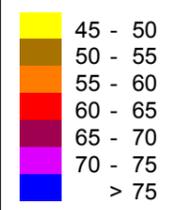
Holzhausen

Stadt Uhingen
Ausschnitt Holzhausen



Lärmaktionsplan

Lärmindex L_{DEN} in dB(A)



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

Legende

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

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

Plan-Nr. 5673-01c
 Rasterlärmkarte L_{DEN}
 Planstand: 24.05.2019



BS INGENIEURE
 Wettemarkt 5
 71640 Ludwigsburg
 Fon 07141.8696.0
 Fax 07141.8696.33

Nassachmühle

Stadt UHINGEN Ausschnitt Nassachmühle



Lärmaktionsplan

Lärmindex L_{DEN} in dB(A)



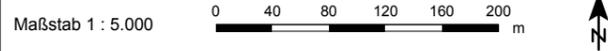
Berechnung nach VBUS
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände
Berechnungsraster L = 5 m

Legende

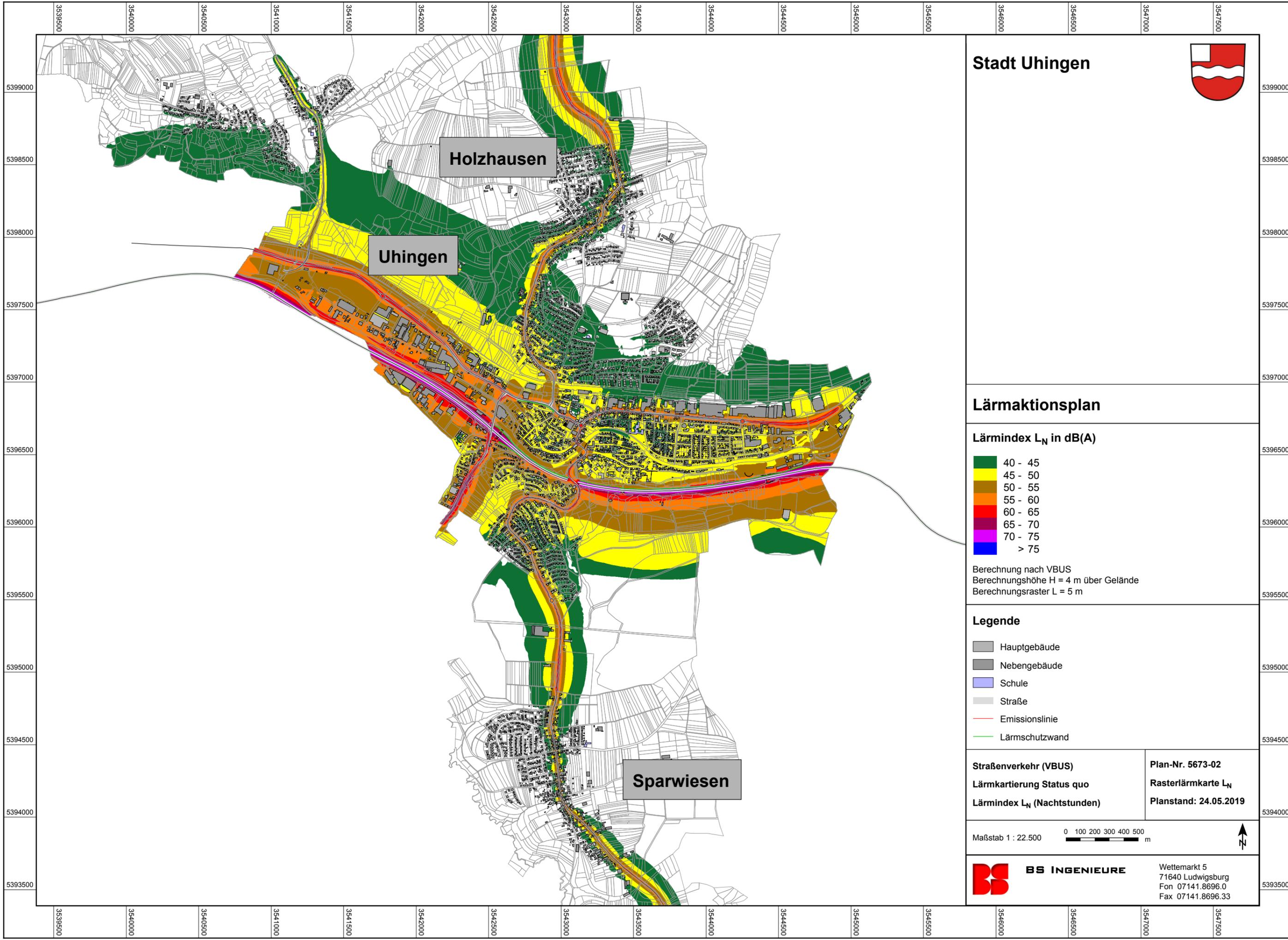
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Straße
- Emissionslinie
- Lärmschutzwand

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

Plan-Nr. 5673-01d
Rasterlärmkarte L_{DEN}
Planstand: 24.05.2019



BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
Fax 07141.8696.33



Stadt UHINGEN



Lärmaktionsplan

Lärmindex L_N in dB(A)

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

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

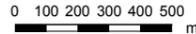
Legende

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

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

Plan-Nr. 5673-02
 Rasterlärmkarte L_N
 Planstand: 24.05.2019

Maßstab 1 : 22.500



BS INGENIEURE

Wettermarkt 5
 71640 Ludwigsburg
 Fon 07141.8696.0
 Fax 07141.8696.33

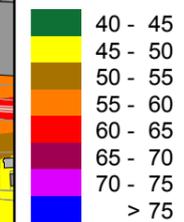
Uhingen

Stadt Uhingen Ausschnitt Ortskern



Lärmaktionsplan

Lärmindex L_N in dB(A)



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

Legende

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

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

Plan-Nr. 5673-02a
Rasterlärmkarte L_N
Planstand: 24.05.2019

Maßstab 1 : 7.000



BS INGENIEURE

Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
Fax 07141.8696.33

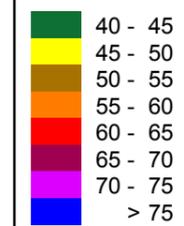
Sparwiesen

Stadt Uhingen Ausschnitt Sparwiesen



Lärmaktionsplan

Lärmindex L_N in dB(A)



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

Legende

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

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

Plan-Nr. 5673-02b
Rasterlärmkarte L_N
Planstand: 24.05.2019

Maßstab 1 : 5.000

0 40 80 120 160 200 m



BS INGENIEURE

Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
Fax 07141.8696.33

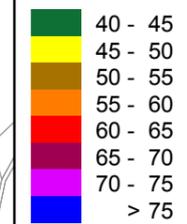
Holzhausen

Stadt Uhingen Ausschnitt Holzhausen



Lärmaktionsplan

Lärmindex L_N in dB(A)



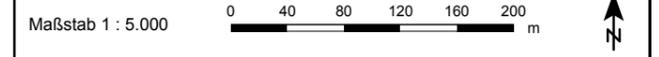
Berechnung nach VBUS
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände
Berechnungsraster L = 5 m

Legende

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

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

Plan-Nr. 5673-02c
Rasterlärmkarte L_N
Planstand: 24.05.2019



BS INGENIEURE
Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
Fax 07141.8696.33

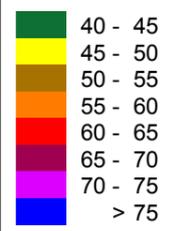
Nassachmühle

Stadt Ugingen Ausschnitt Nassachmühle



Lärmaktionsplan

Lärmindex L_N in dB(A)



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

Legende

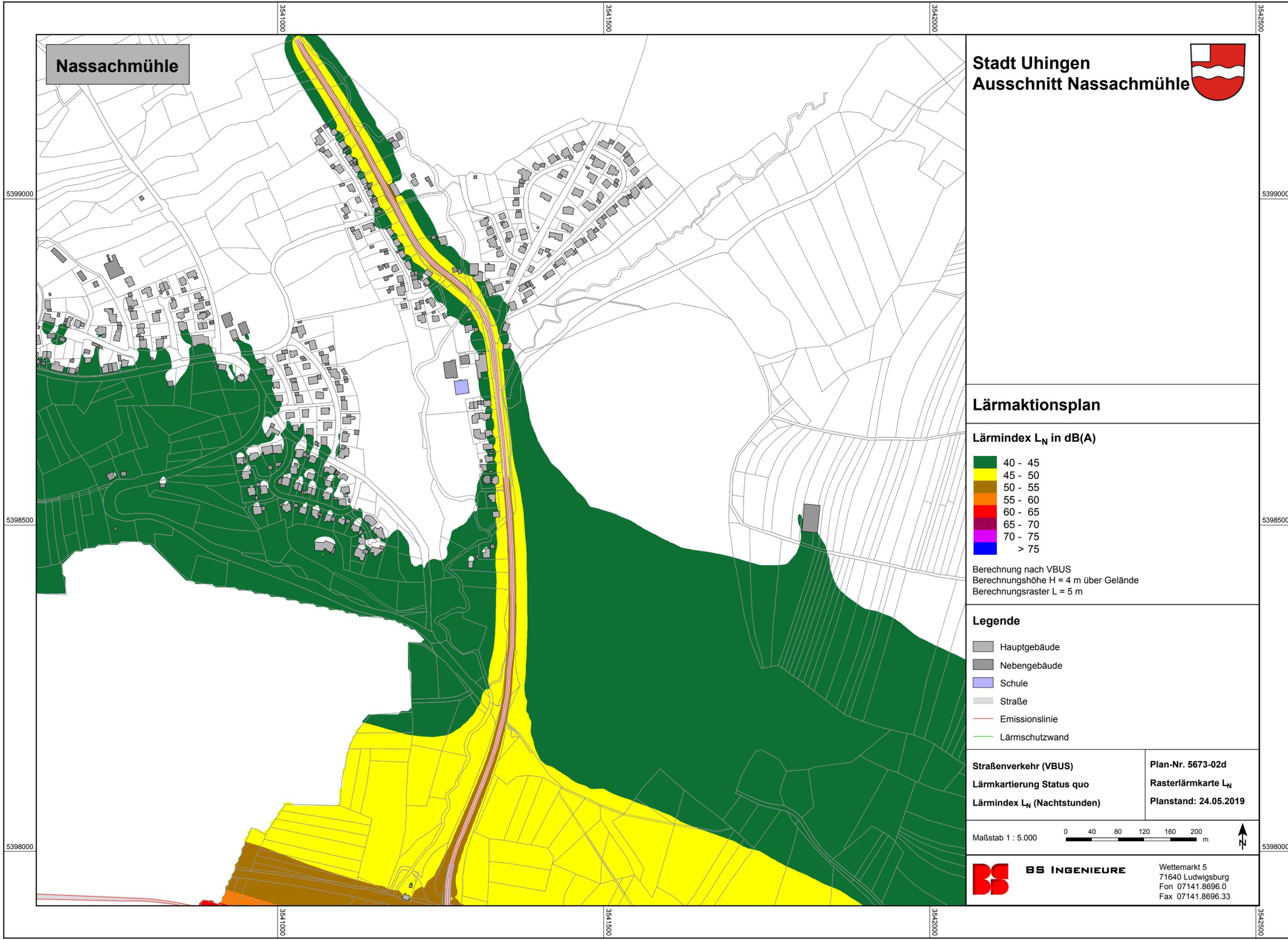
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Straße
- Emissionslinie
- Lärmschutzwand

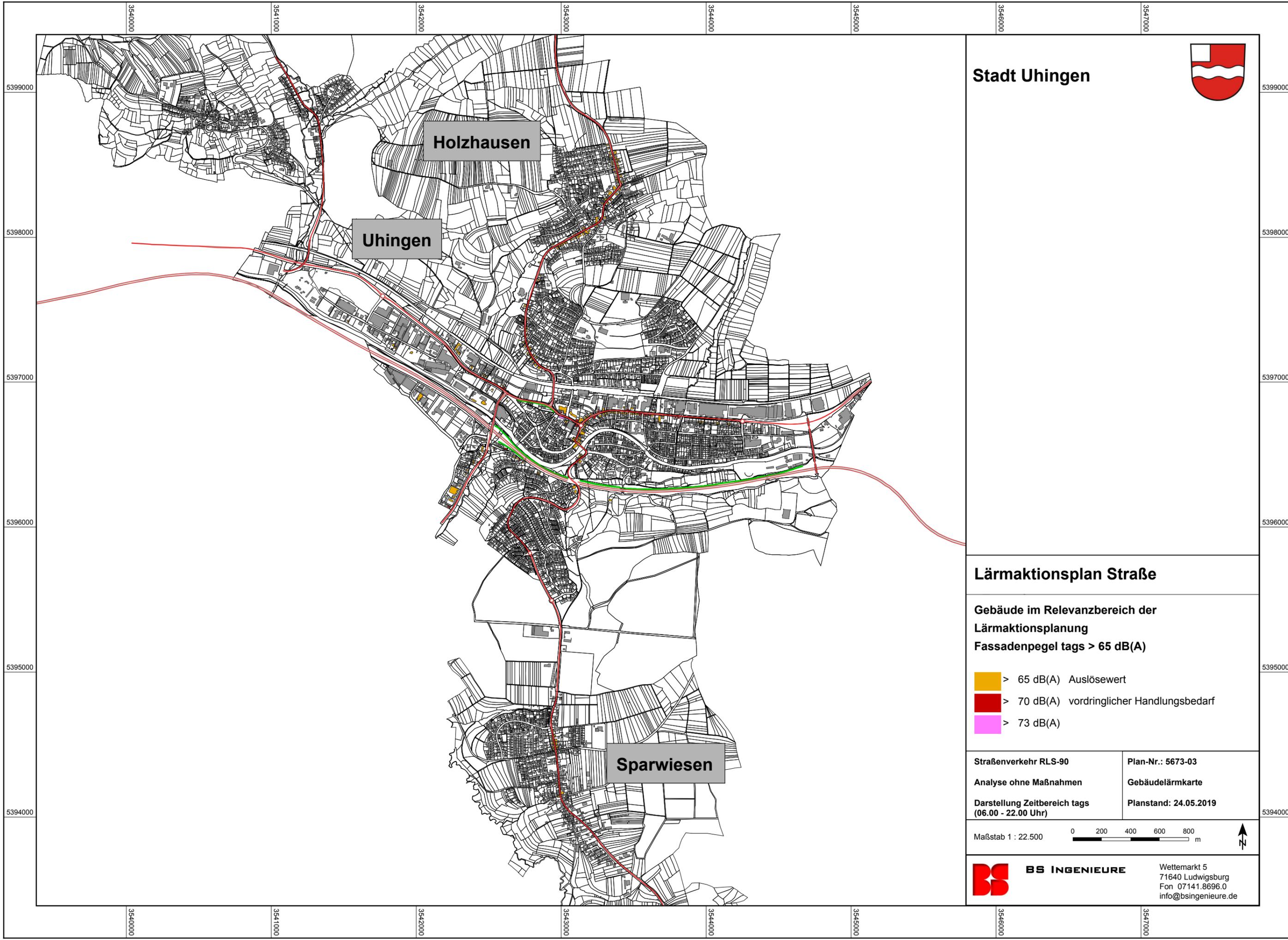
Straßenverkehr (VBUS)
 Lärmkartierung Status quo
 Lärmindex L_N (Nachtstunden)

Plan-Nr. 5673-02d
 Rasterlärmkarte L_N
 Planstand: 24.05.2019



BS INGENIEURE
 Wettemarkt 5
 71640 Ludwigsburg
 Fon 07141.8696.0
 Fax 07141.8696.33





Stadt Uchingen



Lärmaktionsplan Straße

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

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

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

Plan-Nr.: 5673-03
Gebäudelärmkarte
Planstand: 24.05.2019

Maßstab 1 : 22.500 0 200 400 600 800 m

BS INGENIEURE Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
info@bsingenieure.de

Ortskern Uhingen

Stadt Uhingen
Ausschnitt Ortskern



Lärmaktionsplan Straße

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

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

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

Plan-Nr.: 5673-03a
Gebäudelärmkarte
Planstand: 24.05.2019



 **BS INGENIEURE**
Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
info@bsingenieure.de

5397000

5397000

5396000

5396000

3543000

3544000

3543000

3544000

3545000

3545000

Sparwiesen

Stadt Uhingen
Ausschnitt Sparwiesen



Lärmaktionsplan Straße

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

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

Straßenverkehr RLS-90	Plan-Nr.: 5673-03b
Analyse ohne Maßnahmen	Gebäudelärmkarte
Darstellung Zeitbereich tags (06.00 - 22.00 Uhr)	Planstand: 24.05.2019



 **BS INGENIEURE**
Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
info@bsingenieure.de

5394000

5394000

3543000

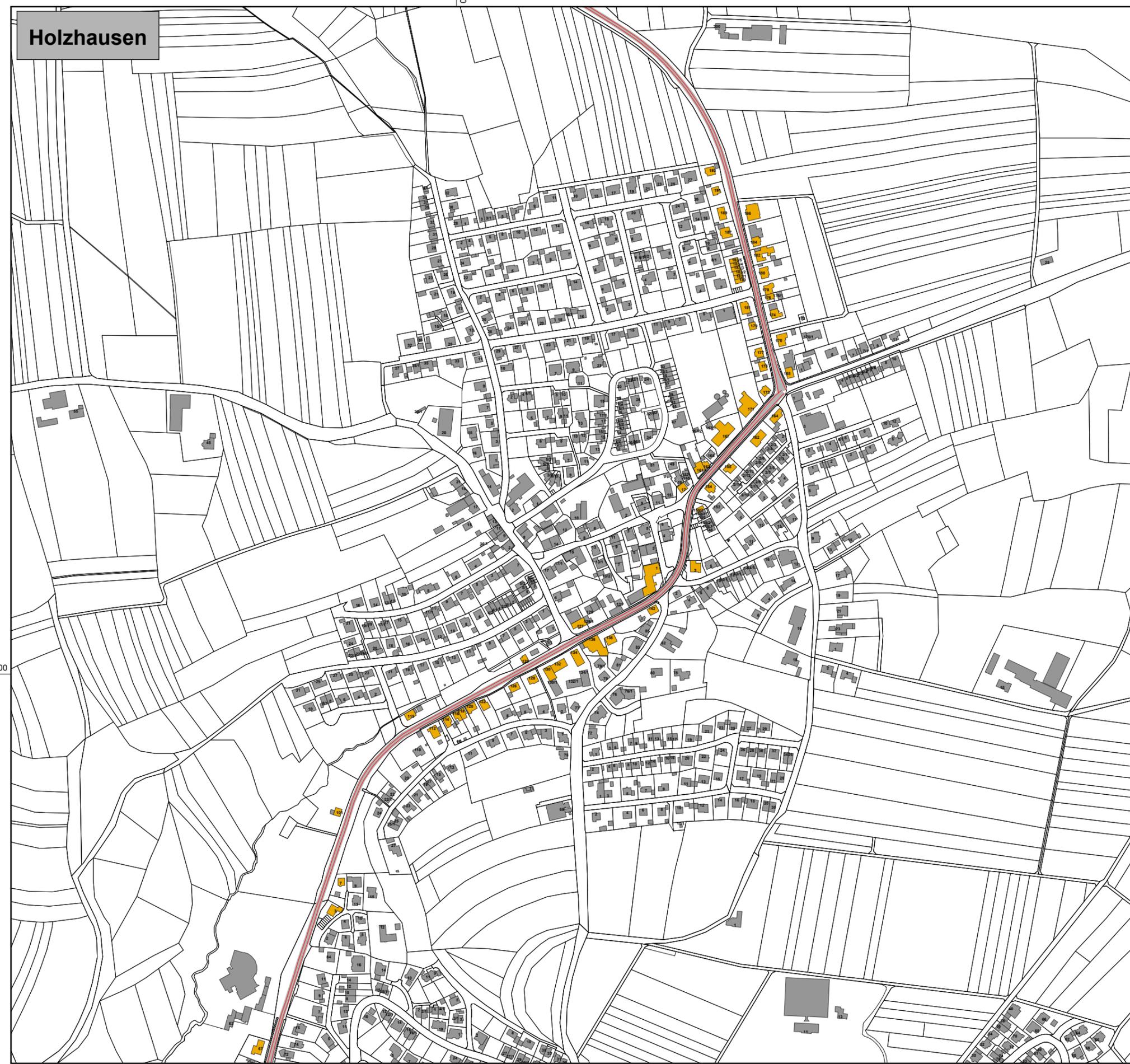
3544000

3543000

3544000

Holzhausen

Stadt Uhingen
Ausschnitt Holzhausen



Lärmaktionsplan Straße

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

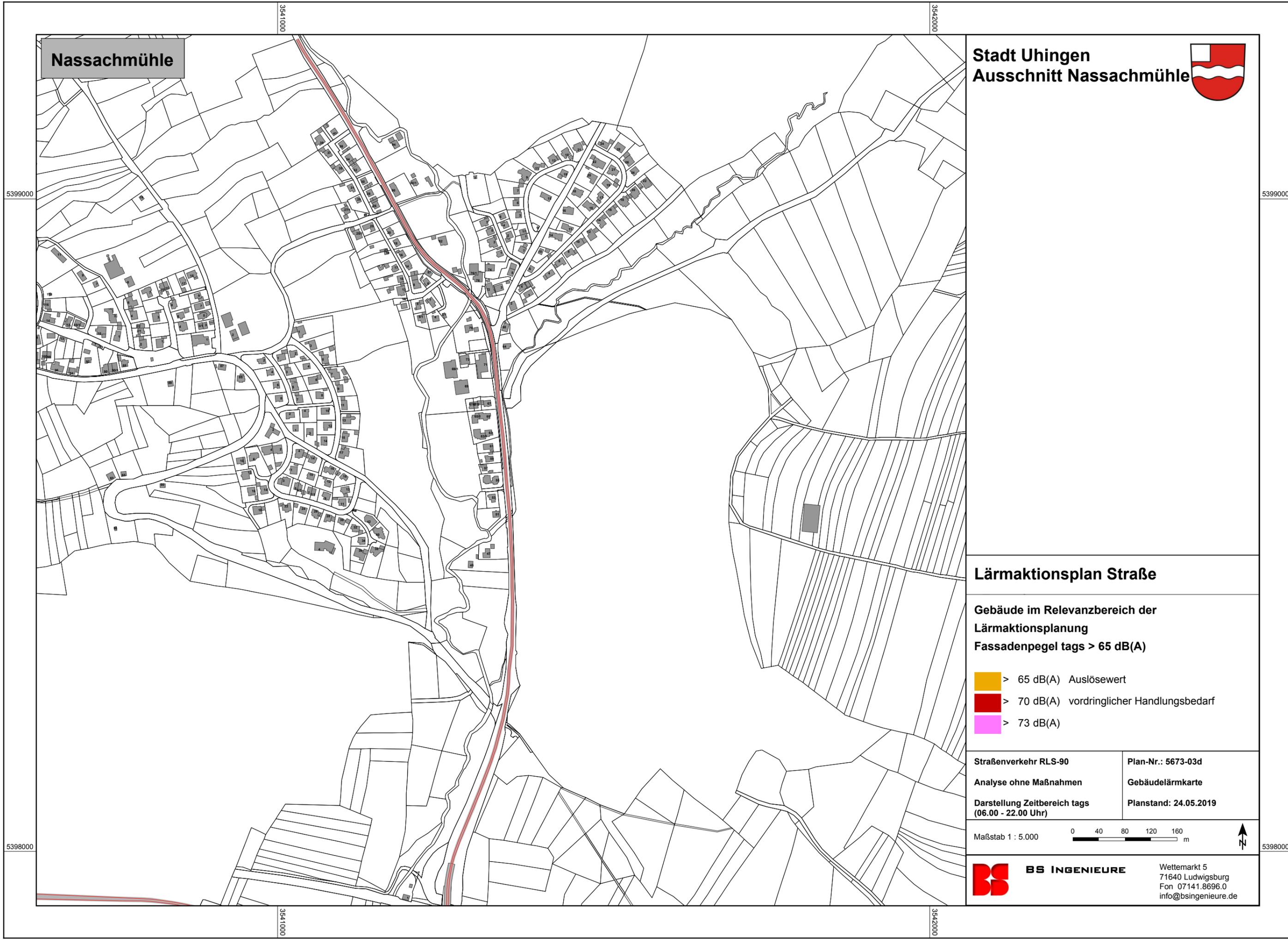
- > 65 dB(A) Auslösewert
- > 70 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf
- > 73 dB(A)

Straßenverkehr RLS-90	Plan-Nr.: 5673-03c
Analyse ohne Maßnahmen	Gebäudelärmkarte
Darstellung Zeitbereich tags (06.00 - 22.00 Uhr)	Planstand: 24.05.2019



BS INGENIEURE
 Wettemarkt 5
 71640 Ludwigsburg
 Fon 07141.8696.0
 info@bsingenieure.de

Nassachmühle

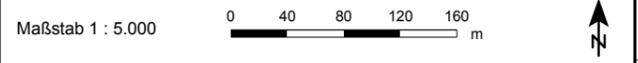


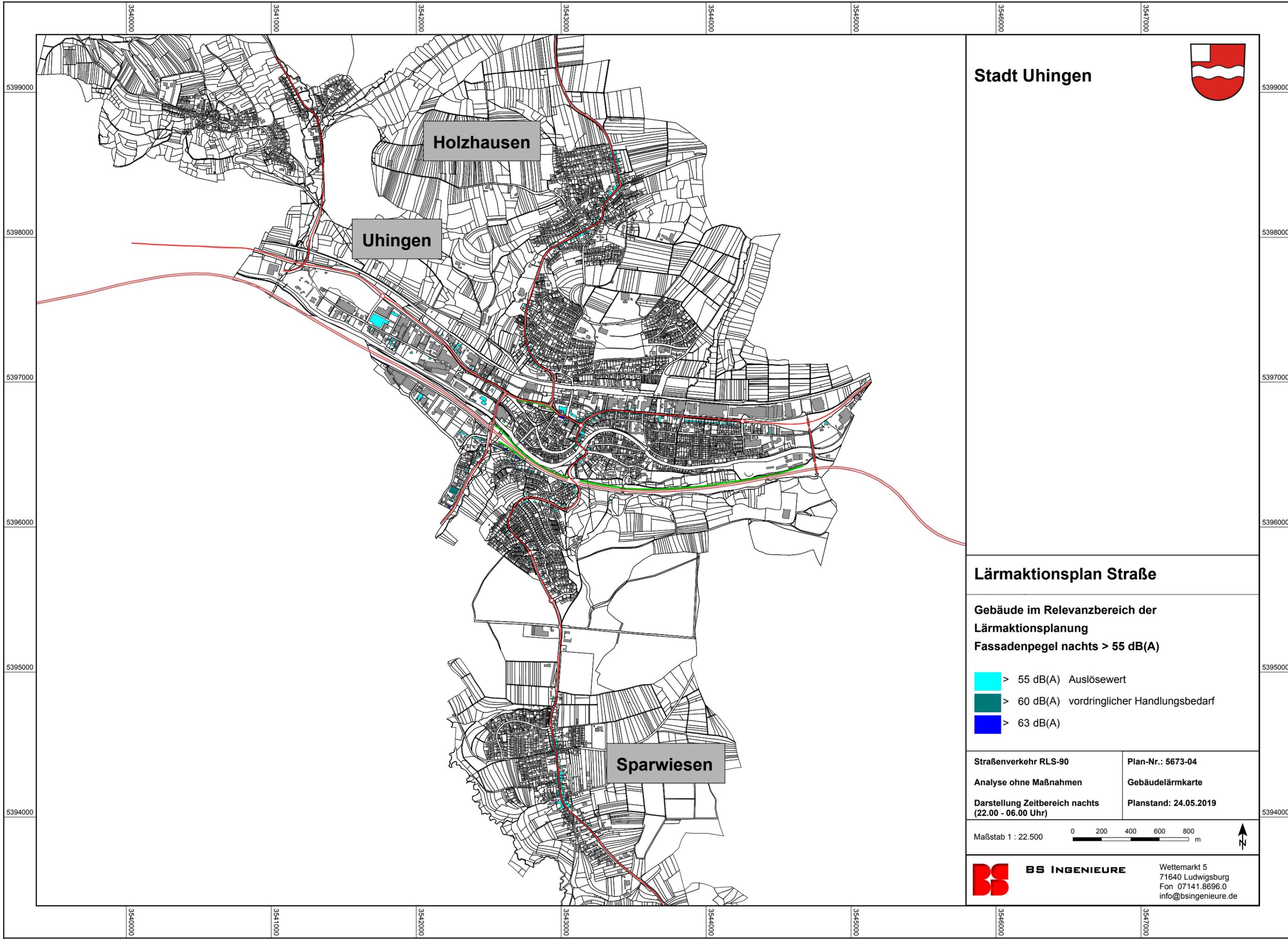
Lärmaktionsplan Straße

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

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

Straßenverkehr RLS-90	Plan-Nr.: 5673-03d
Analyse ohne Maßnahmen	Gebäudelärmkarte
Darstellung Zeitbereich tags (06.00 - 22.00 Uhr)	Planstand: 24.05.2019





Stadt Uchingen



Lärmaktionsplan Straße

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

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

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

Plan-Nr.: 5673-04
 Gebäudelärmkarte
 Planstand: 24.05.2019



BS INGENIEURE
 Wettemarkt 5
 71640 Ludwigsburg
 Fon 07141.8696.0
 info@bsingenieure.de

Ortskern Uhingen

Stadt Uhingen
Ausschnitt Ortskern



Lärmaktionsplan Straße

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

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

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

Plan-Nr.: 5673-04a
Gebäudelärmkarte
Planstand: 24.05.2019



 **BS INGENIEURE** Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
info@bsingenieure.de

Sparwiesen

Stadt Ugingen Ausschnitt Sparwiesen

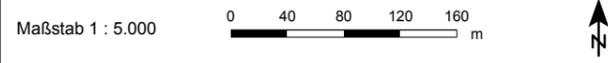


Lärmaktionsplan Straße

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

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

Straßenverkehr RLS-90	Plan-Nr.: 5673-04b
Analyse ohne Maßnahmen	Gebäudelärmkarte
Darstellung Zeitbereich nachts (22.00 - 06.00 Uhr)	Planstand: 24.05.2019



BS INGENIEURE
Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
info@bsingenieure.de

5394000

5394000

3543000

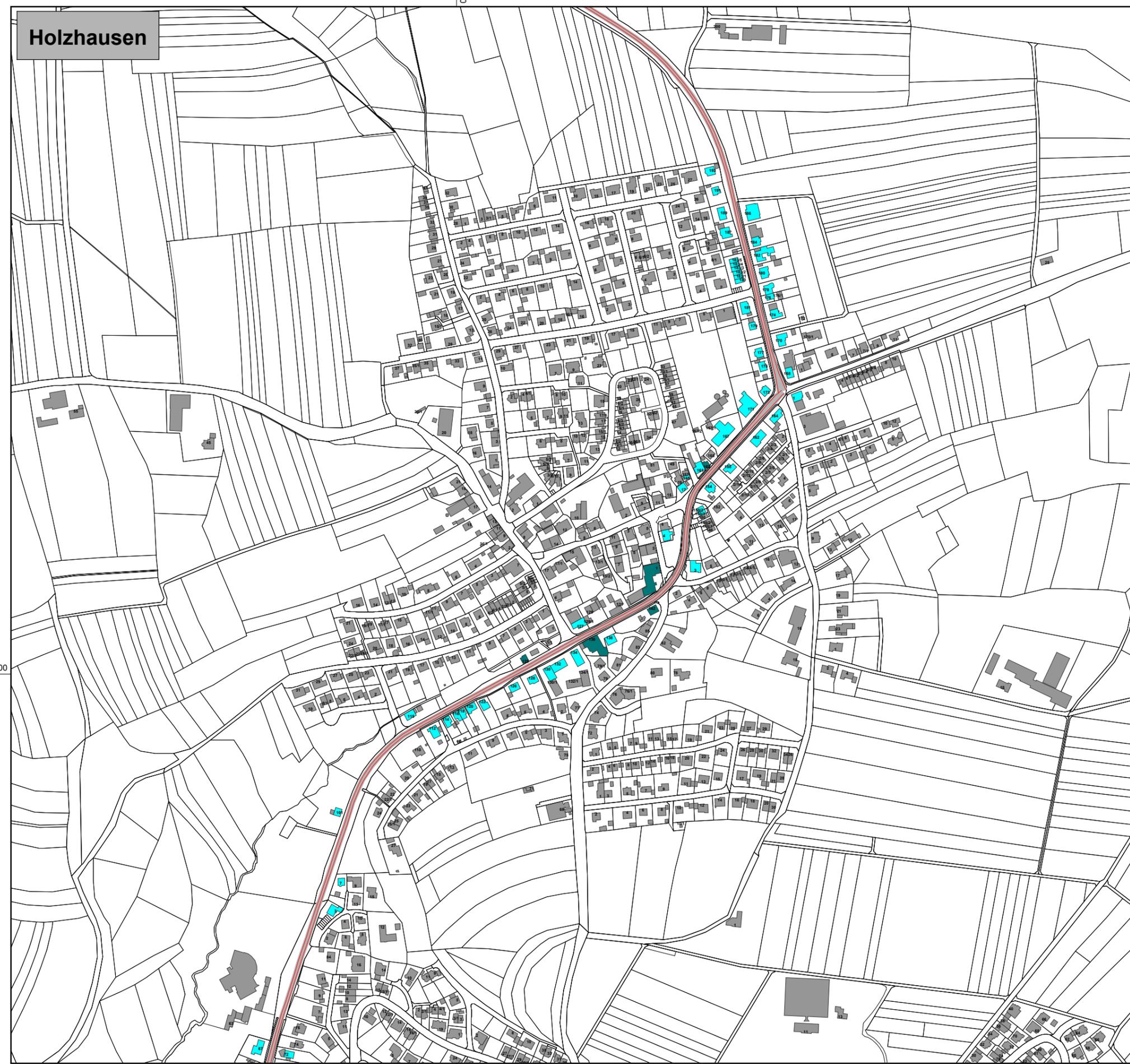
3544000

3543000

3544000

Holzhausen

Stadt Uhingen
Ausschnitt Holzhausen



Lärmaktionsplan Straße

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

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

Straßenverkehr RLS-90	Plan-Nr.: 5673-04c
Analyse ohne Maßnahmen	Gebäudelärmkarte
Darstellung Zeitbereich nachts (22.00 - 06.00 Uhr)	Planstand: 24.05.2019



 **BS INGENIEURE**
Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
info@bsingenieure.de

Nassachmühle

Stadt Uhingen
Ausschnitt Nassachmühle



Lärmaktionsplan Straße

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

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

Straßenverkehr RLS-90	Plan-Nr.: 5673-04d
Analyse ohne Maßnahmen	Gebäudelärmkarte
Darstellung Zeitbereich nachts (22.00 - 06.00 Uhr)	Planstand: 24.05.2019



BS **BS INGENIEURE**
Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
info@bsingenieure.de

II. Betroffenheitsstatistik

Lärmaktionsplan Stadt UHINGEN Straßenverkehr (VBUS) - Status Quo



EU-Betroffenheitsstatistik nach Pegelbereichen Einwohner - Schulen - Krankenhäuser

Name	Intervalle	Einwohner		Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser	
		L _{DEN}	L _N	L _{DEN}	L _N	L _{DEN}	L _N
Alle Gebiete	50 - 55	3895	900	1	-	-	-
	55 - 60	1479	338	-	-	-	-
	60 - 65	780	28	-	-	-	-
	65 - 70	262	-	-	-	-	-
	70 - 75	15	-	-	-	-	-
	> 75	-	-	-	-	-	-
Holzhausen	50 - 55	204	72	-	-	-	-
	55 - 60	82	42	-	-	-	-
	60 - 65	73	-	-	-	-	-
	65 - 70	45	-	-	-	-	-
	70 - 75	-	-	-	-	-	-
	> 75	-	-	-	-	-	-
Sparwiesen	50 - 55	78	60	-	-	-	-
	55 - 60	66	20	-	-	-	-
	60 - 65	56	-	-	-	-	-
	65 - 70	12	-	-	-	-	-
	70 - 75	-	-	-	-	-	-
	> 75	-	-	-	-	-	-
UHINGEN	50 - 55	3614	768	1	-	-	-
	55 - 60	1332	277	-	-	-	-
	60 - 65	651	28	-	-	-	-
	65 - 70	206	-	-	-	-	-
	70 - 75	15	-	-	-	-	-
	> 75	-	-	-	-	-	-



III. Immissionspegel Status quo (RLS-90)

Lärmaktionsplan Stadt Uhingen Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Bewohner	Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)		
Alte Holzhäuser Straße 85	NW	63,1	54,1	2	Holzhausen
Am Dorfplatz 1	SO	69,3	60,3	5	Holzhausen
Am Dorfplatz 4	O	64,2	55,3	4	Holzhausen
Am Dorfplatz 17	SO	66,2	57,3	1	Holzhausen
Einfeldstraße 1	SO	63,4	54,4	5	Holzhausen
Fichtenstraße 1	W	65,0	56,0	2	Holzhausen
Schorndorfer Straße 101	O	69,0	60,1	0	Holzhausen
Schorndorfer Straße 110	NW	63,1	54,1	5	Holzhausen
Schorndorfer Straße 112	NW	67,4	58,4	4	Holzhausen
Schorndorfer Straße 114	NW	68,7	59,8	2	Holzhausen
Schorndorfer Straße 115	SO	65,9	56,9	3	Holzhausen
Schorndorfer Straße 116	NW	68,7	59,7	4	Holzhausen
Schorndorfer Straße 118	NW	68,7	59,7	1	Holzhausen
Schorndorfer Straße 120	NW	68,6	59,7	2	Holzhausen
Schorndorfer Straße 122	NW	67,1	58,2	6	Holzhausen
Schorndorfer Straße 123	SO	69,3	60,4	4	Holzhausen
Schorndorfer Straße 126	NW	66,8	57,8	1	Holzhausen
Schorndorfer Straße 127	SO	67,7	58,8	4	Holzhausen
Schorndorfer Straße 128	NW	66,0	57,0	5	Holzhausen
Schorndorfer Straße 130	NW	66,3	57,4	11	Holzhausen
Schorndorfer Straße 132	NW	65,9	56,9	11	Holzhausen
Schorndorfer Straße 134	NW	66,9	57,9	17	Holzhausen
Schorndorfer Straße 136	NW	69,9	60,9	9	Holzhausen
Schorndorfer Straße 138	NW	65,6	56,6	2	Holzhausen
Schorndorfer Straße 142	NW	69,6	60,6	4	Holzhausen
Schorndorfer Straße 150	SW	64,0	55,0	2	Holzhausen
Schorndorfer Straße 150/1	SW	64,9	56,0	4	Holzhausen
Schorndorfer Straße 150/2	SW	66,2	57,2	3	Holzhausen
Schorndorfer Straße 154	NW	67,8	58,8	3	Holzhausen
Schorndorfer Straße 155	S	64,6	55,7	0	Holzhausen
Schorndorfer Straße 158	NW	67,2	58,3	2	Holzhausen
Schorndorfer Straße 161	SO	67,7	58,7	1	Holzhausen
Schorndorfer Straße 162	NW	66,5	57,5	2	Holzhausen
Schorndorfer Straße 163	SO	69,1	60,2	0	Holzhausen
Schorndorfer Straße 164	NW	66,8	57,9	5	Holzhausen
Schorndorfer Straße 167	SO	65,9	56,9	5	Holzhausen
Schorndorfer Straße 168	W	67,7	58,7	2	Holzhausen
Schorndorfer Straße 170	W	67,1	58,2	0	Holzhausen
Schorndorfer Straße 171	SO	66,4	57,5	1	Holzhausen
Schorndorfer Straße 173	SO	67,0	58,0	0	Holzhausen
Schorndorfer Straße 174	W	66,8	57,9	4	Holzhausen
Schorndorfer Straße 175	O	68,4	59,4	6	Holzhausen
Schorndorfer Straße 176	W	66,8	57,9	4	Holzhausen
Schorndorfer Straße 177	O	68,1	59,1	0	Holzhausen
Schorndorfer Straße 178	W	66,8	57,8	7	Holzhausen
Schorndorfer Straße 179	O	67,5	58,5	3	Holzhausen
Schorndorfer Straße 180	W	67,3	58,4	0	Holzhausen
Schorndorfer Straße 181	O	66,5	57,5	3	Holzhausen
Schorndorfer Straße 182	W	67,5	58,6	12	Holzhausen
Schorndorfer Straße 183	O	67,0	58,1	3	Holzhausen
Schorndorfer Straße 183/1	O	67,1	58,1	4	Holzhausen
Schorndorfer Straße 183/2	O	67,1	58,2	5	Holzhausen
Schorndorfer Straße 183/3	O	66,9	57,9	4	Holzhausen
Schorndorfer Straße 183/4	O	66,9	57,9	4	Holzhausen
Schorndorfer Straße 183/5	O	66,9	57,9	4	Holzhausen
Schorndorfer Straße 184	W	67,2	58,3	5	Holzhausen
Schorndorfer Straße 186	W	66,9	57,9	4	Holzhausen
Schorndorfer Straße 187	O	66,8	57,9	5	Holzhausen
Schorndorfer Straße 189	O	66,0	57,1	2	Holzhausen
Schorndorfer Straße 191	O	65,4	56,4	5	Holzhausen
Schorndorfer Straße 193	O	65,4	56,4	4	Holzhausen
Ziegelstraße 3	W	66,3	57,4	2	Holzhausen



Lärmaktionsplan Stadt Uhingen Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Bewohner	Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)		
Albstraße 5	W	62,1	54,7	4	Sparwiesen
Albstraße 6	O	62,8	55,4	3	Sparwiesen
Albstraße 8	O	63,2	55,8	4	Sparwiesen
Albstraße 15	W	61,8	54,3	2	Sparwiesen
Albstraße 17	W	65,5	58,1	6	Sparwiesen
Albstraße 21	W	65,6	58,1	4	Sparwiesen
Albstraße 25	W	65,7	58,2	0	Sparwiesen
Albstraße 27	W	65,8	58,4	3	Sparwiesen
Albstraße 28	O	66,1	58,7	2	Sparwiesen
Albstraße 29	W	66,2	58,8	10	Sparwiesen
Albstraße 30	O	66,4	59,0	2	Sparwiesen
Albstraße 31	W	64,2	56,8	3	Sparwiesen
Albstraße 32	O	66,9	59,5	4	Sparwiesen
Albstraße 34	O	66,7	59,3	4	Sparwiesen
Albstraße 35	W	63,3	55,9	2	Sparwiesen
Albstraße 36	O	66,1	58,7	2	Sparwiesen
Albstraße 38	O	63,8	56,4	3	Sparwiesen
Albstraße 39	W	62,6	55,2	4	Sparwiesen
Albstraße 41	W	62,3	54,9	2	Sparwiesen
Albstraße 44	O	62,6	55,2	1	Sparwiesen
Albstraße 45	W	63,0	55,6	2	Sparwiesen
Albstraße 47	W	64,7	57,3	0	Sparwiesen
Albstraße 49	W	62,7	55,2	5	Sparwiesen
Albstraße 51	W	63,6	56,2	2	Sparwiesen
Albstraße 52	O	64,2	56,7	4	Sparwiesen
Albstraße 53	W	63,7	56,3	4	Sparwiesen
Albstraße 54	O	64,2	56,8	3	Sparwiesen
Albstraße 55	W	64,0	56,5	1	Sparwiesen
Albstraße 56	O	65,1	57,7	3	Sparwiesen
Albstraße 57	W	63,8	56,3	3	Sparwiesen
Albstraße 58	O	64,8	57,4	2	Sparwiesen
Albstraße 59	W	63,9	56,5	3	Sparwiesen
Albstraße 60	SO	63,2	55,7	7	Sparwiesen
Albstraße 61	W	63,5	56,1	6	Sparwiesen
Albstraße 62	O	64,1	56,7	2	Sparwiesen
Albstraße 63	W	64,2	56,8	3	Sparwiesen
Albstraße 64	O	65,8	58,3	0	Sparwiesen
Albstraße 65	SW	62,8	55,3	2	Sparwiesen
Albstraße 66	O	65,1	57,6	4	Sparwiesen
Albstraße 68	NO	64,2	56,8	4	Sparwiesen
Albstraße 70	NO	62,5	55,1	3	Sparwiesen
Albstraße 76	NO	62,6	55,2	2	Sparwiesen
Albstraße 77	SW	61,5	54,1	2	Sparwiesen
Albstraße 79	W	63,4	56,0	18	Sparwiesen
Albstraße 94	NO	63,7	56,3	1	Sparwiesen
Faumdauer Straße 1	W	65,7	58,3	1	Sparwiesen
Gestöckweg 1	W	65,4	58,0	2	Sparwiesen
Holbeinstraße 1	W	63,7	56,3	1	Sparwiesen
Leibnizstraße 1	O	64,4	57,0	0	Sparwiesen
Rembrandtstraße 3	W	62,0	54,5	4	Sparwiesen
Aichelbergstraße 2	SW	62,5	55,0	3	Uhingen
Albershäuser Straße 1	SO	68,4	61,7	7	Uhingen
Albershäuser Straße 5	SO	69,5	62,7	3	Uhingen
Albershäuser Straße 6	SO	69,6	62,9	2	Uhingen
Albershäuser Straße 7	SO	69,5	62,7	2	Uhingen
Albershäuser Straße 9	SO	69,7	62,9	2	Uhingen
Albershäuser Straße 11	SO	70,1	63,4	5	Uhingen
Am Giebel 3	NW	65,4	56,5	4	Uhingen
Am Giebel 7	W	66,5	57,5	5	Uhingen
Amselweg 1	N	60,9	54,3	1	Uhingen
Amselweg 3	N	62,1	55,5	5	Uhingen
Amselweg 5	N	60,9	54,3	4	Uhingen



Lärmaktionsplan Stadt UHINGEN Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Bewohner	Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)		
Amselweg 6	N	63,4	56,8	5	UHINGEN
Amselweg 8	N	62,3	55,7	5	UHINGEN
Amselweg 10	N	61,3	54,7	4	UHINGEN
Amselweg 12	NW	61,2	54,6	3	UHINGEN
Amselweg 14	NW	60,7	54,1	2	UHINGEN
Amselweg 16	NW	61,1	54,6	2	UHINGEN
Arnold-von-Podewils-Straße 1	NW	62,4	55,0	0	UHINGEN
Arnold-von-Podewils-Straße 2	NW	62,4	55,1	0	UHINGEN
Arnold-von-Podewils-Straße 16	SW	62,2	54,8	0	UHINGEN
Bahnhofstraße 3	S	68,8	58,4	4	UHINGEN
Bahnhofstraße 5/1	W	64,9	55,1	1	UHINGEN
Baislingstraße 1	N	65,9	59,3	1	UHINGEN
Baislingstraße 3	N	62,4	55,8	4	UHINGEN
Baislingstraße 5	N	62,0	55,4	1	UHINGEN
Bergstraße 17	W	61,8	54,4	4	UHINGEN
Bläsibergstraße 2	SW	61,7	54,2	16	UHINGEN
Bleichereistraße 3	S	62,6	55,8	9	UHINGEN
Bleichereistraße 6	SW	61,1	54,3	2	UHINGEN
Bleichereistraße 13	SW	66,0	59,2	6	UHINGEN
Bleichereistraße 23/1	SW	66,2	59,4	3	UHINGEN
Bleichereistraße 25	SW	64,0	57,2	6	UHINGEN
Bleichereistraße 25/1	SW	65,5	58,7	2	UHINGEN
Bleichereistraße 27	SW	64,4	57,6	7	UHINGEN
Bleichereistraße 27/1	SW	65,1	58,3	0	UHINGEN
Bleichereistraße 28	SW	61,9	55,0	0	UHINGEN
Bleichereistraße 29	SW	63,1	56,3	1	UHINGEN
Bleichereistraße 34	SW	62,6	55,8	7	UHINGEN
Bleichereistraße 41	SO	63,0	56,2	4	UHINGEN
Bleichereistraße 43	SW	64,3	57,5	1	UHINGEN
Bleichereistraße 51	SW	65,5	58,7	3	UHINGEN
Bleichereistraße 51/1	SW	63,7	56,9	4	UHINGEN
Boßlerstraße 1	NO	62,2	54,8	2	UHINGEN
Boßlerstraße 2	NO	62,2	54,8	2	UHINGEN
Bulach 2	S	61,0	54,3	3	UHINGEN
Bünzwanger Straße 2	NO	70,8	64,2	6	UHINGEN
Bünzwanger Straße 5	NO	62,9	56,3	4	UHINGEN
Bünzwanger Straße 6	NO	63,6	57,0	2	UHINGEN
Bünzwanger Straße 6/1	NW	62,3	55,7	4	UHINGEN
Bünzwanger Straße 7	NW	67,5	61,1	1	UHINGEN
Bünzwanger Straße 10	O	70,1	63,7	3	UHINGEN
Bünzwanger Straße 12	N	66,4	59,9	3	UHINGEN
Bünzwanger Straße 14	N	66,2	59,7	3	UHINGEN
Bünzwanger Straße 16	N	65,0	58,4	6	UHINGEN
Bünzwanger Straße 18	N	64,5	58,0	4	UHINGEN
Bünzwanger Straße 18/1	N	63,9	57,3	3	UHINGEN
Bünzwanger Straße 19	SO	68,5	62,0	18	UHINGEN
Bünzwanger Straße 20	N	64,0	57,4	20	UHINGEN
Bünzwanger Straße 21	SO	67,9	61,5	8	UHINGEN
Bünzwanger Straße 22	N	63,2	56,5	20	UHINGEN
Bünzwanger Straße 23	SO	69,4	63,0	9	UHINGEN
Bünzwanger Straße 25	SO	62,0	55,5	2	UHINGEN
Bünzwanger Straße 29	SO	63,3	56,8	3	UHINGEN
Butzbachstraße 1	O	66,5	59,9	13	UHINGEN
Butzbachstraße 3	S	62,0	55,4	13	UHINGEN
Butzbachstraße 8	SO	60,9	54,3	4	UHINGEN
Charlottenhof 2	W	62,8	55,2	0	UHINGEN
Drosselweg 3	N	61,6	55,0	2	UHINGEN
Drosselweg 5	NW	63,7	57,1	3	UHINGEN
Drosselweg 9	N	61,3	54,7	5	UHINGEN
Drosselweg 9/1	N	63,1	56,5	3	UHINGEN
Drosselweg 11	N	63,0	56,4	4	UHINGEN
Drosselweg 13	N	63,6	57,0	5	UHINGEN



Lärmaktionsplan Stadt UHINGEN Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Bewohner	Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)		
Drosselweg 19	NO	66,2	59,6	4	UHINGEN
Drosselweg 21	NO	66,4	59,8	9	UHINGEN
Drosselweg 25	NO	64,8	58,2	1	UHINGEN
Drosselweg 25/1	NO	64,5	57,9	3	UHINGEN
Drosselweg 25/2	NO	63,8	57,2	4	UHINGEN
Finkenstraße 42	S	62,1	54,7	6	UHINGEN
Finkenstraße 45	SW	63,0	55,6	2	UHINGEN
Fuchseckstraße 1	NW	66,5	59,1	5	UHINGEN
Fuchseckstraße 2	NW	64,5	57,1	4	UHINGEN
Georg-Allgaier-Straße 9	NW	65,1	54,8	1	UHINGEN
Georg-Allgaier-Straße 11	W	67,4	57,1	3	UHINGEN
Gerhart-Hauptmann-Straße 1	N	64,9	56,4	22	UHINGEN
Gerhart-Hauptmann-Straße 3	N	64,9	56,4	14	UHINGEN
Gerhart-Hauptmann-Straße 5	N	64,9	56,5	18	UHINGEN
Gerhart-Hauptmann-Straße 7	N	65,0	56,5	12	UHINGEN
Gerhart-Hauptmann-Straße 9	N	65,1	56,7	6	UHINGEN
Gerhart-Hauptmann-Straße 11	N	65,2	56,7	1	UHINGEN
Gerhart-Hauptmann-Straße 13	N	65,1	56,7	0	UHINGEN
Gerhart-Hauptmann-Straße 15	N	65,0	56,5	11	UHINGEN
Gerhart-Hauptmann-Straße 17	N	65,0	56,5	5	UHINGEN
Gerhart-Hauptmann-Straße 19	N	65,0	56,5	3	UHINGEN
Gerhart-Hauptmann-Straße 21	N	65,5	57,1	2	UHINGEN
Gerhart-Hauptmann-Straße 23	N	65,4	56,9	3	UHINGEN
Gerhart-Hauptmann-Straße 23/1	N	65,5	57,0	2	UHINGEN
Gerhart-Hauptmann-Straße 27	N	64,5	56,1	4	UHINGEN
Gerhart-Hauptmann-Straße 31	N	65,3	56,8	3	UHINGEN
Gerhart-Hauptmann-Straße 33	N	64,3	55,9	2	UHINGEN
Gerhart-Hauptmann-Straße 35	N	64,4	55,9	2	UHINGEN
Gerhart-Hauptmann-Straße 37	N	64,3	55,8	8	UHINGEN
Gerhart-Hauptmann-Straße 39	N	63,8	55,4	5	UHINGEN
Grabenäcker 9	N	67,6	60,8	0	UHINGEN
Grünenbergstraße 14	NO	63,5	56,1	9	UHINGEN
Grünenbergstraße 16	NO	62,3	55,0	11	UHINGEN
Helfensteinstraße 11	NW	62,7	55,3	6	UHINGEN
Im Dobel 13/1	SO	63,3	55,9	6	UHINGEN
Im Dobel 13/2	SO	64,2	56,8	2	UHINGEN
Im Dobel 15/1	SW	64,6	57,2	0	UHINGEN
Kanalstraße 27	SW	63,1	56,5	2	UHINGEN
Kanalstraße 28	NW	66,0	57,8	6	UHINGEN
Kanalstraße 45	SW	64,7	57,9	4	UHINGEN
Kanalstraße 47	SW	66,2	59,5	2	UHINGEN
Kanalstraße 49	SW	68,9	62,2	2	UHINGEN
Kirchheimer Straße 26	SO	67,2	60,8	2	UHINGEN
Kirchheimer Straße 28	SO	65,0	58,6	2	UHINGEN
Kirchstraße 1	W	64,6	57,2	0	UHINGEN
Laierfeldstraße 1	SO	66,8	56,5	5	UHINGEN
Meisenstraße 3	O	64,3	57,2	3	UHINGEN
Meisenstraße 4	N	62,7	55,9	5	UHINGEN
Meisenstraße 17	S	62,4	55,0	4	UHINGEN
Meisenstraße 19	S	62,5	55,1	2	UHINGEN
Meisenstraße 23	SW	63,3	55,8	1	UHINGEN
Messelbergstraße 3	O	63,8	56,5	3	UHINGEN
Messelbergstraße 5	N	62,9	55,5	6	UHINGEN
Messelbergstraße 7	NW	61,6	54,2	2	UHINGEN
Neuffenstraße 1	SO	62,9	55,5	3	UHINGEN
Neuffenstraße 2	SO	62,3	54,9	5	UHINGEN
Obere Bahnhofstraße 1	S	70,0	61,5	10	UHINGEN
Ramsbergweg 3	W	62,1	54,7	14	UHINGEN
Reussensteinstraße 1	NO	63,9	56,5	4	UHINGEN
Reussensteinstraße 1/1	NW	61,7	54,3	0	UHINGEN
Reussensteinstraße 3	O	62,7	55,3	6	UHINGEN
Reussensteinstraße 24	O	61,8	54,4	5	UHINGEN



Lärmaktionsplan Stadt UHINGEN Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Bewohner	Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)		
Richard-Wagner-Straße 20	N	64,7	56,2	10	UHINGEN
Riedstraße 1/1	O	60,6	54,2	2	UHINGEN
Riedstraße 3	O	65,3	58,9	2	UHINGEN
Riedstraße 3/1	O	65,5	59,1	2	UHINGEN
Riedstraße 5	O	66,1	59,7	4	UHINGEN
Römerstraße 85	N	63,6	55,2	13	UHINGEN
Römerstraße 98	NW	64,5	56,1	3	UHINGEN
Schillerstraße 12	N	69,9	61,4	4	UHINGEN
Schmerweg 1	S	64,8	56,4	2	UHINGEN
Schmerweg 13	S	66,6	58,1	2	UHINGEN
Schmiedefeldstraße 45	SW	61,8	54,3	3	UHINGEN
Schorndorfer Straße 1	NO	70,2	61,7	1	UHINGEN
Schorndorfer Straße 2	SW	70,6	62,1	6	UHINGEN
Schorndorfer Straße 6	SW	66,3	56,9	20	UHINGEN
Schorndorfer Straße 8	SW	65,6	56,2	16	UHINGEN
Schorndorfer Straße 9	NO	67,7	58,2	2	UHINGEN
Schorndorfer Straße 9/1	NO	65,5	56,1	0	UHINGEN
Schorndorfer Straße 10	S	71,6	60,2	5	UHINGEN
Schorndorfer Straße 13	N	74,8	63,3	27	UHINGEN
Schorndorfer Straße 20	S	64,3	54,6	7	UHINGEN
Schorndorfer Straße 22	S	65,9	55,8	1	UHINGEN
Schorndorfer Straße 23	NO	68,3	57,9	18	UHINGEN
Schorndorfer Straße 25	NO	66,5	56,2	0	UHINGEN
Schorndorfer Straße 27	NO	66,7	56,4	4	UHINGEN
Schorndorfer Straße 28	SW	64,4	54,4	6	UHINGEN
Schorndorfer Straße 29	NO	68,3	57,9	4	UHINGEN
Schorndorfer Straße 30	SW	65,6	55,5	7	UHINGEN
Schorndorfer Straße 31	NO	68,4	58,1	2	UHINGEN
Schorndorfer Straße 32	SW	67,8	57,5	2	UHINGEN
Schorndorfer Straße 33	NO	67,8	57,4	7	UHINGEN
Schorndorfer Straße 34	SW	64,5	54,4	4	UHINGEN
Schorndorfer Straße 35	NO	68,2	57,9	2	UHINGEN
Schorndorfer Straße 36	SW	69,1	58,7	6	UHINGEN
Schorndorfer Straße 36/1	SW	68,8	58,5	3	UHINGEN
Schorndorfer Straße 36/2	SW	64,5	54,2	4	UHINGEN
Schorndorfer Straße 37	O	67,6	57,3	2	UHINGEN
Schorndorfer Straße 39	O	67,8	57,4	4	UHINGEN
Schorndorfer Straße 40	W	67,1	56,8	3	UHINGEN
Schorndorfer Straße 42	NW	66,1	55,9	3	UHINGEN
Schorndorfer Straße 45	SO	65,0	54,7	0	UHINGEN
Schorndorfer Straße 47	SO	64,9	54,6	9	UHINGEN
Schorndorfer Straße 48	W	70,0	59,7	2	UHINGEN
Schorndorfer Straße 51	SO	65,9	55,6	2	UHINGEN
Schorndorfer Straße 55	O	65,3	55,1	2	UHINGEN
Schorndorfer Straße 55/1	O	64,6	54,3	3	UHINGEN
Schorndorfer Straße 64	W	67,3	57,1	4	UHINGEN
Schorndorfer Straße 65	SO	63,7	54,7	8	UHINGEN
Schorndorfer Straße 67	O	65,6	56,7	2	UHINGEN
Schorndorfer Straße 68	W	64,2	55,1	1	UHINGEN
Schorndorfer Straße 70	W	64,2	55,2	3	UHINGEN
Schorndorfer Straße 72	W	64,2	55,3	2	UHINGEN
Schorndorfer Straße 76	W	63,0	54,1	3	UHINGEN
Sielenwangstraße 8	SW	61,6	54,2	6	UHINGEN
Siemensstraße 4	NO	62,6	55,9	17	UHINGEN
Siemensstraße 5	NO	62,4	55,7	18	UHINGEN
Siemensstraße 6	NO	62,7	55,9	25	UHINGEN
Siemensstraße 20	NO	65,8	59,0	2	UHINGEN
Sparwieser Straße 6	SO	66,3	58,9	2	UHINGEN
Sparwieser Straße 7	NW	67,1	59,7	3	UHINGEN
Sparwieser Straße 8	SO	66,1	58,7	12	UHINGEN
Sparwieser Straße 20	NO	67,8	60,8	34	UHINGEN
Sparwieser Straße 22	O	65,8	58,8	15	UHINGEN



Lärmaktionsplan Stadt UHINGEN Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo

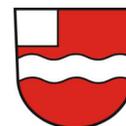


Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Bewohner	Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)		
Sparwieser Straße 60	O	63,6	56,2	2	UHINGEN
Sparwieser Straße 62	O	63,9	56,5	4	UHINGEN
Sparwieser Straße 64	NO	62,7	55,3	6	UHINGEN
Sparwieser Straße 68	NO	63,0	55,6	3	UHINGEN
Sparwieser Straße 70	NO	63,2	55,8	2	UHINGEN
Sparwieser Straße 72	NO	63,4	56,0	4	UHINGEN
Sparwieser Straße 76	NO	62,7	55,3	2	UHINGEN
Sparwieser Straße 78	NO	63,0	55,6	5	UHINGEN
Sparwieser Straße 80	NO	62,5	55,1	4	UHINGEN
Sparwieser Straße 82	NO	62,5	55,1	3	UHINGEN
Sparwieser Straße 84	NO	62,7	55,3	3	UHINGEN
Sparwieser Straße 86	NO	63,1	55,7	4	UHINGEN
Staufeneckstraße 1	W	62,0	54,6	2	UHINGEN
Staufeneckstraße 2	W	63,6	56,1	11	UHINGEN
Stuttgarter Straße 1	NO	68,8	61,4	4	UHINGEN
Stuttgarter Straße 62	SW	71,6	61,2	2	UHINGEN
Stuttgarter Straße 64	SW	71,6	61,2	2	UHINGEN
Stuttgarter Straße 66	SW	69,1	58,8	1	UHINGEN
Stuttgarter Straße 74	SW	66,5	58,0	0	UHINGEN
Stuttgarter Straße 82	SW	66,6	59,0	2	UHINGEN
Stuttgarter Straße 84	SW	66,8	59,1	1	UHINGEN
Stuttgarter Straße 86	SW	66,6	58,9	4	UHINGEN
Stuttgarter Straße 91	NO	66,0	56,4	9	UHINGEN
Stuttgarter Straße 100	SW	66,5	58,9	13	UHINGEN
Stuttgarter Straße 109	NO	62,9	55,2	9	UHINGEN
Stuttgarter Straße 132	SW	65,2	57,6	10	UHINGEN
Stuttgarter Straße 134	SW	65,4	57,8	15	UHINGEN
Stuttgarter Straße 134/1	SW	65,5	57,9	0	UHINGEN
Stuttgarter Straße 136	SW	65,1	57,4	2	UHINGEN
Stuttgarter Straße 138	SW	64,7	57,1	6	UHINGEN
Stuttgarter Straße 142	SW	64,7	57,1	11	UHINGEN
Stuttgarter Straße 150	SW	65,5	57,8	8	UHINGEN
Stuttgarter Straße 163	NO	62,5	54,7	3	UHINGEN
Stuttgarter Straße 177	NO	63,6	55,9	0	UHINGEN
Teckstraße 1	O	62,9	55,5	3	UHINGEN
Ulmer Straße 1	SO	68,9	61,4	1	UHINGEN
Ulmer Straße 2	SW	68,2	60,8	1	UHINGEN
Ulmer Straße 3	SO	68,7	61,3	2	UHINGEN
Ulmer Straße 4	NW	65,4	58,0	8	UHINGEN
Ulmer Straße 6	W	65,5	58,1	2	UHINGEN
Ulmer Straße 8	W	62,6	55,2	2	UHINGEN
Ulmer Straße 10	W	65,9	58,4	1	UHINGEN
Ulmer Straße 12	NW	66,3	58,6	5	UHINGEN
Ulmer Straße 13	S	69,8	61,4	22	UHINGEN
Ulmer Straße 14	NW	65,3	57,2	5	UHINGEN
Ulmer Straße 17	SO	69,0	60,5	2	UHINGEN
Ulmer Straße 19	SO	68,3	59,8	7	UHINGEN
Ulmer Straße 19	SO	64,3	55,9	7	UHINGEN
Ulmer Straße 21	SO	67,8	59,3	2	UHINGEN
Ulmer Straße 22	NW	68,9	60,4	1	UHINGEN
Ulmer Straße 23	S	70,5	62,0	5	UHINGEN
Ulmer Straße 26	NW	70,9	62,4	23	UHINGEN
Ulmer Straße 30	N	67,4	58,9	2	UHINGEN
Ulmer Straße 32	N	68,8	60,3	11	UHINGEN
Ulmer Straße 33	S	66,5	58,0	4	UHINGEN
Ulmer Straße 34	N	69,0	60,5	11	UHINGEN
Ulmer Straße 36	N	68,8	60,3	9	UHINGEN
Ulmer Straße 37	S	70,2	61,7	9	UHINGEN
Ulmer Straße 38	N	68,7	60,2	9	UHINGEN
Ulmer Straße 39	S	66,9	58,4	18	UHINGEN
Ulmer Straße 40	N	68,9	60,4	10	UHINGEN
Ulmer Straße 42	N	69,0	60,5	3	UHINGEN



Lärmaktionsplan Stadt Uhingen Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Bewohner	Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)		
Ulmer Straße 44	N	69,4	60,9	2	Uhingen
Ulmer Straße 46	N	69,5	61,0	0	Uhingen
Ulmer Straße 48	N	69,6	61,1	5	Uhingen
Ulmer Straße 50	N	69,6	61,1	4	Uhingen
Ulmer Straße 52	N	69,9	61,3	2	Uhingen
Ulmer Straße 54	N	69,7	61,2	1	Uhingen
Ulmer Straße 56	N	69,2	60,7	3	Uhingen
Ulmer Straße 58	N	69,5	61,0	1	Uhingen
Ulmer Straße 60	N	70,6	62,0	2	Uhingen
Ulmer Straße 62	N	71,6	63,1	11	Uhingen
Ulmer Straße 64	N	71,3	62,8	7	Uhingen
Ulmer Straße 66	N	71,5	62,9	12	Uhingen
Ulmer Straße 68	N	69,3	60,8	4	Uhingen
Ulmer Straße 69	S	64,9	56,5	8	Uhingen
Ulmer Straße 76	N	67,5	59,0	6	Uhingen
Ulmer Straße 78	N	68,8	60,3	2	Uhingen
Ulmer Straße 88	N	70,4	61,9	4	Uhingen
Ulmer Straße 90	N	70,6	62,0	5	Uhingen
Wasserbergstraße 1	NW	64,2	56,8	5	Uhingen
Wasserbergstraße 2	NW	63,3	56,0	5	Uhingen
Wehrstraße 19	SW	60,9	54,2	1	Uhingen
Wehrstraße 21	SW	61,3	54,7	1	Uhingen
Wilhelmstraße 10	N	69,3	60,8	2	Uhingen
Zeppelinstraße 1	W	66,4	57,9	1	Uhingen
Zeppelinstraße 2	W	67,6	59,3	12	Uhingen
Zeppelinstraße 7	W	64,7	56,3	21	Uhingen
Ziegelbergweg 5	N	61,6	54,9	6	Uhingen
Ziegelbergweg 37	N	71,3	64,7	0	Uhingen
Ziegelbergweg 39	N	69,9	63,4	9	Uhingen
Ziegelbergweg 41	N	65,2	58,6	2	Uhingen
Ziegelbergweg 43	N	62,6	56,0	5	Uhingen
Ziegelbergweg 45	N	61,6	55,0	5	Uhingen



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

