

Schalltechnische Untersuchung

Fortschreibung Lärmaktionsplan (Endfassung) Stadt Rutesheim

6425



BS INGENIEURE

Verkehrsplanung

Straßenplanung

Schallimmissionsschutz

Projekt: Fortschreibung Lärmaktionsplan Stadt Rutesheim

Projektnummer: 6425

Projektleitung: Christian Fiegl, Dipl.-Ing.

Bearbeitung: Dominik Wörn, B.Eng.

Auftraggeber: Stadt Rutesheim
Leonberger Straße 15
71277 Rutesheim

Ludwigsburg, 8. Februar 2022

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 BERECHNUNGSRUNDLAGEN | 5 |
| 2.5 LÄRM UND GESUNDHEITSGEFÄHRDUNG | 6 |
| 3. LÄRMKARTIERUNG | 8 |
| 3.1 ÖRTLICHE SITUATION..... | 8 |
| 3.2 KARTIERUNGSUMFANG UND VERKEHRSKENNWERTE | 8 |
| 3.3 ERGEBNISSE DER LÄRMKARTIERUNG | 9 |
| 4. LÄRMMINDERUNGSPLANUNG..... | 11 |
| 4.1 REALISIERTE LÄRMMINDERUNGSMAßNAHMEN | 11 |
| 4.2 FESTGELEGTE LÄRMMINDERUNGSMAßNAHMEN..... | 12 |
| 4.3 WEITERE MAßNAHMEN | 25 |
| 5. SCHLUSSBEMERKUNGEN | 27 |
| LITERATUR | 28 |

1. HINTERGRUND

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

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

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

Von der Stadt Rutesheim wurden wir beauftragt, die vorliegende Fortschreibung des Lärmaktionsplans zu erarbeiten. Der Lärmaktionsplan der Stadt wurde erstmals am 27. April 2015 beschlossen. Auf Basis der Entwurfsfassung, die am 8. November 2021 vom Gemeinderat gebilligt wurde, fand die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und Träger öffentlicher Belange in der Zeit vom 19. November 2021 bis 20. Dezember 2021 statt. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden dabei im Rahmen der Lärmaktionsplanung aufbereitet und bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans abgewogen.

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 Rutesheim | Leonberger Straße 15 | 71277 Rutesheim

Für die Umsetzung der in einem Lärmaktionsplan festgesetzten 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 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.

§ 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].

Gemäß dem ergänzenden Schreiben vom MVI BW zum Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung [5] sind Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr oder weniger keine Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG. Werden solche Straßen in Lärmaktionspläne einbezogen, obliegt die Ermessensausübung bei hierauf abzielenden Maßnahmen der zuständigen Fachbehörde. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind dies die Straßenverkehrsbehörden. Die Anordnung unterliegt dem Zustimmungsvorbehalt der höheren Straßenverkehrsbehörde (VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e Rn. 13 unter Verweis auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV). Das bedeutet, dass die untere Straßenverkehrsbehörde und die höhere Straßenverkehrsbehörde bei Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden sind, sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Kommune jedoch zu eigen machen können. Die Fachbehörden sind hierbei grundsätzlich an die ermessenslenkenden Verwaltungsvorschriften gebunden, was auch vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (VGH) bestätigt wird (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 28).

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)“ [6] und die „Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)“ [8].

Die VBUS [6] weicht in mehreren Punkten von den für den nationalen Verkehrslärmschutz geltenden „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)“ [7] 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 [6] 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 Betroffenenzahlen wurden die im Jahre 2021 gemeldeten Bewohnerzahlen adressgenau den jeweiligen Wohngebäuden zugewiesen und nach dem Verfahren der VBEB [8] 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 29. Oktober 2018 letztmals die Rahmenbedingungen definiert. Demnach sind Lärmaktionspläne „grundsätzlich für alle kartierten Gebiete aufzustellen, 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]

Wissenschaftliche Beiträge zur Lärmwirkungsforschung gehen bei dauerhafter Lärmexposition mit Mittelungspegeln von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts von einem um 20 % erhöhten Risiko für Herzinfarkte aus [10]. 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 [11]. Auch das MVI schreibt, dass mit der Lärmaktionsplanung darauf hinzuwirken ist, dass die Werte 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} nach Möglichkeit unterschritten werden [4].

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 [4] aus. Die mit solchen Pegeln einhergehende Gesundheitsgefährdung wird in der wissenschaftlichen Literatur als hinreichend nachgewiesen erachtet [10].

Die Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gem. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33). Für die Ermessensausübung sind insbesondere die Bestimmungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV [12]) heranzuziehen. Der Kooperationserlass [4] weist darauf hin, dass „bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen ist, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen“ (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36).

Anzuführen ist hierbei, dass sich die Lärmschutz-Richtlinien StV explizit an die Grundsätze des baulichen Lärmschutzes an bestehenden Straßen (Lärmsanierung, [13][12]) anlehnen. So geht u. a. aus der Fußnote zu den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien StV [12] 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 [14] für Wohn- und Mischgebiete an Landesstraßen in Baden-Württemberg um 2 dB(A) und per Schreiben vom 25.08.2020 [16] um 1 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 [14][15] angeregt, ist bislang nicht erfolgt. Der Beschluss für eine dementsprechende Prüfung der Lärmschutz-Richtlinien StV ist im Oktober 2015 seitens der Verkehrsministerkonferenz erfolgt.

Des Weiteren heißt es unter Punkt 1.2 der Lärmschutz-Richtlinien StV: „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“ [12].

Im Zuge einer ermessensfehlerfreien Maßnahmenabwägung sind somit Auswirkungen auf andere relevante Aspekte des Verkehrs neben den Verbesserungspotentialen der Lärminderung zu prüfen.

3. LÄRMKARTIERUNG

3.1

Örtliche Situation

Die Stadt Rutesheim liegt westlich von Leonberg am nördlichen Rand des Landkreises Böblingen. Zum 31.12.2020 lebten 11.198 Einwohner in der Stadt, zu der neben Rutesheim die westlich bzw. südlich gelegenen Teilorte Perouse und Heuweg gehören. Nachbarkommunen der Stadt sind Leonberg, Renningen, Heimsheim, Weissach und Ditzingen.

Rutesheim und Perouse sind über die Anschlussstelle AS 47 an die Bundesautobahn A 8 angeschlossen, die die Gemarkung der Stadt von Südosten nach Nordwesten durchzieht.

3.2

Kartierungsumfang und Verkehrskennwerte

Die der Lärmkartierung zugrunde gelegten Verkehrskennwerte basieren seitens von BS Ingenieure durchgeführten Erhebungen aus dem Jahre 2018. Für die Ermittlung der Verkehrskennwerte wurde ein Umrechnungsfaktor für den Schwerverkehr > 3,5 Tonnen auf Schwerverkehr > 2,8 Tonnen von 1,89 entsprechend der Zulassungszahlen des Kraftfahrtbundesamtes (Stand 1. Januar 2018) in Ansatz gebracht. Die streckenabschnittsbezogenen Verkehrskennwerte sind im Anhang aufgeführt.

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

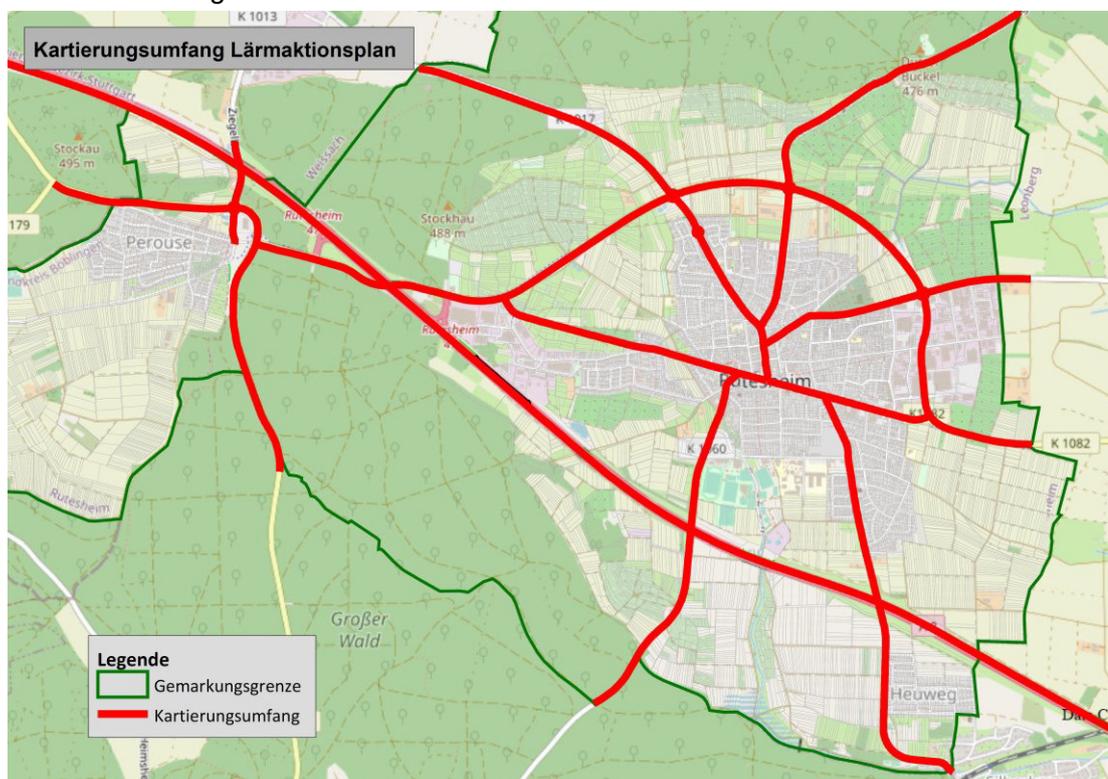


Abbildung 1: Straßennetz Lärmkartierung; Grundlage OpenStreetMap

3.3

Ergebnisse der Lärmkartierung

Die Kartierung des Straßenverkehrslärms erfolgt in Form von Rasterlärmkarten (Pläne 6425-01a/b bis 6425-02a/b), die einen flächenhaften Eindruck der Lärmsituation vermitteln, sowie in Form von Gebäudelärmkarten (6425-03a/b bis 6425-04a/b), 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 [17].

In Bereichen der L 1180, K 1060 (Pforzheimer Straße, Renninger Straße), Leonberger Straße und Flachter Straße werden in Rutesheim und Perouse streckenabschnittsbezogen an zahlreichen Gebäuden die Pegel im gesundheitskritischen Bereich tags/nachts > 65/55 dB(A) ermittelt. Maßgeblich für die Höhe der Lärmpegel erscheint dabei nicht nur das Verkehrsaufkommen des jeweiligen Straßenabschnitts. Als ausschlaggebend erweisen sich zudem Faktoren wie eine dichte, Mehrfachreflexionen begünstigende Bebauungssituation. Im Bereich der Leonberger Straße werden keine flächendeckenden Pegel tags/nachts > 65/55 dB(A) ermittelt.

Für die Ausbreitungsberechnungen wurden die entsprechenden Betriebszeiten der Lichtsignalanlagen berücksichtigt. Diese wurden vom Landratsamt Böblingen zur Verfügung gestellt.

PLÄNE Die Kartierungsergebnisse sind in den Plänen 6425-01a/b bis 6425-04a/b aufbereitet.

ANHANG Sämtliche Gebäude, an denen Fassadenpegel oberhalb der Grenzwerte der Lärmvorsorge der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete (WA) (59 dB(A) tags, 49 dB(A) nachts) ermittelt wurden, sind in der Immissionsorttabelle im Anhang aufgeführt.

In Tabelle 1 ist dargestellt, wie viele Einwohner der Stadt Rutesheim welchen durch den Straßenverkehr verursachten Beurteilungspegeln ausgesetzt sind. Die Einwohner eines Hauses wurden dabei gemäß VBEB [7] auf die Fassadenabschnitte des jeweiligen Wohngebäudes verteilt. Hervorgehoben sind die den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung bzw. dem vordringlichen Handlungsbedarf entsprechenden Pegelbereiche.

Tabelle 1: Einwohner nach Pegelbereichen

| Pegelbereich dB(A) | Einwohner | |
|-----------------------|------------------------|----------------------------|
| | L _{DEN} (24h) | L _{Night} (Nacht) |
| > 50 – 55 | 4.678 | 580 |
| > 55 – 60 | 1.023 | 176 |
| > 60 – 65 | 473 | - |
| > 65 – 70 | 122 | - |
| > 70 | - | - |

Der durchgeführten Lärmkartierung zufolge sind 122 Bewohner der Gemeinde 24-Stunden-Mittelungspegeln von L_{DEN} 65 dB(A) und mehr ausgesetzt. In der Nacht sind

176 Personen von Pegeln oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von $L_{\text{Night}} 55 \text{ dB(A)}$ betroffen.

Während bei der Berechnungsvorschrift „VBEB“ [8] die Anwohner auf die Fassadenabschnitte des jeweiligen Wohngebäudes verteilt werden (siehe Tabelle 2), werden bei der Bewertung über die RLS-90 [7] die Gesamtbewohnerzahlen aus dem Jahre 2021 für die schützenswerten Gebäude herangezogen. Insgesamt ergeben sich, wie in Kapitel 2.4 dargelegt, bei den Berechnungen nach RLS-90 [7] aufgrund der unterschiedlichen Verfahren in Teilbereichen differierende Pegel und Betroffenheiten. Die VBUS [6] weicht in mehreren Punkten von den für den nationalen Verkehrslärmschutz geltenden „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)“ [7] 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 [6] der Zuschlag für die erhöhte Störwirkung im Umkreis von Lichtsignalanlagen.

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 Gemeinde. Die Gemeinde legt somit die Beurteilungskriterien fest und entscheidet grundsätzlich und inhaltlich über die Aufnahme von Lärminderungsmaßnahmen in den Lärmaktionsplan. 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.

4.1

Realisierte Lärminderungsmaßnahmen

In der Vergangenheit wurden bereits Maßnahmen ergriffen, um die Lärmbelastung der Anwohner in Rutesheim zu mindern. Mit der im Jahr 2007 fertiggestellten Nordumfahrung sowie den umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen beim sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn A 8 zwischen Leonberg und Heimsheim wurden enorme Verbesserungen bezüglich der Verkehrs- und Lärmbelastung der Stadt Rutesheim erzielt.

Entlang der Autobahn wurden umfassende aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwällen bzw. -wänden umgesetzt. Zudem wurde ein offenporiger Asphalt (OPA) verbaut, der eine Minderungswirkung von 5 dB(A) erreicht. Im Bereich der Anschlussstelle von Rutesheim wurde ein Splittmastixasphalt (SMA) mit einer Minderungswirkung von 2 dB(A) verbaut.

Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs von insbesondere der Leonberger und Pforzheimer Straße auf die Nordumfahrung war in der Folge ein Rückbau und die Umgestaltung dieser Straßen sowie die Umsetzung umfangreicher innerörtlicher Verkehrskonzepte möglich. Die innerörtliche Regelgeschwindigkeit von 50 km/h wurde so auf zahlreichen Straßenabschnitten herabgesetzt: Auf dem zentralen Marktplatz gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h, auf der Pforzheimer Straße, Leonberger Straße, Gebersheimer Straße, Heimerdinger Straße, Renninger Straße, Dieselstraße und Flachter Straße bis Hindenburgstraße Tempo 30 sowie im weiteren Verlauf der Flachter Straße und der Bahnhofstraße Tempo 40.

In weiten Teilen der Pforzheimer und Leonberger Straße wurden mit dem Asphaltbeton AC11 und dem lärmoptimierten Splittmastixasphalt SMA 8 LA Beläge verbaut, die eine Minderungswirkung von 3 dB(A) gegenüber dem Referenzbelag erzielen. Positive Auswirkungen auf die Verkehrslärmsituation hat neben diesen Maßnahmen auch das seit dem Jahr 2012 umgesetzte Durchfahrtsverbot für Lkw über 7,5 t.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden wurden – neben den erwähnten Wänden entlang der BAB A8 – entlang der Flachter Straße sowie entlang der Malmshheimer Straße im Stadtteil Perouse errichtet.

Mit dem Radverkehrskonzept der Stadt Rutesheim und dem im Jahr 2011 eingeführten Stadtbus wird darauf hingewirkt, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu verringern und so ebenfalls zur Lärminderung beizutragen.

Im Rahmen städtebaulicher Vorhaben wie der Ausweisung neuer Baugebiete werden seitens der Stadt Rutesheim grundsätzlich schalltechnische Untersuchungen beauftragt, die die zu erwartende Lärmsituation und Anforderungen an den Lärmschutz analysieren und definieren.

4.2

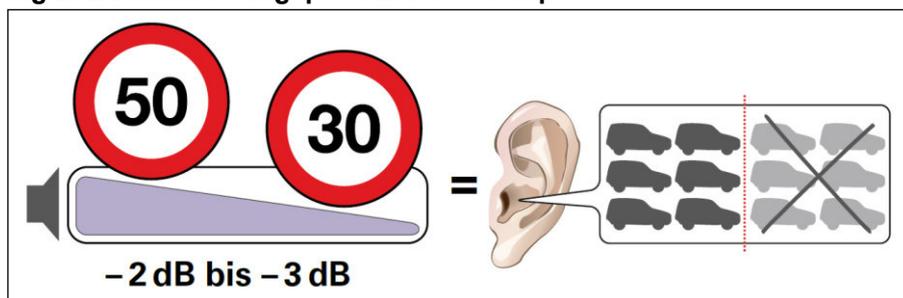
Festgelegte Lärminderungsmaßnahmen

Aus den Ergebnissen der Lärmkartierung wurden die im Folgenden erläuterten Lärminderungsmaßnahmen entwickelt, die darauf abzielen, die Lärmsituation in den ermittelten Bedarfsbereichen zu verbessern. Die Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gem. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbeeinträchtigten regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33)[4]. Für die Ermessensausübung sind insbesondere die Bestimmungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV [12]) heranzuziehen. Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen sind unabhängig vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung und unter Berücksichtigung eines bereits vorhandenen Lärmschutzes folgende Werte (RLS-90) zu beachten: 70 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags) und 60 dB(A) zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (nachts) (in Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A)). Der Kooperationserlass [4] weist darauf hin, dass „bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen ist, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen“ (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36).

4.2.1 Einrichtung von Geschwindigkeitsbeschränkungen: Tempo 30 ganztags

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 [18]

Insbesondere nachts, wenn die Lärmbelastung vorrangig aus einzelnen Vorbeifahrten resultiert, kommt darüber hinaus auch den bei Tempo 30 um ca. 5 - 6 dB(A) niedrigeren Einzelereignispegeln besondere Bedeutung zu, um Aufwachreaktionen und Schlafstörungen nach Möglichkeit zu vermeiden [19].

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

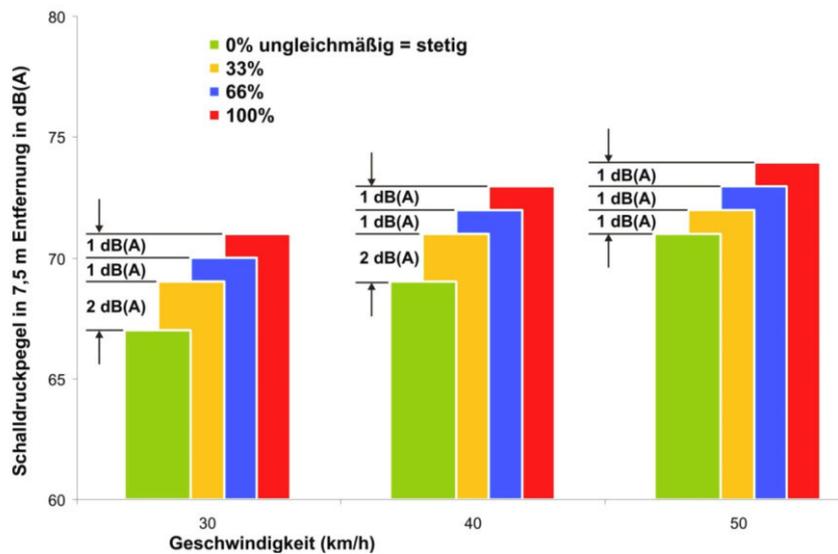


Abbildung 3: Lärminderungspotenzial durch Geschwindigkeitsreduzierung und Verstetigung des Verkehrsflusses

Quelle: UBA [20]

Die Gebäude entlang der im Folgenden aufgeführten Straßen sind bei den gegenwärtig zulässigen Geschwindigkeiten von 50 km/h durchgängig von sehr hohen Lärmpegeln von über 65 dB(A) am Tag bzw. über 55 dB(A) in der Nacht betroffen. Bei Pegeln in dieser Höhe besteht Handlungsbedarf, um die Lärmbelastung der Anwohner durch den Straßenverkehr zu reduzieren und die möglichen negativen gesundheitlichen Folgen zu mindern. Der Lärmaktionsplan der Stadt Rutesheim schlägt daher für die folgenden Straßenabschnitte eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags im Zuge einer sinnvollen räumlichen Abgrenzung aus Gründen des Lärmschutzes vor:

Rutesheim

Maßnahme M1: Pforzheimer Straße

Erweiterung der bestehenden nächtlichen Tempo 30-Regelung auf den 24h-Zeitraum zwischen Einmündung Elbenstraße bis Höhe Gebäude „Drescherstraße 4“. (zusätzliche Streckenlänge: ca. 250 m).

Maßnahme M2: Renninger Straße

Erweiterung der bestehenden ganztägigen Tempo 30-Regelung bis Höhe Gebäude „Hofrainstraße 31“. (zusätzliche Streckenlänge: ca. 65 m).

Maßnahme M3: Heimerdinger Straße

Erweiterung der bestehenden ganztägigen Tempo 30-Regelung bis Einmündung Pfuhlweg (zusätzliche Streckenlänge: ca. 80 m).

Maßnahme M4: Flachter Straße

Erweiterung der bestehenden ganztägigen Tempo 40-Regelung auf Tempo 30 im Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) bis Höhe Gebäude „Kurt-Schaible-Straße 3“ (zusätzliche Streckenlänge: ca. 590 m).

Die nachfolgende Abbildung 4 zeigt sowohl die bestehenden Tempo 30/40-Regelungen als auch die genannten Maßnahmenbereiche.

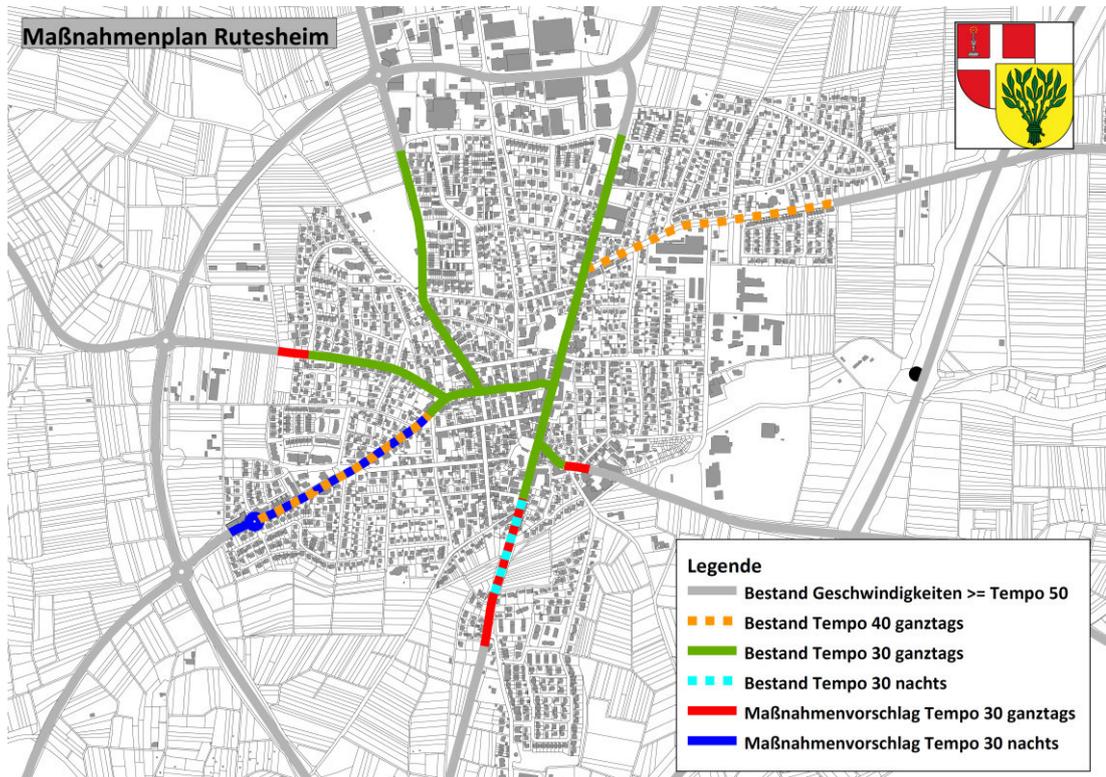


Abbildung 4: Maßnahmenbereiche Rutesheim

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:

Maßnahme M1: Pforzheimer Straße

Erweiterung der bestehenden nächtlichen Tempo 30-Regelung auf den 24h-Zeitraum zwischen Einmündung Elbenstraße bis Höhe Gebäude „Drescherstraße 4“. (zusätzliche Streckenlänge: ca. 250 m).

In der nachfolgenden Tabelle 2 sind die betroffenen Gebäude und die Anzahl der gemeldeten Einwohner in den betroffenen Gebäuden differenziert für den Maßnahmenbereich M1 aufgeführt:

| | $L_{r,T} > 65 \text{ dB(A)}$ | $L_{r,T} > 70 \text{ dB(A)}$ | $L_{r,N} > 55 \text{ dB(A)}$ | $L_{r,N} > 60 \text{ dB(A)}$ |
|---|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Betroffene Gebäude | 15 | 2 | 17 | 1 |
| Gemeldete Einwohner in den betroffenen Gebäuden | 87 | 12 | 76 | 0 |

Tabelle 3: Übersicht Betroffenheiten im Maßnahmenbereich M1

Im vorliegenden Maßnahmenbereich M1 wurden an 15 Gebäuden im Zeitbereich tags bzw. 17 Gebäuden nachts Pegel von $L_{r,T}/L_{r,N} > 65/55 \text{ dB(A)}$ ermittelt. Insgesamt sind hierbei 87 Bewohner tags bzw. 76 Bewohner nachts von gesundheitskritischen Pegeln

betroffen. Die Pegel der Gesundheitsgefährdung von $L_{r,T}/L_{r,N} > 70/60$ dB(A) werden an zwei Gebäuden tags bzw. einem Gebäude nachts erreicht.

ÖPNV

Die Buslinien 636, 652, 653, 655 verkehren streckenabschnittsbezogen im Maßnahmenbereich der Pforzheimer Straße. Auf einer zusätzlichen Streckenlänge mit Tempo 30 von ca. 250 m, ergibt sich aufgrund der Maßnahmen ein rechnerischer maximaler Fahrzeitverlust von ca. 12 Sekunden unter der Voraussetzung, dass in diesem Abschnitt die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten vom Verkehrsteilnehmer gefahren werden. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen legt dar, dass „die Anordnung von Tempo 30 auf Verkehrsstraßen Probleme bei den Umläufen der Fahrzeuge erzeugen kann. Insbesondere in dicht bebauten städtischen Bereichen wird jedoch Tempo 30 aufgrund der kurzen Haltestellenabstände häufig gar nicht oder nur auf einem kurzen Streckenabschnitt erreicht. Zudem sind die Fahrpläne in der Regel auf die Hauptverkehrszeiten und damit auf ein niedrigeres Geschwindigkeitsniveau abgestimmt.“ [21] Des Weiteren ist in innerstädtischen Gebieten davon auszugehen, dass diese Fahrzeitverlängerung auf Grund der infrastrukturellen Bedingungen geringer ausfällt. Als Richtwert kann das Ergebnis eines Pilotversuchs herangezogen werden: Durch die Reduzierung von Tempo 50 auf 30 ergab sich eine Verlustzeit von ca. 2 Sekunden pro 100 Meter [21]. Für den vorliegenden Abschnitt würde sich auf dieser Bemessungsgrundlage für die Buslinien 636, 652, 653, 655 ein Fahrzeitverlust von maximal 5,0 Sekunden ergeben.

Gemäß dem Kooperationserlass 2018 [4] wird eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt. Dies ist bei der vorliegenden Maßnahme 1 der Fall.

Verkehrsverlagerungen

Wesentliche Verkehrsverlagerungen durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h auf das nachgeordnete Straßennetz sind nicht zu erwarten, da keine geeignete attraktive Ausweichroute vorliegt.

Fuß-, Radverkehr und Verkehrssicherheit

Negative Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Es ist anzunehmen, dass sich die Verkehrssicherheit 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 spricht für eine Geschwindigkeitsreduzierung, dass Verkehrsteilnehmer bei niedrigen Geschwindigkeiten deutlich mehr Details des Verkehrsraumes wahrnehmen und somit früher reagieren können.

Luftreinhaltung

Tempo 30 reduziert die Luftschadstoffbelastung, wenn es gelingt, die Qualität des Verkehrsflusses beizubehalten oder zu verbessern [23]. 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.

Verkehrsfunktion

Straßen mit einer überörtlichen Bedeutung - wie die Kreisstraße K 1060 – erfüllen eine wichtige Verkehrsfunktion. Sie bündeln den Verkehr und sorgen damit für eine Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes. Da unter anderem keine wesentlichen Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz zu erwarten sind, ist davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion durch die Einführung von Tempo 30 ganztags nicht negativ beeinflusst wird.

Verkehrsfluss

„Eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat in den meisten Fällen keinen nennenswerten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr. Andere Faktoren wie die Qualität der Lichtsignalprogramme, die Anzahl querender Fußgänger oder Bushalte, Parkvorgänge oder Halten in zweiter Reihe haben in der Regel einen größeren Einfluss. Die Funktion einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr wird daher durch Tempo 30 nicht oder nicht nennenswert beeinträchtigt“ [23].

Alternative Tempo 40-Regelung

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurde bei der Maßnahmenabwägung ebenfalls eine Tempo 40-Regelung in dem Maßnahmenbereich in Betracht gezogen. Da bei einer vorgeschlagenen Tempo 30-Anordnung ganztags keine negativen Auswirkungen auf andere Aspekte des Verkehrs (ÖPNV etc.) zu erwarten und viele Betroffene im gesundheitskritischen Bereich tags/nachts > 65/55 dB(A) verbleiben, wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Rutesheim festgelegt, eine größtmögliche Minderung des Verkehrslärms durch die Einführung von Tempo 30 ganztags anzustreben. Darüber hinaus ist auch unter Berücksichtigung der bestehenden Tempo 30-Regelungen eine konsistente Geschwindigkeitsregelung sinnvoll zur Vermeidung von zusätzlichen Beschleunigungs- und Abbremsvorgängen bei Geschwindigkeitswechseln.

Akzeptanz

Bei der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne kommt der Information und Beteiligung der Öffentlichkeit eine ganz besondere Bedeutung zu. Der aktive Austausch zwischen Bevölkerung, Politik und Verwaltung erhöht die Transparenz des Planungsprozesses und die Akzeptanz der vorgeschlagenen Maßnahmen [24]. Erkenntnisse zur v_{85} im Maßnahmenbereich liegen nicht vor.

Lückenschluss

Im Abschnitt zwischen dem Gebäude „Pforzheimer Straße 53“ bis Gebäude „Pforzheimer Straße 68“ liegen keine Betroffenheiten tags/nachts > 65/55 dB(A) vor. Die Erweiterung der Geschwindigkeitsregelung im benannten Streckenbereich begründet sich darin, einen entsprechenden Lückenschluss herzustellen. Auf dem ca. 165 m langen Abschnitt sollen damit kurzzeitige Beschleunigungsvorgänge vermieden werden, welche zu einer erhöhten Lärmbelastung führen. Durch den Lückenschluss wird darüber hinaus sichergestellt, dass bereits auf Höhe der betroffenen Bereiche die Geschwindigkeitsreduktion vorgenommen ist. Laut dem Kooperationserlass des MVI BW [4] können zur Vermeidung häufigerer Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten zwischen Maßnahmenbereichen Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge erfolgen.

Kooperative Maßnahmenumsetzung bei nicht-kartierungspflichtigen Straßen

Gemäß dem ergänzenden Schreiben vom MVI BW zum Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung [5] sind Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr oder weniger keine Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG. Werden solche Straßen in Lärmaktionspläne einbezogen, obliegt die Ermessensausübung bei hierauf abzielenden Maßnahmen der zuständigen Fachbehörde. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind dies die Straßenverkehrsbehörden. Die Anordnung unterliegt dem Zustimmungsvorbehalt der höheren Straßenverkehrsbehörde (VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e Rn. 13 unter Verweis auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV). Das bedeutet, dass die untere Straßenverkehrsbehörde und die höhere Straßenverkehrsbehörde bei Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden sind, sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Kommune jedoch zu eigen ma-

chen können. Die Fachbehörden sind hierbei grundsätzlich an die ermessenslenkenden Verwaltungsvorschriften gebunden, was auch vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (VGH) bestätigt wird (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 28). Auf Grundlage der ermittelten Lärmpegel und Betroffenheiten wurde die Pforzheimer Straße als teilweise nicht-kartierungspflichtige Straße mit in den Lärmaktionsplan mitaufgenommen und Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation entwickelt.

Maßnahme M2: Renninger Straße

Erweiterung der bestehenden ganztägigen Tempo 30-Regelung bis Höhe Gebäude „Hofrainstraße 31“. (zusätzliche Streckenlänge: ca. 65 m).

In der nachfolgenden Tabelle 3 sind die betroffenen Gebäude und die Anzahl der gemeldeten Einwohner in den betroffenen Gebäuden differenziert für den Maßnahmenbereich M2 aufgeführt:

| | $L_{r,T} > 65 \text{ dB(A)}$ | $L_{r,T} > 70 \text{ dB(A)}$ | $L_{r,N} > 55 \text{ dB(A)}$ | $L_{r,N} > 60 \text{ dB(A)}$ |
|---|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Betroffene Gebäude | 2 | 0 | 2 | 0 |
| Gemeldete Einwohner in den betroffenen Gebäuden | 7 | 0 | 7 | 0 |

Tabelle 3: Übersicht Betroffenheiten im Maßnahmenbereich M2

Im vorliegenden Maßnahmenbereich M2 wurden an 2 Gebäuden tags/nachts Pegel von $L_{r,T}/L_{r,N} > 65/55 \text{ dB(A)}$ ermittelt. Insgesamt sind hierbei 7 Bewohner tags/nachts von gesundheitskritischen Pegeln betroffen.

ÖPNV

Im vorgeschlagenen Erweiterungsbereich der Renninger Straße verkehren keine Buslinien. Dementsprechend sind keine negative Auswirkungen auf den ÖPNV zu erwarten.

Verkehrsverlagerungen

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

Fuß-, Radverkehr und Verkehrssicherheit

Negative Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Es ist anzunehmen, dass sich die Verkehrssicherheit 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 spricht für eine Geschwindigkeitsreduzierung, dass Verkehrsteilnehmer bei niedrigen Geschwindigkeiten deutlich mehr Details des Verkehrsraumes wahrnehmen und somit früher reagieren können.

Luftreinhaltung

Tempo 30 reduziert die Luftschadstoffbelastung, wenn es gelingt, die Qualität des Verkehrsflusses beizubehalten oder zu verbessern [23]. 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.

Verkehrsfunktion

Straßen mit einer überörtlichen Bedeutung - wie die Kreisstraße K 1060 – erfüllen eine wichtige Verkehrsfunktion. Sie bündeln den Verkehr und sorgen damit für eine Entlas-

tung des nachgeordneten Straßennetzes. Da unter anderem keine wesentlichen Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz zu erwarten sind, ist davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion durch die Einführung von Tempo 30 ganztags nicht negativ beeinflusst wird.

Verkehrsfluss

„Eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat in den meisten Fällen keinen nennenswerten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr. Andere Faktoren wie die Qualität der Lichtsignalprogramme, die Anzahl querender Fußgänger oder Bushalte, Parkvorgänge oder Halten in zweiter Reihe haben in der Regel einen größeren Einfluss. Die Funktion einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr wird daher durch Tempo 30 nicht oder nicht nennenswert beeinträchtigt“ [23].

Alternative Tempo 40-Regelung

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurde bei der Maßnahmenabwägung ebenfalls eine Tempo 40-Regelung in dem Maßnahmenbereich in Betracht gezogen. Da bei einer vorgeschlagenen Tempo 30-Anordnung ganztags keine negativen Auswirkungen auf andere Aspekte des Verkehrs (ÖPNV etc.) zu erwarten und viele Betroffene im gesundheitskritischen Bereich tags/nachts > 65/55 dB(A) verbleiben, wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Rutesheim festgelegt, eine größtmögliche Minderung des Verkehrslärms durch die Einführung von Tempo 30 ganztags anzustreben. Darüber hinaus ist auch unter Berücksichtigung der bestehenden Tempo 30-Regelungen eine konsistente Geschwindigkeitsregelung sinnvoll zur Vermeidung von zusätzlichen Beschleunigungs- und Abbremsvorgängen bei Geschwindigkeitswechseln.

Akzeptanz

Bei der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne kommt der Information und Beteiligung der Öffentlichkeit eine ganz besondere Bedeutung zu. Der aktive Austausch zwischen Bevölkerung, Politik und Verwaltung erhöht die Transparenz des Planungsprozesses und die Akzeptanz der vorgeschlagenen Maßnahmen [24]. Erkenntnisse zur v_{85} im Maßnahmenbereich liegen nicht vor.

Kooperative Maßnahmenumsetzung bei nicht-kartierungspflichtigen Straßen

Gemäß dem ergänzenden Schreiben vom MVI BW zum Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung [5] sind Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr oder weniger keine Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG. Werden solche Straßen in Lärmaktionspläne einbezogen, obliegt die Ermessensausübung bei hierauf abzielenden Maßnahmen der zuständigen Fachbehörde. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind dies die Straßenverkehrsbehörden. Die Anordnung unterliegt dem Zustimmungsvorbehalt der höheren Straßenverkehrsbehörde (VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e Rn. 13 unter Verweis auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV). Das bedeutet, dass die untere Straßenverkehrsbehörde und die höhere Straßenverkehrsbehörde bei Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden sind, sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Kommune jedoch zu eigen machen können. Die Fachbehörden sind hierbei grundsätzlich an die ermessenslenkenden Verwaltungsvorschriften gebunden, was auch vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (VGH) bestätigt wird (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 28). Auf Grundlage der ermittelten Lärmpegel und Betroffenheiten wurde die Renninger Straße als nicht-kartierungspflichtige Straße mit in den Lärmaktionsplan mitaufgenommen und Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation entwickelt.

Maßnahme M3: Heimerdinger Straße

Erweiterung der bestehenden ganztägigen Tempo 30-Regelung bis Einmündung Pfuhlweg (zusätzliche Streckenlänge: ca. 80 m).

In dem vorliegenden Erweiterungsabschnitt liegen zum Stand der Lärmaktionsplanung keine Lärmbetroffenheiten tags/nachts > 65/55 dB(A) vor. Allerdings werden gegenwärtig direkt westlich angrenzend an die Heimerdinger Straße 11 Wohneinheiten für ca. 40 Bewohner, daneben 3 Zeilen mit Reihenhäusern (19 Wohneinheiten für ca. 60 Bewohner) und östlich der Heimerdinger Straße 20 Wohneinheiten für ca. 60 Bewohner gebaut. Da die Wohneinheiten bereits im Jahre 2022 bezogen werden sollen, strebt die Stadt Rutesheim zum Schutz der zukünftigen Bewohner für diesen Bereich eine entsprechende Erweiterung der bestehenden Tempo 30-Regelung ganztags bis Einmündung Pfuhlweg an.

ÖPNV

Im vorgeschlagenen Erweiterungsbereich der Heimerdinger Straße verkehren keine Buslinien. Dementsprechend sind keine negative Auswirkungen auf den ÖPNV zu erwarten.

Verkehrsverlagerungen

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

Fuß-, Radverkehr und Verkehrssicherheit

Negative Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Es ist anzunehmen, dass sich die Verkehrssicherheit 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 spricht für eine Geschwindigkeitsreduzierung, dass Verkehrsteilnehmer bei niedrigen Geschwindigkeiten deutlich mehr Details des Verkehrsraumes wahrnehmen und somit früher reagieren können.

Luftreinhaltung

Tempo 30 reduziert die Luftschadstoffbelastung, wenn es gelingt, die Qualität des Verkehrsflusses beizubehalten oder zu verbessern [23]. 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.

Verkehrsfluss

„Eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat in den meisten Fällen keinen nennenswerten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr. Andere Faktoren wie die Qualität der Lichtsignalprogramme, die Anzahl querender Fußgänger oder Bushalte, Parkvorgänge oder Halten in zweiter Reihe haben in der Regel einen größeren Einfluss. Die Funktion einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr wird daher durch Tempo 30 nicht oder nicht nennenswert beeinträchtigt“ [23].

Akzeptanz

Bei der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne kommt der Information und Beteiligung der Öffentlichkeit eine ganz besondere Bedeutung zu. Der aktive Austausch zwischen Bevölkerung, Politik und Verwaltung erhöht die Transparenz des Planungsprozesses und die Akzeptanz der vorgeschlagenen Maßnahmen [24]. Erkenntnisse zur v_{85} im Maßnahmenbereich liegen nicht vor.

Kooperative Maßnahmenumsetzung bei nicht-kartierungspflichtigen Straßen

Gemäß dem ergänzenden Schreiben vom MVI BW zum Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung [5] sind Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr oder weniger keine Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG. Werden solche Straßen in Lärmaktionspläne einbezogen, obliegt die Ermessensausübung bei hierauf abzielenden Maßnahmen der zuständigen Fachbehörde. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind dies die Straßenverkehrsbehörden. Die Anordnung unterliegt dem Zustimmungsvorbehalt der höheren Straßenverkehrsbehörde (VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e Rn. 13 unter Verweis auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV). Das bedeutet, dass die untere Straßenverkehrsbehörde und die höhere Straßenverkehrsbehörde bei Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden sind, sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Kommune jedoch zu eigen machen können. Die Fachbehörden sind hierbei grundsätzlich an die ermessenslenkenden Verwaltungsvorschriften gebunden, was auch vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (VGH) bestätigt wird (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 28). Zum Schutz vor zukünftigen Lärmeinwirkungen wurde der Maßnahmenabschnitt der Heimerdinger Straße als nicht-kartierungspflichtige Straße mit in den Lärmaktionsplan mitaufgenommen und Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation entwickelt.

Maßnahme M4: Flachter Straße

Erweiterung der bestehenden ganztägigen Tempo 40-Regelung auf Tempo 30 im Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) bis Höhe Gebäude „Kurt-Schaible-Straße 3“ (zusätzliche Streckenlänge: ca. 590 m).

In der nachfolgenden Tabelle 4 sind die betroffenen Gebäude und die Anzahl der gemeldeten Einwohner in den betroffenen Gebäuden differenziert für den Maßnahmenbereich M4 aufgeführt:

| | $L_{r,T} > 65 \text{ dB(A)}$ | $L_{r,T} > 70 \text{ dB(A)}$ | $L_{r,N} > 55 \text{ dB(A)}$ | $L_{r,N} > 60 \text{ dB(A)}$ |
|---|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Betroffene Gebäude | 4 | 0 | 13 | 0 |
| Gemeldete Einwohner in den betroffenen Gebäuden | 16 | 0 | 124 | 0 |

Tabelle 4: Übersicht Betroffenheiten im Maßnahmenbereich M4

Im vorliegenden Maßnahmenbereich M4 wurden an 4 Gebäuden im Zeitbereich tags bzw. 16 Gebäuden nachts Pegel von $L_{r,T}/L_{r,N} > 65/55 \text{ dB(A)}$ ermittelt. Insgesamt sind hierbei 16 Bewohner tags bzw. 124 Bewohner nachts von gesundheitskritischen Pegeln betroffen.

Aufgrund der geringen Anzahl von Betroffenheiten im Zeitbereich tags (06:00 bis 22:00 Uhr), wird im vorliegenden Fall eine Tempo 40-Regelung ausschließlich für den Tagzeitraum vorgeschlagen.

ÖPNV

Die Buslinien 634 und 655 verkehren streckenabschnittsbezogen im Maßnahmenbereich der Flachter Straße. Auf einer zusätzlichen Streckenlänge mit Tempo 30 von ca. 590 m für die Buslinie 634 bzw. 210 m für die Buslinie 655, ergibt sich aufgrund der Maßnahmen ein rechnerischer maximaler Fahrzeitverlust von ca. 17,7 bzw. 6,3 Sekunden unter der Voraussetzung, dass in diesem Abschnitt die zulässigen Höchstge-

schwindigkeiten vom Verkehrsteilnehmer gefahren werden. In innerstädtischen Gebieten ist davon auszugehen, dass diese Fahrzeitverlängerung auf Grund der infrastrukturellen Bedingungen geringer ausfällt.

Gemäß dem Kooperationserlass 2018 [4] wird eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt. Dies ist bei der vorliegenden Maßnahme 4 der Fall.

Verkehrsverlagerungen

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

Fuß-, Radverkehr und Verkehrssicherheit

Negative Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Es ist anzunehmen, dass sich die Verkehrssicherheit 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 spricht für eine Geschwindigkeitsreduzierung, dass Verkehrsteilnehmer bei niedrigen Geschwindigkeiten deutlich mehr Details des Verkehrsraumes wahrnehmen und somit früher reagieren können.

Luftreinhaltung

Tempo 30 reduziert die Luftschadstoffbelastung, wenn es gelingt, die Qualität des Verkehrsflusses beizubehalten oder zu verbessern [23]. 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.

Verkehrsfluss

„Eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat in den meisten Fällen keinen nennenswerten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr. Andere Faktoren wie die Qualität der Lichtsignalprogramme, die Anzahl querender Fußgänger oder Bushalte, Parkvorgänge oder Halten in zweiter Reihe haben in der Regel einen größeren Einfluss. Die Funktion einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr wird daher durch Tempo 30 nicht oder nicht nennenswert beeinträchtigt“ [23].

Akzeptanz

Bei der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne kommt der Information und Beteiligung der Öffentlichkeit eine ganz besondere Bedeutung zu. Der aktive Austausch zwischen Bevölkerung, Politik und Verwaltung erhöht die Transparenz des Planungsprozesses und die Akzeptanz der vorgeschlagenen Maßnahmen [24]. Erkenntnisse zur v_{85} im Maßnahmenbereich liegen nicht vor.

Kooperative Maßnahmenumsetzung bei nicht-kartierungspflichtigen Straßen

Gemäß dem ergänzenden Schreiben vom MVI BW zum Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung [5] sind Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr oder weniger keine Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG. Werden solche Straßen in Lärmaktionspläne einbezogen, obliegt die Ermessensausübung bei hierauf abzielenden Maßnahmen der zuständigen Fachbehörde. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind dies die Straßenverkehrsbehörden. Die Anordnung unterliegt dem Zustimmungsvorbehalt der höheren Straßenverkehrsbehörde (VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e Rn. 13 unter Verweis auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV). Das bedeutet, dass die untere Straßenverkehrsbehörde und die höhere Straßenverkehrsbehörde bei Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden sind,

sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Kommune jedoch zu eigen machen können. Die Fachbehörden sind hierbei grundsätzlich an die ermessenslenkenden Verwaltungsvorschriften gebunden, was auch vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (VGH) bestätigt wird (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 28). Auf Grundlage der ermittelten Lärmpegel und Betroffenheiten wurde die Flachter Straße als nicht-kartierungspflichtige Straße mit in den Lärmaktionsplan mitaufgenommen und Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation entwickelt.

4.2.2 Geschwindigkeitsbeschränkung Tempo 70 ganztags auf der L 1180

Im Einwirkungsbereich der nördlich von Perouse tangierenden Landesstraße L 1180 werden an 12 der im unmittelbaren Einflussbereich der Landesstraße gelegenen Gebäuden die Pegelwerte > 55 dB(A) im Nachtzeitraum überschritten. Insgesamt sind hierbei 78 Bewohner nachts von gesundheitskritischen Pegeln betroffen. Um die Lärmbelastung an den schützenswerten Gebäuden zu verringern, wird vorgeschlagen, eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 70 ganztags im Bereich zwischen dem Kreisverkehrsplatz L 1180/K 1013/Heimsheimer Straße und Höhe Gebäude „Hauptstraße 69“ auf einer Streckenlänge von ca. 420 m einzuführen. Da im Einmündungsbereich der Wilhelm-Kopp-Straße bereits eine Tempo 70-Regelung ganztags vorliegt, wird auch für den Maßnahmenbereich eine tageszeitunabhängige Geschwindigkeitsregelung angestrebt. Durch die Einführung von Tempo 70 werden darüber hinaus zusätzlichen Beschleunigungs- und Abbremsvorgänge bei Geschwindigkeitswechseln vermieden, im Vergleich zu Tempo 100 für Pkw bzw. Tempo 80 für Lkw im Bestand. Straßen mit überörtlicher Bedeutung - wie die Landesstraße L 1180 - erfüllen eine wichtige Verkehrsfunktion. Sie bündeln den Verkehr und sorgen damit für Entlastung des örtlichen Straßennetzes. Diese Funktion darf nur aus gewichtigen Gründen eingeschränkt werden. Nach unserer Einschätzung sind keine maßgebenden Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz zu erwarten.

Auf einer zusätzlichen Streckenlänge mit Tempo 70 von ca. 420 m, ergibt sich aufgrund der Maßnahme ein rechnerischer maximaler Fahrzeitverlust von ca. 6,5 Sekunden für Pkw bzw. 2,7 Sekunden für Lkw unter der Voraussetzung, dass in diesem Abschnitt die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten vom Verkehrsteilnehmer gefahren werden. Buslinien verkehren nicht in dem genannten Bereich. Dementsprechend sind keine negativen Auswirkungen auf den ÖPNV zu erwarten.

4.2.3 BAB A 8: Geschwindigkeitsbeschränkung Tempo 120 nachts

Der die Stadt Rutesheim mit den Teilorten Perouse und Heuweg betreffende Abschnitt der Bundesautobahn A 8 wurde nach erfolgtem Ausbau im September 2008 für den Verkehr auf sechs Fahrstreifen freigegeben. Im Streckenabschnitt wurde eine offenporige Asphaltdeckschicht mit Kornaufbau 0/8 verbaut (OPA 8), die im Neuzustand eine Lärminderung von 5 dB(A) bewirkt.

Der Lärmaktionsplan der Stadt Rutesheim tritt für eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h für beide Fahrtrichtungen der A 8 zwischen der Anschlussstelle Leonberg-West und dem Parkplatz Höllberg ein.

In Anbetracht des mit dem sechsstreifigen Ausbau der A 8 hergestellten Ausbauzustandes der Autobahn, muss insbesondere in den Nachtstunden von gefahrenen Geschwindigkeiten ausgegangen werden, die zum Teil deutlich über der geltenden Richtgeschwindigkeit von 130 km/h liegen. Die Forderung nach einem nächtlichen Tempolimit von 120 km/h fußt auf den vielfachen Berichten von Anwohnern, die

über die schlafstörenden Beeinträchtigungen durch schnellfahrende Pkw auf der A 8 klagen.

Zwar lässt sich die mit hohen Geschwindigkeiten einhergehende erhöhte Störwirkung aufgrund der bei Verkehrslärberechnungen anzuwendenden, jedoch nicht für Geschwindigkeiten über 130 km/h ausgelegten Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90, [7]) nicht abbilden, Vergleichsmessungen der Vorbeifahrtpegel von Pkw mit Geschwindigkeiten von 120 km/h bzw. 150 km/h belegen jedoch, dass ein Pkw mit 150 km/h so laut ist wie zwei Pkw mit 120 km/h [27]. Bei noch höheren Geschwindigkeiten setzt sich diese logarithmische Beziehung entsprechend fort.

Angesichts der während der Nachtstunden besonderen Empfindlichkeit gegenüber Lärmimmissionen sollten solche, in Mittelungspegeln nicht abgebildeten Lärmspitzen, nach aller Möglichkeit verhindert werden, um gesundheitsgefährdende Schlafstörungen bei betroffenen Anwohnern zu vermeiden.

4.2.4 Lärmsanierung

Per Schreiben vom 22. Januar 2016 [14] 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. Die Auslösewerte der Lärmsanierung für Bundesfernstraßen wurden jüngst zum August 2020 nochmals um 3 dB(A) gesenkt. Mit Schreiben vom 25.08.2020 hat das MVI die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Landes an die neuen Auslösewerte an Bundesfernstraßen angeglichen [16].

Maßnahmen zur Lärmsanierung an Bundesfern-, 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 und Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten | 64 dB(A) | 54 dB(A) |
| 2. in Kern-, Dorf- und Mischgebieten | 66 dB(A) | 56 dB(A) |
| 3. in Gewerbegebieten | 72 dB(A) | 62 dB(A) |

Der Lärmaktionsplan der Stadt Rutesheim 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 lärmindernder Straßenbeläge eine immer bedeutendere Rolle zu. In den Handlungsempfehlungen zum Einsatz lärmindernder Asphaltdeckschichten im Innerortsbereich nennt das MVI belagsseitige Eingriffe insbesondere bei ohnehin anstehenden Erhaltungsmaßnahmen als zu bevorzugende Möglichkeit der Lärmsanierung [25] (vgl. 4.2.5).

4.2.5 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 Kanalschachtabdeckungen, die ein Absacken der Schachtdeckel und das daraus resultierende Schlagen beim Überfahren wirksam verhindern können.

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

Im Rahmen von Erprobungsstrecken kommen mittlerweile – innerorts wie außerorts – lärmarme oder lärmoptimierte Beläge (SMA LA oder AC D LOA) zum Einsatz. Auch bei innerörtlichen Geschwindigkeiten zwischen 30 und 50 km/h kann dabei eine lärmmindernde Wirkung von ca. 3 dB(A) erwartet werden. Per Schreiben vom 17. Juli 2015 hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur eine Handlungsempfehlung für den Einsatz lärmmindernder Asphaltdeckschichten im Innerortsbereich veröffentlicht [25]. Demnach „ist der Einsatz von lärmmindernden 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. lärmmindernden Belägen als Pilotstrecke beim Verkehrs- und Infrastrukturministerium beantragt werden [25].

Im Zuge künftig anstehender Erhaltungsmaßnahmen ist ferner grundsätzlich zu prüfen, ob die Voraussetzungen zur Lärmsanierung gegeben sind (vgl. 4.2.4). Werden die Auslösewerte zur Lärmsanierung überschritten, nennt das MVI den Einsatz lärmmindernder Asphaltdeckschichten als bevorzugte Maßnahme zur Lärmreduzierung [25].

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 lärmmindernde Wirkung des SMA LA hin.

4.3

Weitere Maßnahmen

4.3.1 Verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung und -beeinflussung

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

Eine weitere hilfreiche Maßnahme können Geschwindigkeitsanzeigetafeln oder Dialogdisplays sein, auf denen in Abhängigkeit von der gefahrenen Geschwindigkeit 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. Die Stadt Rutesheim hat gegenwärtig 13 Geschwindigkeit-Displays im Einsatz.

4.3.2 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.

4.3.3 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 sollte über die durch die Lärmaktionsplanung abgedeckten Schallquellen hinausgegangen und zudem der Gewerbelärm sowie der Sport- und Freizeitlärm einbezogen wer-

den. 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. Die Stadt Rutesheim setzt deswegen immer wieder das Lärm-Display des Landkreises Böblingen ein. Bei diesem wird anstelle der Geschwindigkeit der Motorenlärm angezeigt und damit zu einer lärmarmen Fahrweise sensibilisiert.

4.3.4 Strategische Planung sensibilisieren

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

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur unterstreicht in seinem Schreiben vom 10. September 2014 [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 der Stadt Rutesheim werden Maßnahmen zur Minderung der straßenverkehrsbedingten Lärmbelastung festgelegt. Die Umsetzung straßenbaulicher und straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen bedarf der vorhergehenden Prüfung und Zustimmung der zuständigen Straßenverkehrsbehörden 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]), sowie vom 13. April 2021 [5].

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 Straßenverkehrs-Ordnung 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 [7] ermittelte Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts vor, verdichtet sich das Ermessen der Behörde zum Einschreiten.

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] Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg
Ergänzung zum Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung vom 29.10.2018
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 13.04.2021
- [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 – Hinweise zur Bauleitplanung
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 10. September 2014
- [12] Lärmschutz-Richtlinien StV
Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor
Lärm vom 23.11.2007 (VkBl. Nr. 24/2007, S. 767)
- [13] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des
Bundes (VLärmSchR 97)
27. Mai 1997, Aktualisierung Januar 2016

- [14] 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
- [15] Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Lärminderung - Anpassung der Lärmschutz-Richtlinien StV
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 29. Juli 2014
- [16] Regelungen zum Verkehrslärmschutz an Straßen – Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 25. August 2020
- [17] Lärmaktionsplanung zum Schutz der Gesundheit
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 10. September 2014
- [18] Leise(r) ist das Ziel! Lärmschutz als Querschnittsaufgabe stärken.
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
April 2014
- [19] 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
- [20] Planungsempfehlungen für eine umweltentlastende Verkehrsberuhigung Minderung von Lärm- und Schadstoffemissionen an Wohn- und Verkehrsstraßen
Umweltbundesamt
Texte 52/2000
- [21] FGSV 210/1 „Wirkung von Maßnahmen zur Umweltentlastung Teil 1 Stadtgeschwindigkeiten und Tempo 30
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
26. Mai 2015
- [22] Lärmschutz im Straßenverkehr – Für eine ruhige Umwelt
Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Oktober 2019
- [23] Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen
Umweltbundesamt
November 2016
- [24] LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung
- Zweite Aktualisierung -
Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI)
Fassung vom 9. März 2017
- [25] 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
- [26] Lärmindernde Fahrbahnbeläge – Ein Überblick über den Stand der Technik
Umweltbundesamt
Texte 20/2014
- [27] Umweltauswirkungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen
Umweltbundesamt
Texte 40/1999

Aufgestellt durch:



Ludwigsburg, 8. Februar 2022



Christian Fiegl, Dipl.-Ing.
Projektleitung



Dominik Wörn, B.Eng.
Bearbeitung

ANHANG

I. Verkehrskennwerte

II. Pläne

Rasterlärmkarten (RLK) Status quo:

- Plan 6425-01a RLK L_{DEN} (VBUS) – Ausschnitt Rutesheim/Heuweg
- Plan 6425-01b RLK L_{DEN} (VBUS) – Ausschnitt Perouse
- Plan 6425-02a RLK L_{Night} (VBUS) - Ausschnitt Rutesheim/Heuweg
- Plan 6425-02b RLK L_{Night} (VBUS) - Ausschnitt Perouse

Gebäudelärmkarten (GLK) Status quo:

- Plan 6425-03a GLK Tag (RLS-90) - Ausschnitt Rutesheim/Heuweg
- Plan 6425-03b GLK Tag (RLS-90) - Ausschnitt Perouse
- Plan 6425-04a GLK Nacht (RLS-90) - Ausschnitt Rutesheim und Heuweg
- Plan 6425-04b GLK Nacht (RLS-90) - Ausschnitt Perouse

III. Betroffenheitsstatistik

- Einwohner und Schulgebäude nach Pegelbereichen

IV. Immissionspegel Status quo (RLS-90)

- Lärmbetroffenheit nach Pegelbereichen, Status quo

I. Verkehrskennwerte

Übersicht Verkehrskennwerte

| Straße | Abschnitt | DTV _{alle Tage} [Kfz/24h] | a _N [%] | p _T [%] | p _N [%] |
|------------------------------|--|---------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| A 8 | zw. AS Rutesheim und AS Leonberg-West | 108.300 | 11,8 | 30,9 | 44,2 |
| A 8 | zw. AS Heimsheim und AS Rutesheim | 101.800 | 12,1 | 32,5 | 46,4 |
| K 1082 (Nordumfahrung) | zwischen Knotenpunkt K 1082/K 1060 und KVP K 1082/K 1017/ Flachter Straße | 11.750 | 5,5 | 6,4 | 8,6 |
| K 1082 (Nordumfahrung) | zwischen dem KVP K 1082/K 1017/ Heimerdinger Straße und dem KVP K 1082/K 1059/Gebersheimer Straße/Liebigstraße | 13.650 | 6,2 | 6,2 | 6,7 |
| K 1082 - Liebigstraße | zwischen dem KVP K 1082/K 1059/Gebersheimer Straße/Liebigstraße und Einmündung Schillerstraße | 10.750 | 6,2 | 7,7 | 8,3 |
| K 1082 - Liebigstraße | zwischen Einmündung Schillerstraße und Knotenpunkt K1082/Leonberger Straße | 11.850 | 5,2 | 6,0 | 6,9 |
| K 1082 | Richtung Leonberg | 11.900 | 5,2 | 6,6 | 7,6 |
| K 1060 - Pforzheimer Straße | zwischen Knotenpunkt K 1082/K 1060 und Einmündung Drescherstraße | 7.100 | 5,6 | 13,9 | 18,0 |
| K 1060 - Pforzheimer Straße | zwischen Einmündung Drescherstraße | 4.400 | 5,6 | 13,4 | 17,5 |
| K 1060 - Pforzheimer Straße | zwischen Einmündung Drescherstraße und Knotenpunkt Pforzheimer Straße/Renninger Straße/Kirchplatz | 6.050 | 5,8 | 7,7 | 9,6 |
| K 1060 - Pforzheimer Straße | zwischen Knotenpunkt Pforzheimer Straße/Renninger Straße/Kirchplatz und Flachter Straße | 10.100 | 5,8 | 7,0 | 8,9 |
| Leonberger Straße | zwischen Flachter Straße und Einmündung Moltkestraße | 8.000 | 5,9 | 11,5 | 14,3 |
| Leonberger Straße | zwischen Einmündung Moltkestraße und Einmündung Bahnhofstraße | 8.200 | 5,9 | 11,8 | 14,7 |
| Leonberger Straße | zwischen Einmündung Bahnhofstraße und Einmündung Dieselstraße | 9.300 | 5,9 | 10,1 | 12,6 |
| Leonberger Straße | zwischen Einmündung Dieselstraße und Knotenpunkt K1082/Leonberger Straße | 7.050 | 5,9 | 11,9 | 14,8 |
| K 1060 - Renninger Straße | zwischen Knotenpunkt Pforzheimer Straße/Renninger Straße/Kirchplatz und Einmündung Horfrainstraße | 10.100 | 5,8 | 5,0 | 6,3 |
| K 1060 - Renninger Straße | zwischen Einmündung Horfrainstraße und Robert-Bosch-Straße | 9.900 | 5,8 | 4,3 | 5,4 |
| K 1060 - Renninger Straße | Richtung Malsheim | 9.850 | 5,8 | 4,5 | 5,7 |
| Flachter Straße | zwischen Knotenpunkt Flachter Straße/Pforzheimer Straße und Kirchstraße | 5.850 | 5,8 | 2,9 | 3,7 |
| Flachter Straße | zwischen Kirchstraße und Gebersheimer Straße | 6.100 | 5,8 | 2,7 | 3,5 |
| Flachter Straße | zwischen Gebersheimer Straße und Heimerdinger Straße | 5.650 | 5,8 | 7,3 | 9,2 |
| Flachter Straße | zwischen Heimerdinger Straße und Einmündung Jahnstraße | 3.300 | 5,9 | 12,5 | 15,6 |
| Flachter Straße | zwischen Einmündung Jahnstraße und KVP K 1082/K 1017/ Flachter Straße | 3.150 | 5,9 | 12,5 | 15,5 |
| Heimerdinger Straße | zwischen Flachter Straße und Hegelstraße | 2.650 | 5,8 | 2,2 | 2,8 |
| Heimerdinger Straße | zwischen Hegelstraße und KVP K 1082/K 1017/Heimerdinger Straße | 2.700 | 5,8 | 2,2 | 2,8 |
| Gebersheimer Straße | zwischen Flachter Straße und Einmündung Seestraße | 3.550 | 5,8 | 2,5 | 3,2 |
| Gebersheimer Straße | zwischen Einmündung Seestraße und Knotenpunkt Gebersheimer Straße/Rennerstraße/Hegelstraße | 3.700 | 5,8 | 2,4 | 3,1 |
| Gebersheimer Straße | zwischen Knotenpunkt Gebersheimer Straße/Rennerstraße/Hegelstraße und Dieselstraße | 4.250 | 5,8 | 2,1 | 2,7 |
| Gebersheimer Straße | zwischen Dieselstraße und KVP K 1082/K 1059/Gebersheimer Straße/Liebigstraße | 5.950 | 5,8 | 2,5 | 3,2 |
| Bahnhofstraße | zwischen Leonberger Straße und Gartenstraße | 4.950 | 5,8 | 6,8 | 8,5 |
| Bahnhofstraße | zwischen Gartenstraße und Robert-Bosch-Straße | 4.700 | 5,8 | 6,3 | 8,0 |
| Bahnhofstraße | zwischen Robert-Bosch-Straße und Eltinger Weg | 5.300 | 5,8 | 4,8 | 6,2 |
| Bahnhofstraße | zwischen Eltinger Weg und Lessingstraße | 3.900 | 5,8 | 6,8 | 8,0 |
| Bahnhofstraße | südlich Lessingstraße Richtung Heuweg | 3.700 | 5,8 | 6,7 | 8,4 |
| L 1180 | westlich KVP L 1180/Heimerdinger Straße | 15.050 | 6,9 | 9,4 | 11,8 |
| L 1180 | östlich zwischen KVP L 1180/Heimerdinger Straße und Knotenpunkt L 1180/K 1013 | 15.750 | 6,9 | 11,0 | 13,8 |
| K 1013 | östlich südlich Knotenpunkt L 1180/K 1013 | 9.950 | 7,4 | 13,5 | 16,1 |
| Heimsheimer Straße (Perouse) | | 2.550 | 7,1 | 20,5 | 25,0 |

DTV_{alle Tage} [Kfz/24h] - durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

a_N - Nachtanteil in %

p_T - Schwerverkehrsanteil > 2,8t tags in %

p_N - Schwerverkehrsanteil > 2,8t nachts in %

II. Pläne Status quo

Rasterlärmkarten (RLK) Status quo:

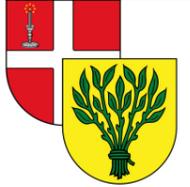
- Plan 6425-01a RLK L_{DEN} (VBUS) – Ausschnitt Rutesheim/Heuweg
- Plan 6425-01b RLK L_{DEN} (VBUS) – Ausschnitt Perouse
- Plan 6425-02a RLK L_{Night} (VBUS) - Ausschnitt Rutesheim/Heuweg
- Plan 6425-02b RLK L_{Night} (VBUS) - Ausschnitt Perouse

Gebäudelärmkarten (GLK) Status quo:

- Plan 6425-03a GLK Tag (RLS-90) - Ausschnitt Rutesheim/Heuweg
- Plan 6425-03b GLK Tag (RLS-90) - Ausschnitt Perouse
- Plan 6425-04a GLK Nacht (RLS-90) - Ausschnitt Rutesheim und Heuweg
- Plan 6425-04b GLK Nacht (RLS-90) - Ausschnitt Perouse

Ausschnitt Rutesheim und Heuweg

Stadt Rutesheim

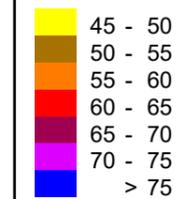


Ausschnitt Rutesheim und Heuweg

Lärmaktionsplan Straße

- Endfassung -

Lärmindex L_{DEN} in dB(A)



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

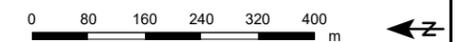
Legende

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

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

Plan-Nr. 6425-01a
Rasterlärmkarte L_{DEN}
Planstand: 08.02.2022

Maßstab 1 : 10.000

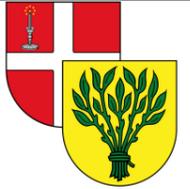


BS INGENIEURE

Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
Fax 07141.8696.33

Ausschnitt Perouse

Stadt Rutesheim

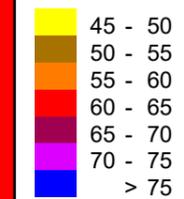


Ausschnitt Perouse

Lärmaktionsplan Straße

- Endfassung -

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. 6425-01b
Rasterlärmkarte L_{DEN}
Planstand: 08.02.2022

Maßstab 1 : 4.000

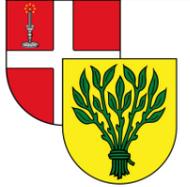


BS INGENIEURE

Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
Fax 07141.8696.33

Ausschnitt Rutesheim und Heuweg

Stadt Rutesheim

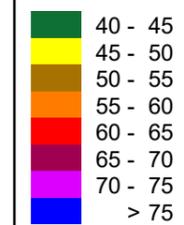


Ausschnitt Rutesheim und Heuweg

Lärmaktionsplan Straße

- Endfassung -

Lärmindex L_N in dB(A)



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

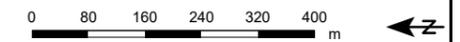
Legende

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

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

Plan-Nr. 6425-02a
Rasterlärmkarte L_N
Planstand: 08.02.2022

Maßstab 1 : 10.000

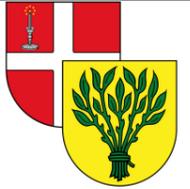


BS INGENIEURE

Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
Fax 07141.8696.33

Ausschnitt Perouse

Stadt Rutesheim

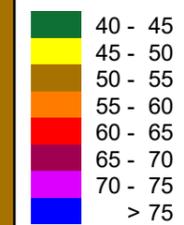


Ausschnitt Perouse

Lärmaktionsplan Straße

- Endfassung -

Lärmindex L_N in dB(A)



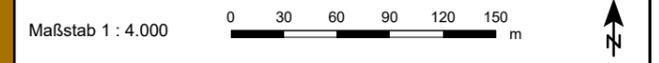
Berechnung nach VBUS
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände
Berechnungsraster L = 5 m

Legende

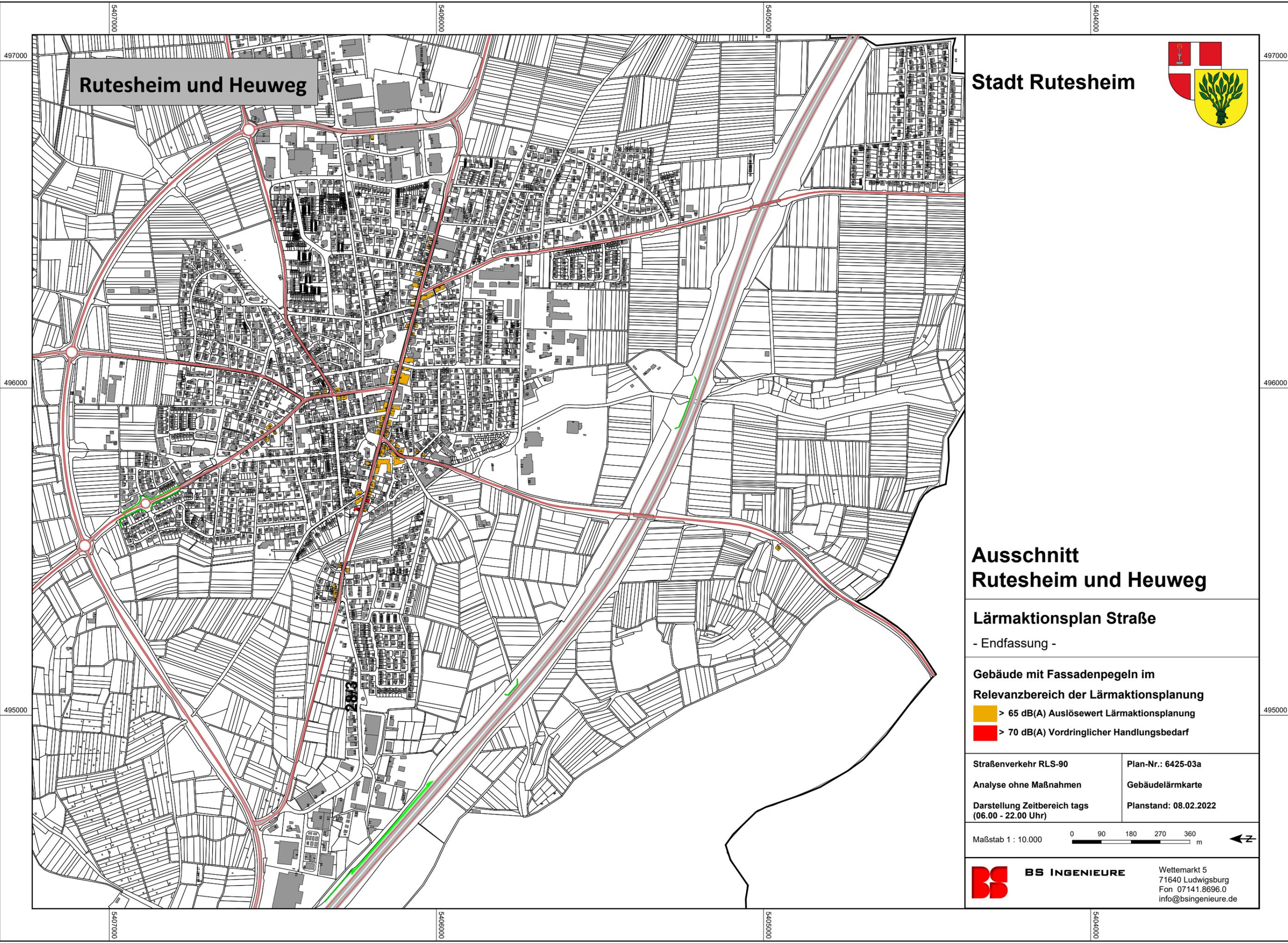
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Straße
- Emissionslinie
- Lärmschutzwand

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

Plan-Nr. 6425-02b
Rasterlärmkarte L_N
Planstand: 08.02.2022

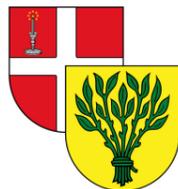


BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
Fax 07141.8696.33



Rutesheim und Heuweg

Stadt Rutesheim



Ausschnitt Rutesheim und Heuweg

Lärmaktionsplan Straße

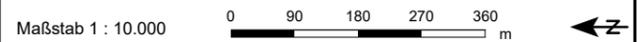
- Endfassung -

Gebäude mit Fassadenpegeln im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung

- > 65 dB(A) Auslösewert Lärmaktionsplanung
- > 70 dB(A) Vordringlicher Handlungsbedarf

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

Plan-Nr.: 6425-03a
Gebäudelärmkarte
Planstand: 08.02.2022



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

Perouse

Stadt Rutesheim



Ausschnitt Perouse

Lärmaktionsplan Straße

- Endfassung -

Gebäude mit Fassadenpegeln im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung

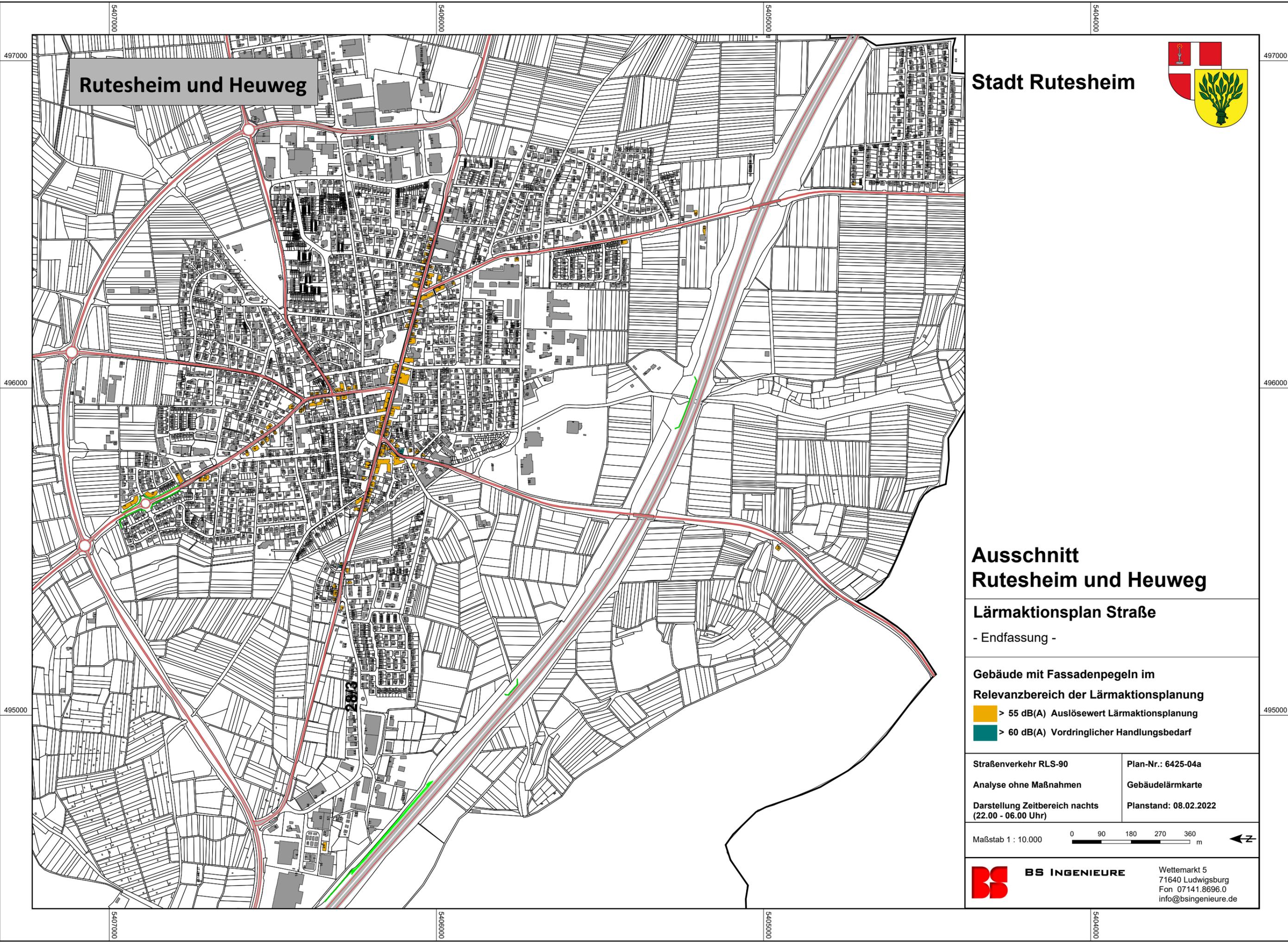
- > 65 dB(A) Auslösewert Lärmaktionsplanung
- > 70 dB(A) Vordringlicher Handlungsbedarf

| | |
|---|-----------------------|
| Straßenverkehr RLS-90 | Plan-Nr.: 6425-03b |
| Analyse ohne Maßnahmen | Gebäudelärmkarte |
| Darstellung Zeitbereich tags (06.00 - 22.00 Uhr) | Planstand: 08.02.2022 |



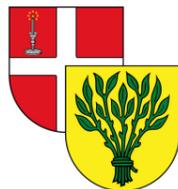
BS INGENIEURE

Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
info@bsingenieure.de



Rutesheim und Heuweg

Stadt Rutesheim



Ausschnitt Rutesheim und Heuweg

Lärmaktionsplan Straße

- Endfassung -

Gebäude mit Fassadenpegeln im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung

- > 55 dB(A) Auslösewert Lärmaktionsplanung
- > 60 dB(A) Vordringlicher Handlungsbedarf

Straßenverkehr RLS-90

Analyse ohne Maßnahmen

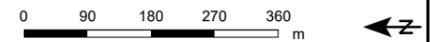
Darstellung Zeitbereich nachts (22.00 - 06.00 Uhr)

Plan-Nr.: 6425-04a

Gebäudelärmkarte

Planstand: 08.02.2022

Maßstab 1 : 10.000

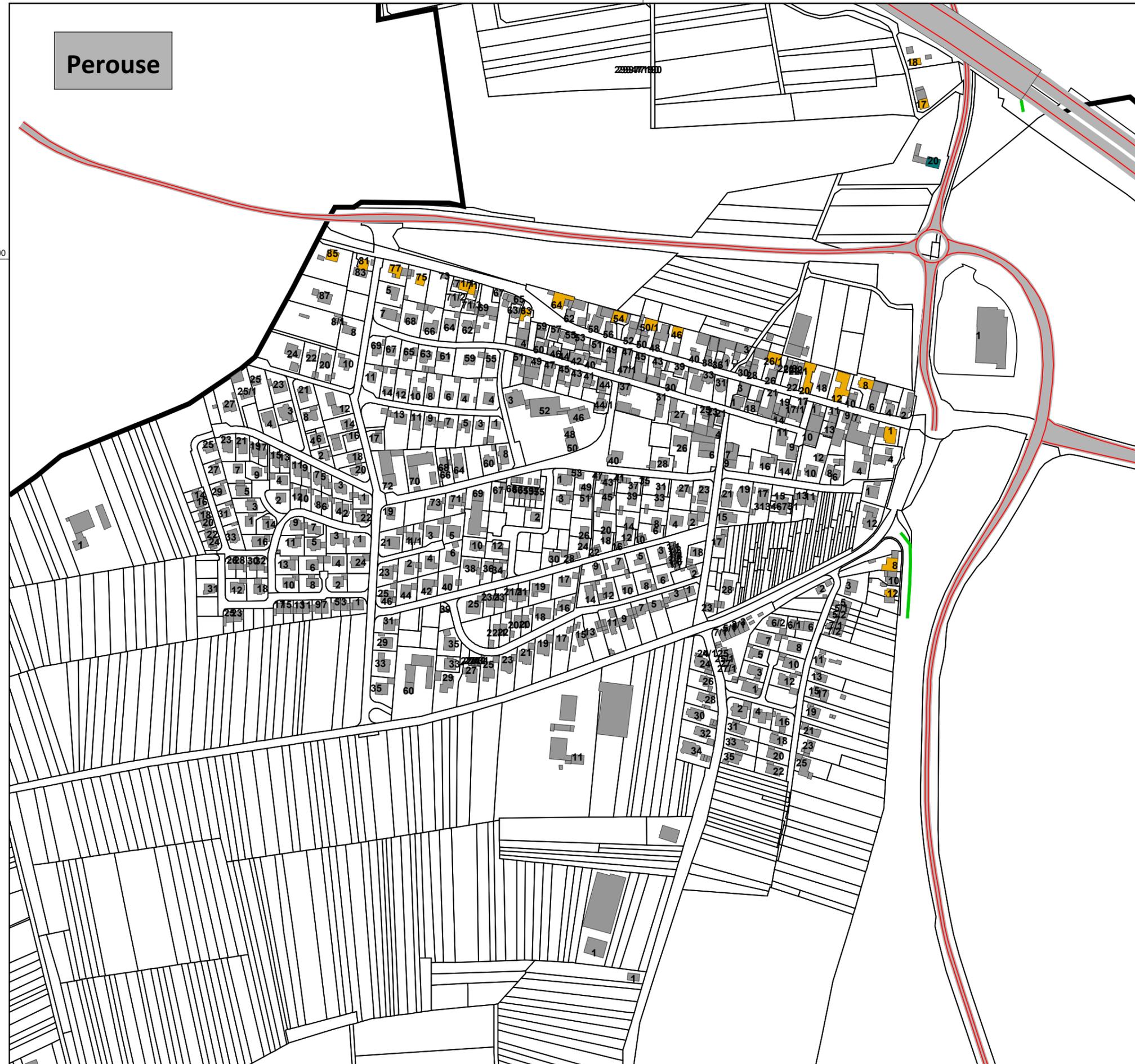


BS INGENIEURE

Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
info@bsingenieure.de

Perouse

Stadt Rutesheim



Ausschnitt Perouse

Lärmaktionsplan Straße

- Endfassung -

Gebäude mit Fassadenpegeln im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung

- > 55 dB(A) Auslöswert Lärmaktionsplanung
- > 60 dB(A) Vordringlicher Handlungsbedarf

Straßenverkehr RLS-90

Plan-Nr.: 6425-04b

Analyse ohne Maßnahmen

Gebäudelärmkarte

Darstellung Zeitbereich nachts (22.00 - 06.00 Uhr)

Planstand: 08.02.2022

Maßstab 1 : 4.000



BS INGENIEURE

Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
info@bsingenieure.de

III. Betroffenheitsstatistik

Lärmaktionsplan Stadt Rutesheim
Straßenverkehr (VBUS) - Status Quo



EU-Betroffenheitsstatistik nach Pegelbereichen
Einwohner - Schulen - Krankenhäuser

| Name | Intervalle | Einwohner | | Anzahl Schulen | | Anzahl Krankenhäuser | |
|--------------|------------|------------------|--------------------|------------------|--------------------|----------------------|--------------------|
| | | L _{DEN} | L _{Night} | L _{DEN} | L _{Night} | L _{DEN} | L _{Night} |
| Alle Gebiete | 50 - 55 | 4678 | 580 | 1 | - | - | - |
| | 55 - 60 | 1023 | 176 | - | - | - | - |
| | 60 - 65 | 473 | - | - | - | - | - |
| | 65 - 70 | 122 | - | - | - | - | - |
| | 70 - 75 | - | - | - | - | - | - |
| | > 75 | - | - | - | - | - | - |

| | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|



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

A 6425
08.02.2022

IV. Immissionspegel Status quo (RLS-90)

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



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

| Anschrift | lauteste Fassade | Beurteilungspegel nach RLS-90 | | Gemarkung |
|--------------------|------------------|-------------------------------|------------------------|-----------|
| | | tags LrT in dB(A) | nachts LrN in dB(A) | |
| Finkenweg 1 | O | 56,3 | 50,7 | Perouse |
| Finkenweg 2 | O | 56,8 | 51,2 | Perouse |
| Finkenweg 3 | N | 55,1 | 49,5 | Perouse |
| Finkenweg 5 | N | 54,5 | 49,0 | Perouse |
| Finkenweg 6 | O | 56,4 | 50,8 | Perouse |
| Finkenweg 7 | N | 54,7 | 49,1 | Perouse |
| Finkenweg 8 | N | 52,4 | 46,8 | Perouse |
| Finkenweg 9 | O | 53,3 | 47,6 | Perouse |
| Finkenweg 10 | O | 54,7 | 49,0 | Perouse |
| Finkenweg 11 | N | 54,6 | 49,0 | Perouse |
| Finkenweg 12 | O | 54,9 | 49,2 | Perouse |
| Finkenweg 13 | N | 54,3 | 48,8 | Perouse |
| Finkenweg 14 | O | 54,3 | 48,7 | Perouse |
| Finkenweg 15 | N | 54,4 | 48,9 | Perouse |
| Finkenweg 16 | O | 54,9 | 49,3 | Perouse |
| Finkenweg 17 | N | 53,4 | 48,0 | Perouse |
| Finkenweg 18 | O | 55,1 | 49,5 | Perouse |
| Finkenweg 19 | N | 51,7 | 46,3 | Perouse |
| Finkenweg 20 | N | 52,5 | 47,0 | Perouse |
| Finkenweg 20/1 | N | 53,0 | 47,6 | Perouse |
| Finkenweg 21 | N | 54,2 | 48,8 | Perouse |
| Finkenweg 22 | N | 52,9 | 47,3 | Perouse |
| Finkenweg 22/1 | N | 53,2 | 47,7 | Perouse |
| Finkenweg 23 | N | 53,7 | 48,3 | Perouse |
| Finkenweg 25 | N | 53,6 | 48,2 | Perouse |
| Finkenweg 27 | N | 53,4 | 47,9 | Perouse |
| Finkenweg 29 | O | 53,1 | 47,5 | Perouse |
| Finkenweg 33 | N | 53,5 | 48,0 | Perouse |
| Finkenweg 35 | N | 53,7 | 48,2 | Perouse |
| Förstlestraße 6 | W | 55,6 | 49,9 | Perouse |
| Förstlestraße 7 | N | 57,6 | 52,1 | Perouse |
| Förstlestraße 9 | O | 58,0 | 52,5 | Perouse |
| Förstlestraße 15 | O | 56,3 | 50,7 | Perouse |
| Förstlestraße 17 | O | 57,5 | 52,0 | Perouse |
| Förstlestraße 18 | O | 57,5 | 52,0 | Perouse |
| Förstlestraße 23 | N | 56,6 | 50,9 | Perouse |
| Förstlestraße 24 | O | 56,6 | 50,9 | Perouse |
| Förstlestraße 25 | O | 56,4 | 50,6 | Perouse |
| Förstlestraße 25/1 | O | 53,1 | 47,6 | Perouse |
| Förstlestraße 26 | N | 56,2 | 50,7 | Perouse |
| Förstlestraße 27 | O | 56,5 | 50,7 | Perouse |
| Förstlestraße 27/1 | O | 56,4 | 50,6 | Perouse |
| Förstlestraße 28 | O | 54,4 | 48,7 | Perouse |
| Förstlestraße 30 | O | 55,7 | 49,9 | Perouse |
| Förstlestraße 31 | O | 56,0 | 49,9 | Perouse |
| Förstlestraße 32 | N | 52,5 | 47,0 | Perouse |
| Förstlestraße 33 | O | 54,5 | 48,5 | Perouse |
| Förstlestraße 34 | O | 55,5 | 49,6 | Perouse |
| Förstlestraße 35 | O | 54,7 | 48,5 | Perouse |
| Hauptstraße 1 | N | 62,1 | 56,0 | Perouse |
| Hauptstraße 4 | N | 60,1 | 54,0 | Perouse |
| Hauptstraße 6 | O | 58,5 | 52,7 | Perouse |
| Hauptstraße 7 | O | 58,2 | 52,5 | Perouse |
| Hauptstraße 8 | N | 61,6 | 55,5 | Perouse |
| Hauptstraße 9 | N | 60,7 | 54,9 | Perouse |
| Hauptstraße 10 | O | 57,3 | 51,6 | Perouse |
| Hauptstraße 11 | N | 57,9 | 52,3 | Perouse |
| Hauptstraße 12 | N | 61,4 | 55,4 | Perouse |

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



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

| Anschrift | lauteste Fassade | Beurteilungspegel nach RLS-90 | | Gemarkung |
|------------------------|------------------|-------------------------------|------------------------|-----------|
| | | tags LrT in dB(A) | nachts LrN in dB(A) | |
| Hauptstraße 13 | N | 55,4 | 49,9 | Perouse |
| Hauptstraße 17 | O | 57,2 | 51,6 | Perouse |
| Hauptstraße 18 | N | 61,1 | 55,0 | Perouse |
| Hauptstraße 19 | N | 56,4 | 50,9 | Perouse |
| Hauptstraße 20 | N | 61,2 | 55,2 | Perouse |
| Hauptstraße 21 | N | 58,9 | 53,2 | Perouse |
| Hauptstraße 22 | N | 59,7 | 53,8 | Perouse |
| Hauptstraße 22/1 | N | 57,2 | 50,9 | Perouse |
| Hauptstraße 22/2 | N | 57,4 | 51,5 | Perouse |
| Hauptstraße 22/3 | N | 57,5 | 51,7 | Perouse |
| Hauptstraße 26 | O | 53,8 | 47,9 | Perouse |
| Hauptstraße 26/1 | N | 62,2 | 55,8 | Perouse |
| Hauptstraße 28 | S | 51,9 | 46,2 | Perouse |
| Hauptstraße 30 | N | 58,2 | 51,7 | Perouse |
| Hauptstraße 33 | N | 54,3 | 48,5 | Perouse |
| Hauptstraße 36 | S | 52,7 | 47,0 | Perouse |
| Hauptstraße 38 | O | 57,5 | 51,6 | Perouse |
| Hauptstraße 39 | N | 59,4 | 53,3 | Perouse |
| Hauptstraße 40 | N | 59,3 | 52,8 | Perouse |
| Hauptstraße 43 | O | 59,4 | 53,4 | Perouse |
| Hauptstraße 45 | O | 57,5 | 51,8 | Perouse |
| Hauptstraße 46 | N | 62,5 | 55,7 | Perouse |
| Hauptstraße 47 | N | 56,3 | 50,5 | Perouse |
| Hauptstraße 47/1 | N | 53,2 | 47,2 | Perouse |
| Hauptstraße 48 | O | 58,4 | 52,5 | Perouse |
| Hauptstraße 49 | N | 56,1 | 50,4 | Perouse |
| Hauptstraße 50 | O | 57,9 | 51,9 | Perouse |
| Hauptstraße 50/1 | N | 63,2 | 56,3 | Perouse |
| Hauptstraße 51 | O | 56,0 | 50,3 | Perouse |
| Hauptstraße 52 | N | 60,7 | 53,7 | Perouse |
| Hauptstraße 53 | O | 56,2 | 50,6 | Perouse |
| Hauptstraße 54 | N | 63,6 | 56,6 | Perouse |
| Hauptstraße 55 | N | 59,5 | 53,4 | Perouse |
| Hauptstraße 56 | O | 57,7 | 51,6 | Perouse |
| Hauptstraße 57 | N | 57,2 | 51,3 | Perouse |
| Hauptstraße 58 | N | 61,3 | 54,4 | Perouse |
| Hauptstraße 59 | N | 56,4 | 50,0 | Perouse |
| Hauptstraße 62 | O | 58,3 | 52,2 | Perouse |
| Hauptstraße 63 | N | 61,9 | 55,2 | Perouse |
| Hauptstraße 63/1 | N | 60,1 | 53,3 | Perouse |
| Hauptstraße 64 | N | 62,7 | 55,8 | Perouse |
| Hauptstraße 65 | N | 61,4 | 54,5 | Perouse |
| Hauptstraße 67 | N | 61,9 | 55,0 | Perouse |
| Hauptstraße 69 | N | 58,5 | 51,6 | Perouse |
| Hauptstraße 71 | N | 63,3 | 56,2 | Perouse |
| Hauptstraße 71/1 | N | 63,3 | 56,2 | Perouse |
| Hauptstraße 71/2 | N | 57,0 | 50,0 | Perouse |
| Hauptstraße 71/3 | N | 60,2 | 53,4 | Perouse |
| Hauptstraße 75 | N | 62,4 | 55,3 | Perouse |
| Hauptstraße 77 | N | 62,9 | 55,8 | Perouse |
| Hauptstraße 81 | N | 63,9 | 56,7 | Perouse |
| Hauptstraße 83 | O | 60,4 | 53,5 | Perouse |
| Hauptstraße 85 | N | 65,4 | 58,1 | Perouse |
| Hauptstraße 87 | N | 58,2 | 51,1 | Perouse |
| Heimsheimer Straße 3 | NO | 56,9 | 51,2 | Perouse |
| Heimsheimer Straße 3/1 | NW | 55,7 | 50,1 | Perouse |
| Heimsheimer Straße 4 | N | 60,5 | 54,8 | Perouse |
| Heimsheimer Straße 5 | NW | 55,6 | 50,0 | Perouse |

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



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

| Anschrift | lauteste Fassade | Beurteilungspegel nach RLS-90 | | Gemarkung |
|------------------------|------------------|-------------------------------|------------------------|-----------|
| | | tags LrT in dB(A) | nachts LrN in dB(A) | |
| Heimsheimer Straße 5/1 | NW | 55,5 | 49,9 | Perouse |
| Heimsheimer Straße 7 | NW | 55,3 | 49,8 | Perouse |
| Heimsheimer Straße 7/1 | NW | 55,2 | 49,7 | Perouse |
| Heimsheimer Straße 11 | O | 54,4 | 48,7 | Perouse |
| Heimsheimer Straße 12 | N | 60,6 | 54,8 | Perouse |
| Heimsheimer Straße 28 | N | 57,3 | 51,9 | Perouse |
| Heimsheimer Straße 60 | O | 52,6 | 47,2 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Platz 1 | N | 61,1 | 55,0 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 9 | N | 59,9 | 54,4 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 11 | N | 59,3 | 53,9 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 14 | S | 52,6 | 46,7 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 18 | N | 59,6 | 53,8 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 21 | N | 57,2 | 51,7 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 23 | N | 57,4 | 51,8 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 25 | N | 57,5 | 51,8 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 27 | N | 57,7 | 52,0 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 30 | N | 58,0 | 52,0 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 31 | O | 57,2 | 51,7 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 37 | N | 57,8 | 52,2 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 40 | N | 58,0 | 52,4 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 41 | O | 53,7 | 48,3 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 42 | N | 57,4 | 51,8 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 43 | O | 56,6 | 51,1 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 44 | N | 51,9 | 46,4 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 45 | N | 52,5 | 46,9 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 46 | O | 53,7 | 48,1 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 47 | N | 52,7 | 47,2 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 49 | N | 53,9 | 48,3 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 50 | N | 53,9 | 47,8 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 51 | N | 54,3 | 48,6 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 55 | N | 56,8 | 50,9 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 59 | N | 54,7 | 48,9 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 61 | N | 54,8 | 49,0 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 62 | O | 55,0 | 49,2 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 63 | N | 55,1 | 49,1 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 64 | N | 57,2 | 50,9 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 65 | NW | 55,1 | 48,9 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 66 | N | 56,9 | 50,4 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 67 | N | 55,1 | 48,9 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 68 | N | 57,1 | 50,6 | Perouse |
| Henri-Arnaud-Straße 69 | N | 55,1 | 48,9 | Perouse |
| Hintere Gasse 4 | O | 54,8 | 48,7 | Perouse |
| Hof im Vallon 1 | O | 51,4 | 45,7 | Perouse |
| Im Hanfland 1 | O | 54,7 | 49,0 | Perouse |
| Im Hanfland 2 | N | 56,7 | 51,0 | Perouse |
| Im Hanfland 3 | N | 57,3 | 51,5 | Perouse |
| Im Hanfland 4 | N | 56,5 | 50,9 | Perouse |
| Im Hanfland 5 | O | 54,5 | 48,7 | Perouse |
| Im Hanfland 7 | N | 55,5 | 49,6 | Perouse |
| Im Vallon 1 | N | 53,2 | 47,6 | Perouse |
| Im Vallon 2 | O | 52,3 | 46,6 | Perouse |
| Im Vallon 3 | N | 53,2 | 47,5 | Perouse |
| Im Vallon 4 | N | 52,4 | 46,5 | Perouse |
| Im Vallon 5 | N | 52,8 | 47,1 | Perouse |
| Im Vallon 6 | O | 51,9 | 46,2 | Perouse |
| Im Vallon 7 | N | 52,9 | 47,1 | Perouse |
| Im Vallon 8 | N | 51,9 | 46,0 | Perouse |
| Im Vallon 9 | O | 52,2 | 46,5 | Perouse |

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



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

| Anschrift | lauteste Fassade | Beurteilungspegel nach RLS-90 | | Gemarkung |
|-----------------------|------------------|-------------------------------|------------------------|-----------|
| | | tags LrT in dB(A) | nachts LrN in dB(A) | |
| Im Vallon 10 | N | 52,1 | 46,1 | Perouse |
| Im Vallon 11 | N | 52,7 | 46,9 | Perouse |
| Im Vallon 12 | N | 52,2 | 46,1 | Perouse |
| Im Vallon 13 | N | 52,5 | 47,0 | Perouse |
| Im Vallon 14 | N | 52,8 | 47,0 | Perouse |
| Im Vallon 16 | O | 51,9 | 46,2 | Perouse |
| Im Vallon 18 | N | 52,4 | 46,9 | Perouse |
| Im Wiesengrund 1 | O | 51,5 | 45,8 | Perouse |
| Im Wiesengrund 2 | N | 51,6 | 45,8 | Perouse |
| Im Wiesengrund 3 | N | 52,0 | 46,0 | Perouse |
| Im Wiesengrund 4 | N | 52,0 | 46,0 | Perouse |
| Im Wiesengrund 5 | O | 52,3 | 46,4 | Perouse |
| Im Wiesengrund 7 | N | 52,5 | 46,1 | Perouse |
| Im Wiesengrund 9 | N | 52,3 | 46,3 | Perouse |
| Lerchenweg 2 | O | 56,1 | 50,6 | Perouse |
| Lerchenweg 3 | O | 56,5 | 50,8 | Perouse |
| Lerchenweg 5 | O | 56,3 | 50,6 | Perouse |
| Lerchenweg 6 | O | 55,6 | 49,8 | Perouse |
| Lerchenweg 7 | O | 56,1 | 50,5 | Perouse |
| Lerchenweg 8 | N | 55,7 | 50,1 | Perouse |
| Lerchenweg 9 | O | 55,4 | 49,8 | Perouse |
| Lerchenweg 12 | O | 56,4 | 50,6 | Perouse |
| Lerchenweg 14 | O | 56,3 | 50,5 | Perouse |
| Lerchenweg 17 | O | 55,2 | 49,7 | Perouse |
| Lerchenweg 18 | O | 55,8 | 50,1 | Perouse |
| Lerchenweg 19 | N | 54,5 | 49,0 | Perouse |
| Lerchenweg 20 | O | 55,4 | 49,5 | Perouse |
| Lerchenweg 21 | N | 53,8 | 48,2 | Perouse |
| Lerchenweg 21/1 | N | 54,2 | 48,7 | Perouse |
| Lerchenweg 23 | N | 53,7 | 48,1 | Perouse |
| Lerchenweg 23/1 | N | 54,0 | 48,5 | Perouse |
| Lerchenweg 24 | O | 54,9 | 49,2 | Perouse |
| Lerchenweg 25 | N | 53,8 | 48,3 | Perouse |
| Lerchenweg 26 | N | 55,0 | 49,4 | Perouse |
| Lerchenweg 30 | O | 55,5 | 49,9 | Perouse |
| Lerchenweg 31 | N | 53,4 | 47,9 | Perouse |
| Lerchenweg 34 | O | 55,2 | 49,7 | Perouse |
| Lerchenweg 36 | N | 53,6 | 48,1 | Perouse |
| Lerchenweg 38 | N | 53,5 | 48,0 | Perouse |
| Lerchenweg 40 | O | 54,0 | 48,4 | Perouse |
| Lerchenweg 42 | N | 53,5 | 48,1 | Perouse |
| Lerchenweg 44 | N | 53,4 | 47,8 | Perouse |
| Lerchenweg 46 | O | 52,4 | 46,7 | Perouse |
| Malmsheimer Straße 8 | O | 62,7 | 55,9 | Perouse |
| Malmsheimer Straße 10 | S | 55,2 | 48,6 | Perouse |
| Malmsheimer Straße 12 | O | 64,5 | 57,5 | Perouse |
| Nelkenweg 2 | O | 52,6 | 46,6 | Perouse |
| Nelkenweg 3 | NO | 51,7 | 45,6 | Perouse |
| Nelkenweg 4 | N | 50,8 | 44,6 | Perouse |
| Nelkenweg 6 | O | 51,9 | 46,0 | Perouse |
| Nelkenweg 8 | N | 51,3 | 44,9 | Perouse |
| Piemontweg 1 | N | 53,0 | 47,5 | Perouse |
| Piemontweg 2 | O | 52,8 | 47,2 | Perouse |
| Piemontweg 3 | N | 52,9 | 47,5 | Perouse |
| Piemontweg 4 | N | 53,1 | 47,5 | Perouse |
| Piemontweg 5 | N | 52,9 | 47,4 | Perouse |
| Piemontweg 6 | N | 52,5 | 46,9 | Perouse |
| Piemontweg 7 | N | 52,6 | 47,1 | Perouse |

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



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

| Anschrift | lauteste Fassade | Beurteilungspegel nach RLS-90 | | Gemarkung |
|-------------------|------------------|-------------------------------|------------------------|-----------|
| | | tags LrT in dB(A) | nachts LrN in dB(A) | |
| Piemontweg 8 | N | 52,8 | 47,2 | Perouse |
| Piemontweg 9 | N | 52,7 | 47,2 | Perouse |
| Piemontweg 10 | N | 52,3 | 46,7 | Perouse |
| Piemontweg 11 | N | 52,7 | 47,2 | Perouse |
| Piemontweg 12 | N | 52,4 | 46,8 | Perouse |
| Piemontweg 13 | N | 52,6 | 47,1 | Perouse |
| Piemontweg 15 | N | 52,6 | 47,1 | Perouse |
| Piemontweg 17 | N | 52,5 | 47,0 | Perouse |
| Piemontweg 23 | N | 52,3 | 46,7 | Perouse |
| Piemontweg 25 | N | 52,3 | 46,7 | Perouse |
| Piemontweg 31 | N | 52,1 | 46,5 | Perouse |
| Rosenstraße 1 | O | 54,5 | 48,9 | Perouse |
| Rosenstraße 3 | N | 53,0 | 47,5 | Perouse |
| Rosenstraße 4 | N | 53,5 | 47,9 | Perouse |
| Rosenstraße 5 | N | 53,2 | 47,6 | Perouse |
| Rosenstraße 6 | N | 53,4 | 47,9 | Perouse |
| Rosenstraße 7 | N | 53,3 | 47,7 | Perouse |
| Rosenstraße 8 | N | 53,7 | 48,0 | Perouse |
| Rosenstraße 9 | N | 53,0 | 47,4 | Perouse |
| Rosenstraße 10 | N | 53,8 | 48,0 | Perouse |
| Rosenstraße 11 | N | 52,6 | 47,1 | Perouse |
| Rosenstraße 12 | N | 53,5 | 47,6 | Perouse |
| Rosenstraße 13 | N | 52,7 | 47,0 | Perouse |
| Rosenstraße 14 | N | 53,6 | 47,8 | Perouse |
| Rosenstraße 20 | N | 54,7 | 48,5 | Perouse |
| Rosenstraße 21 | N | 53,7 | 47,0 | Perouse |
| Rosenstraße 22 | N | 53,8 | 47,4 | Perouse |
| Rosenstraße 23 | N | 53,1 | 46,4 | Perouse |
| Rosenstraße 24 | N | 54,8 | 48,4 | Perouse |
| Rosenstraße 25 | O | 53,4 | 47,2 | Perouse |
| Rosenstraße 27 | O | 53,2 | 47,0 | Perouse |
| Schwalbenweg 1 | N | 53,5 | 47,8 | Perouse |
| Schwalbenweg 1/1 | O | 53,0 | 47,2 | Perouse |
| Schwalbenweg 2 | O | 53,7 | 48,1 | Perouse |
| Schwalbenweg 3 | N | 53,6 | 48,1 | Perouse |
| Schwalbenweg 4 | N | 50,5 | 45,2 | Perouse |
| Schwalbenweg 5 | O | 54,1 | 48,5 | Perouse |
| Schwalbenweg 6 | N | 53,3 | 47,7 | Perouse |
| Seewiesenstraße 1 | N | 57,9 | 52,3 | Perouse |
| Silcherstraße 3 | O | 52,9 | 47,5 | Perouse |
| Silcherstraße 4 | N | 53,6 | 48,0 | Perouse |
| Silcherstraße 8 | O | 56,0 | 50,4 | Perouse |
| Tannenweg 2 | NO | 58,5 | 52,7 | Perouse |
| Tannenweg 3 | O | 59,4 | 53,0 | Perouse |
| Tannenweg 5 | O | 59,7 | 53,2 | Perouse |
| Tannenweg 5/1 | O | 60,1 | 53,6 | Perouse |
| Tannenweg 5/2 | O | 60,1 | 53,5 | Perouse |
| Tannenweg 6 | O | 59,2 | 53,1 | Perouse |
| Tannenweg 6/1 | N | 57,3 | 51,6 | Perouse |
| Tannenweg 6/2 | N | 57,3 | 51,6 | Perouse |
| Tannenweg 7 | O | 60,0 | 53,5 | Perouse |
| Tannenweg 7/1 | O | 60,1 | 53,5 | Perouse |
| Tannenweg 7/2 | O | 60,0 | 53,5 | Perouse |
| Tannenweg 8 | O | 57,7 | 51,5 | Perouse |
| Tannenweg 10 | O | 56,5 | 50,5 | Perouse |
| Tannenweg 11 | N | 59,1 | 52,9 | Perouse |
| Tannenweg 12 | N | 57,7 | 51,9 | Perouse |
| Tannenweg 13 | O | 60,3 | 53,6 | Perouse |

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



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

| Anschrift | lauteste Fassade | Beurteilungspegel nach RLS-90 | | Gemarkung |
|-----------------------|------------------|-------------------------------|------------------------|-----------|
| | | tags LrT in dB(A) | nachts LrN in dB(A) | |
| Tannenweg 15 | O | 59,7 | 53,2 | Perouse |
| Tannenweg 16 | O | 58,0 | 51,7 | Perouse |
| Tannenweg 17 | O | 60,3 | 53,6 | Perouse |
| Tannenweg 18 | O | 55,4 | 49,5 | Perouse |
| Tannenweg 19 | O | 59,5 | 52,9 | Perouse |
| Tannenweg 20 | O | 55,4 | 49,4 | Perouse |
| Tannenweg 21 | O | 59,4 | 52,8 | Perouse |
| Tannenweg 22 | O | 55,7 | 49,5 | Perouse |
| Tannenweg 23 | O | 59,3 | 52,7 | Perouse |
| Tannenweg 25 | O | 59,1 | 52,5 | Perouse |
| Tulpenweg 1 | O | 53,1 | 47,3 | Perouse |
| Tulpenweg 3 | O | 52,5 | 46,7 | Perouse |
| Tulpenweg 4 | N | 52,5 | 46,0 | Perouse |
| Tulpenweg 5 | N | 52,3 | 46,5 | Perouse |
| Tulpenweg 7 | N | 52,7 | 46,8 | Perouse |
| Tulpenweg 9 | N | 52,2 | 46,1 | Perouse |
| Tulpenweg 11 | N | 52,5 | 46,5 | Perouse |
| Tulpenweg 13 | NO | 53,4 | 47,5 | Perouse |
| Tulpenweg 14 | O | 51,9 | 45,9 | Perouse |
| Tulpenweg 15 | N | 53,2 | 47,2 | Perouse |
| Tulpenweg 16 | O | 52,1 | 46,2 | Perouse |
| Tulpenweg 17 | N | 53,4 | 47,3 | Perouse |
| Tulpenweg 18 | O | 52,0 | 46,1 | Perouse |
| Tulpenweg 19 | N | 53,3 | 47,2 | Perouse |
| Tulpenweg 20 | O | 51,6 | 45,8 | Perouse |
| Tulpenweg 21 | N | 53,1 | 46,9 | Perouse |
| Tulpenweg 22 | O | 51,6 | 45,8 | Perouse |
| Tulpenweg 23 | N | 53,2 | 47,2 | Perouse |
| Tulpenweg 24 | O | 50,8 | 44,8 | Perouse |
| Tulpenweg 25 | O | 52,4 | 46,2 | Perouse |
| Tulpenweg 26 | N | 52,3 | 46,6 | Perouse |
| Tulpenweg 27 | O | 52,7 | 46,6 | Perouse |
| Tulpenweg 28 | N | 52,2 | 46,4 | Perouse |
| Tulpenweg 29 | O | 52,4 | 46,4 | Perouse |
| Tulpenweg 30 | N | 52,5 | 46,7 | Perouse |
| Tulpenweg 31 | O | 51,0 | 45,2 | Perouse |
| Tulpenweg 32 | N | 52,4 | 46,6 | Perouse |
| Tulpenweg 33 | O | 52,0 | 46,2 | Perouse |
| Untere Gasse 1 | O | 57,6 | 51,6 | Perouse |
| Vogt-Greber-Straße 1 | O | 55,5 | 50,0 | Perouse |
| Vogt-Greber-Straße 2 | O | 55,4 | 49,8 | Perouse |
| Vogt-Greber-Straße 3 | N | 53,1 | 47,4 | Perouse |
| Vogt-Greber-Straße 10 | O | 54,4 | 48,9 | Perouse |
| Vogt-Greber-Straße 12 | O | 55,3 | 49,7 | Perouse |
| Waldenserstraße 1 | O | 59,7 | 53,6 | Perouse |
| Waldenserstraße 4 | N | 60,0 | 54,3 | Perouse |
| Waldenserstraße 6 | N | 59,8 | 54,1 | Perouse |
| Waldenserstraße 8 | N | 60,2 | 54,6 | Perouse |
| Waldenserstraße 10 | N | 58,2 | 52,8 | Perouse |
| Waldenserstraße 11 | N | 59,5 | 53,9 | Perouse |
| Waldenserstraße 13 | N | 58,9 | 53,2 | Perouse |
| Waldenserstraße 14 | O | 58,6 | 53,0 | Perouse |
| Waldenserstraße 15 | O | 55,8 | 50,2 | Perouse |
| Waldenserstraße 16 | N | 58,8 | 53,2 | Perouse |
| Waldenserstraße 17 | N | 58,9 | 53,2 | Perouse |
| Waldenserstraße 19 | N | 57,4 | 51,8 | Perouse |
| Waldenserstraße 21 | N | 57,2 | 51,6 | Perouse |
| Waldenserstraße 23 | N | 58,7 | 53,0 | Perouse |

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



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

| Anschrift | lauteste Fassade | Beurteilungspegel nach RLS-90 | | Gemarkung |
|------------------------|------------------|-------------------------------|------------------------|-----------|
| | | tags LrT in dB(A) | nachts LrN in dB(A) | |
| Waldenserstraße 26 | N | 53,2 | 47,8 | Perouse |
| Waldenserstraße 27 | N | 57,3 | 51,6 | Perouse |
| Waldenserstraße 28 | O | 57,2 | 51,7 | Perouse |
| Waldenserstraße 31 | N | 57,2 | 51,4 | Perouse |
| Waldenserstraße 33 | O | 56,4 | 50,8 | Perouse |
| Waldenserstraße 37 | N | 56,1 | 50,3 | Perouse |
| Waldenserstraße 39 | O | 55,9 | 50,3 | Perouse |
| Waldenserstraße 43 | O | 56,7 | 51,0 | Perouse |
| Waldenserstraße 44 | N | 57,2 | 51,6 | Perouse |
| Waldenserstraße 44/1 | N | 57,5 | 52,0 | Perouse |
| Waldenserstraße 45 | O | 55,7 | 50,0 | Perouse |
| Waldenserstraße 48 | O | 54,7 | 49,1 | Perouse |
| Waldenserstraße 49 | N | 55,6 | 50,0 | Perouse |
| Waldenserstraße 51 | O | 53,7 | 48,0 | Perouse |
| Waldenserstraße 55 | O | 54,7 | 49,0 | Perouse |
| Waldenserstraße 57 | N | 54,4 | 48,8 | Perouse |
| Waldenserstraße 59 | N | 54,4 | 48,8 | Perouse |
| Waldenserstraße 60 | O | 52,9 | 47,0 | Perouse |
| Waldenserstraße 61 | N | 54,4 | 48,8 | Perouse |
| Waldenserstraße 63 | N | 54,5 | 48,9 | Perouse |
| Waldenserstraße 64 | O | 54,4 | 48,8 | Perouse |
| Waldenserstraße 65 | N | 54,6 | 49,0 | Perouse |
| Waldenserstraße 66 | O | 53,1 | 47,4 | Perouse |
| Waldenserstraße 67 | N | 54,1 | 48,5 | Perouse |
| Waldenserstraße 68 | N | 51,9 | 46,1 | Perouse |
| Waldenserstraße 69 | N | 51,9 | 46,4 | Perouse |
| Waldenserstraße 70 | O | 53,0 | 47,4 | Perouse |
| Waldenserstraße 71 | N | 53,2 | 47,6 | Perouse |
| Waldenserstraße 72 | O | 52,2 | 46,3 | Perouse |
| Waldenserstraße 73 | O | 54,1 | 48,5 | Perouse |
| Wilhelm-Kopp-Straße 5 | O | 55,6 | 49,4 | Perouse |
| Wilhelm-Kopp-Straße 7 | N | 57,0 | 50,4 | Perouse |
| Wilhelm-Kopp-Straße 8 | N | 56,0 | 49,7 | Perouse |
| Wilhelm-Kopp-Straße 10 | N | 54,6 | 48,3 | Perouse |
| Wilhelm-Kopp-Straße 11 | N | 53,7 | 47,6 | Perouse |
| Wilhelm-Kopp-Straße 12 | O | 52,5 | 46,8 | Perouse |
| Wilhelm-Kopp-Straße 14 | O | 52,3 | 46,6 | Perouse |
| Wilhelm-Kopp-Straße 16 | O | 51,9 | 46,3 | Perouse |
| Wilhelm-Kopp-Straße 17 | O | 52,3 | 46,6 | Perouse |
| Wilhelm-Kopp-Straße 18 | O | 52,3 | 46,5 | Perouse |
| Wilhelm-Kopp-Straße 20 | O | 51,4 | 45,6 | Perouse |
| Wilhelm-Kopp-Straße 21 | N | 53,3 | 47,7 | Perouse |
| Wilhelm-Kopp-Straße 22 | O | 53,6 | 47,7 | Perouse |
| Wilhelm-Kopp-Straße 23 | N | 52,9 | 47,4 | Perouse |
| Wilhelm-Kopp-Straße 24 | N | 53,0 | 47,4 | Perouse |
| Wilhelm-Kopp-Straße 25 | N | 53,1 | 47,6 | Perouse |
| Wilhelm-Kopp-Straße 29 | O | 53,2 | 47,6 | Perouse |
| Wilhelm-Kopp-Straße 33 | N | 53,2 | 47,8 | Perouse |
| Wilhelm-Kopp-Straße 35 | N | 52,6 | 47,2 | Perouse |
| Ziegelhütte 17 | O | 64,4 | 58,6 | Perouse |
| Ziegelhütte 18 | O | 61,5 | 55,9 | Perouse |
| Ziegelhütte 20 | O | 67,6 | 60,4 | Perouse |
| Aichinger Straße 1 | N | 52,5 | 46,6 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 2 | N | 52,2 | 46,4 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 3 | N | 51,4 | 45,5 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 4 | N | 51,8 | 46,2 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 5 | W | 50,7 | 45,0 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 6 | N | 51,2 | 45,7 | Rutesheim |

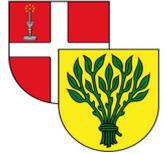
Lärmaktionsplan Stadt Rutesheim Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

| Anschrift | lauteste Fassade | Beurteilungspegel nach RLS-90 | | Gemarkung |
|-----------------------------|------------------|-------------------------------|------------------------|-----------|
| | | tags LrT in dB(A) | nachts LrN in dB(A) | |
| Aichinger Straße 7 | S | 49,9 | 44,5 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 8 | N | 50,9 | 45,5 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 9 | N | 50,5 | 45,4 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 10 | N | 50,8 | 45,4 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 11 | N | 50,1 | 44,9 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 12 | N | 50,8 | 45,5 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 13 | N | 50,5 | 45,3 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 14 | N | 50,3 | 45,1 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 15 | S | 50,3 | 45,1 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 16 | N | 50,3 | 45,1 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 17 | N | 50,8 | 45,7 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 18 | N | 51,1 | 46,0 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 19 | N | 50,7 | 45,6 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 20 | N | 50,8 | 45,7 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 20/1 | N | 50,9 | 45,9 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 21 | N | 50,4 | 45,3 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 22 | N | 50,8 | 45,7 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 23 | O | 50,8 | 45,8 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 24 | O | 50,8 | 45,9 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 25 | N | 51,0 | 45,9 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 26 | N | 50,7 | 45,7 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 27 | S | 51,2 | 46,2 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 28 | N | 51,1 | 46,1 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 29 | N | 51,3 | 46,3 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 29/1 | N | 51,7 | 46,7 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 30 | N | 51,2 | 46,2 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 31 | O | 52,0 | 47,1 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 32 | N | 51,6 | 46,6 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 33 | S | 52,1 | 47,2 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 34 | N | 51,4 | 46,4 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 34/1 | N | 51,7 | 46,7 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 35 | S | 52,6 | 47,7 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 36 | S | 51,7 | 46,8 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 37 | S | 52,8 | 47,9 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 38 | S | 54,2 | 49,3 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 39 | S | 52,9 | 48,0 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 39/1 | SO | 52,6 | 47,8 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 40 | O | 52,6 | 47,7 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 42 | S | 51,1 | 46,2 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 43 | O | 54,4 | 49,5 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 43/1 | S | 53,0 | 48,1 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 44 | O | 54,2 | 49,3 | Rutesheim |
| Aichinger Straße 44/1 | N | 52,0 | 47,0 | Rutesheim |
| Albert-Schweitzer-Straße 1 | W | 57,8 | 49,3 | Rutesheim |
| Albert-Schweitzer-Straße 2 | W | 57,7 | 49,2 | Rutesheim |
| Albert-Schweitzer-Straße 4 | W | 52,3 | 44,7 | Rutesheim |
| Albert-Schweitzer-Straße 20 | S | 51,6 | 44,1 | Rutesheim |
| Albrecht-Dürer-Weg 1 | N | 53,2 | 48,1 | Rutesheim |
| Albrecht-Dürer-Weg 2 | W | 53,2 | 48,2 | Rutesheim |
| Albrecht-Dürer-Weg 3 | W | 53,0 | 48,0 | Rutesheim |
| Albrecht-Dürer-Weg 4 | W | 52,7 | 47,6 | Rutesheim |
| Albrecht-Dürer-Weg 5 | W | 53,0 | 48,0 | Rutesheim |
| Albrecht-Dürer-Weg 6 | W | 53,0 | 47,9 | Rutesheim |
| Alemannenstraße 4 | S | 51,4 | 46,0 | Rutesheim |
| Alemannenstraße 6 | S | 51,9 | 46,5 | Rutesheim |
| Alemannenstraße 8 | S | 51,8 | 46,3 | Rutesheim |
| Alemannenstraße 9 | S | 52,2 | 46,8 | Rutesheim |
| Alemannenstraße 10 | S | 51,9 | 46,4 | Rutesheim |

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



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

| Anschrift | lauteste Fassade | Beurteilungspegel nach RLS-90 | | Gemarkung |
|--------------------|------------------|-------------------------------|------------------------|-----------|
| | | tags LrT in dB(A) | nachts LrN in dB(A) | |
| Alemannenstraße 11 | S | 51,2 | 45,8 | Rutesheim |
| Alemannenstraße 12 | W | 52,0 | 46,4 | Rutesheim |
| Alemannenstraße 13 | S | 51,6 | 46,2 | Rutesheim |
| Alemannenstraße 18 | S | 53,2 | 47,3 | Rutesheim |
| Am Heuweg 1 | W | 53,7 | 46,4 | Rutesheim |
| Am Heuweg 2 | W | 56,7 | 49,0 | Rutesheim |
| Am Heuweg 2/1 | N | 53,2 | 46,1 | Rutesheim |
| Am Heuweg 3 | N | 51,1 | 45,4 | Rutesheim |
| Am Heuweg 4 | N | 52,0 | 45,7 | Rutesheim |
| Am Heuweg 4/1 | N | 50,6 | 44,5 | Rutesheim |
| Am Heuweg 5 | N | 50,0 | 44,6 | Rutesheim |
| Am Heuweg 6 | W | 50,6 | 44,5 | Rutesheim |
| Am Heuweg 7 | N | 49,8 | 44,3 | Rutesheim |
| Am Heuweg 8 | N | 50,2 | 44,6 | Rutesheim |
| Am Heuweg 10 | N | 50,0 | 44,5 | Rutesheim |
| Am Heuweg 12 | N | 49,6 | 44,3 | Rutesheim |
| Am Heuweg 15 | N | 49,7 | 44,6 | Rutesheim |
| Am Heuweg 17 | N | 49,7 | 44,7 | Rutesheim |
| Am Heuweg 18 | N | 50,8 | 45,5 | Rutesheim |
| Am Heuweg 19 | N | 49,9 | 44,8 | Rutesheim |
| Am Heuweg 20 | N | 50,7 | 45,4 | Rutesheim |
| Am Heuweg 22 | N | 50,2 | 45,0 | Rutesheim |
| Am Heuweg 23 | N | 49,5 | 44,4 | Rutesheim |
| Am Heuweg 24 | N | 50,2 | 45,0 | Rutesheim |
| Am Heuweg 25 | N | 49,7 | 44,7 | Rutesheim |
| Am Heuweg 26 | N | 50,6 | 45,5 | Rutesheim |
| Am Heuweg 27 | N | 49,8 | 44,8 | Rutesheim |
| Am Heuweg 28 | N | 49,7 | 44,7 | Rutesheim |
| Am Heuweg 29 | S | 49,3 | 44,3 | Rutesheim |
| Am Heuweg 30 | N | 51,6 | 46,5 | Rutesheim |
| Am Heuweg 31 | N | 49,8 | 44,7 | Rutesheim |
| Am Heuweg 32 | N | 51,3 | 46,3 | Rutesheim |
| Am Heuweg 32/1 | N | 50,0 | 45,0 | Rutesheim |
| Am Heuweg 33 | N | 50,0 | 45,0 | Rutesheim |
| Am Heuweg 34 | O | 50,3 | 45,4 | Rutesheim |
| Am Heuweg 35 | N | 50,4 | 45,4 | Rutesheim |
| Am Heuweg 37 | N | 50,6 | 45,6 | Rutesheim |
| Am Heuweg 39 | N | 51,0 | 46,0 | Rutesheim |
| Am Heuweg 41 | O | 51,0 | 46,0 | Rutesheim |
| Am Heuweg 43 | N | 50,3 | 45,3 | Rutesheim |
| Am Heuweg 43/1 | O | 51,0 | 46,1 | Rutesheim |
| Am Heuweg 45 | O | 51,8 | 46,9 | Rutesheim |
| Am Heuweg 47 | O | 52,7 | 47,9 | Rutesheim |
| Am Wasserturm 5 | S | 53,9 | 49,0 | Rutesheim |
| Am Wasserturm 9 | W | 57,4 | 52,4 | Rutesheim |
| Amselweg 8 | S | 53,1 | 47,9 | Rutesheim |
| Amselweg 9 | S | 49,9 | 44,5 | Rutesheim |
| Amselweg 10 | S | 52,6 | 47,3 | Rutesheim |
| Amselweg 11 | W | 52,1 | 46,5 | Rutesheim |
| Amselweg 12 | W | 50,8 | 45,5 | Rutesheim |
| Amselweg 13 | S | 52,7 | 47,2 | Rutesheim |
| Amselweg 15 | SW | 52,9 | 47,6 | Rutesheim |
| Amselweg 16 | S | 51,2 | 45,4 | Rutesheim |
| Amselweg 17 | SW | 52,5 | 47,2 | Rutesheim |
| Auf der Steige 2 | S | 51,8 | 45,6 | Rutesheim |
| Auf der Steige 2/1 | O | 51,3 | 44,7 | Rutesheim |
| Auf der Steige 3 | S | 52,9 | 47,3 | Rutesheim |
| Auf der Steige 5 | S | 52,7 | 47,1 | Rutesheim |

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



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

| Anschrift | lauteste Fassade | Beurteilungspegel nach RLS-90 | | Gemarkung |
|---------------------|------------------|-------------------------------|------------------------|-----------|
| | | tags LrT in dB(A) | nachts LrN in dB(A) | |
| Auf der Steige 7 | O | 50,1 | 44,1 | Rutesheim |
| Auf der Steige 8 | S | 51,6 | 45,8 | Rutesheim |
| Auf der Steige 9 | S | 52,9 | 47,6 | Rutesheim |
| Auf der Steige 11 | S | 53,1 | 47,8 | Rutesheim |
| Auf der Steige 12 | S | 51,8 | 46,1 | Rutesheim |
| Auf der Steige 13 | S | 52,9 | 47,7 | Rutesheim |
| Auf der Steige 14 | S | 51,5 | 45,7 | Rutesheim |
| Auf der Steige 15 | S | 52,9 | 47,7 | Rutesheim |
| Auf der Steige 15/1 | W | 53,2 | 48,3 | Rutesheim |
| Auf der Steige 16 | S | 50,5 | 44,9 | Rutesheim |
| Auf der Steige 17 | S | 52,6 | 47,5 | Rutesheim |
| Auf der Steige 18 | S | 50,6 | 45,0 | Rutesheim |
| Auf der Steige 19 | S | 53,1 | 48,0 | Rutesheim |
| Auf der Steige 20 | S | 51,6 | 46,1 | Rutesheim |
| Auf der Steige 21 | S | 53,2 | 48,1 | Rutesheim |
| Auf der Steige 23 | O | 54,1 | 48,9 | Rutesheim |
| Auf der Steige 24 | S | 51,8 | 46,5 | Rutesheim |
| Auf der Steige 24/1 | S | 51,3 | 46,0 | Rutesheim |
| Auf der Steige 24/2 | S | 52,0 | 46,9 | Rutesheim |
| Auf der Steige 24/3 | O | 51,1 | 44,2 | Rutesheim |
| Auf der Steige 24/5 | O | 50,0 | 44,2 | Rutesheim |
| Auf der Steige 24/7 | S | 49,9 | 44,2 | Rutesheim |
| Auf der Steige 24/8 | W | 50,4 | 45,2 | Rutesheim |
| Auf der Steige 25 | S | 53,0 | 47,9 | Rutesheim |
| Auf der Steige 26 | S | 52,6 | 47,4 | Rutesheim |
| Auf der Steige 27 | O | 53,4 | 48,3 | Rutesheim |
| Auf der Steige 28 | W | 52,0 | 46,8 | Rutesheim |
| Auf der Steige 29 | S | 53,5 | 48,5 | Rutesheim |
| Auf der Steige 29/1 | S | 53,5 | 48,5 | Rutesheim |
| Auf der Steige 30 | O | 53,3 | 48,2 | Rutesheim |
| Auf der Steige 31 | S | 53,6 | 48,5 | Rutesheim |
| Auf der Steige 31/1 | S | 53,5 | 48,5 | Rutesheim |
| Auf der Steige 32 | S | 52,4 | 47,1 | Rutesheim |
| Auf der Steige 33 | S | 53,9 | 48,9 | Rutesheim |
| Auf der Steige 34 | S | 52,6 | 47,5 | Rutesheim |
| Auf der Steige 35 | S | 53,9 | 48,9 | Rutesheim |
| Auf der Steige 36 | S | 52,7 | 47,6 | Rutesheim |
| Auf der Steige 37 | S | 54,0 | 49,1 | Rutesheim |
| Auf der Steige 38 | S | 53,1 | 48,1 | Rutesheim |
| Auf der Steige 39 | S | 54,2 | 49,2 | Rutesheim |
| Auf der Steige 40 | W | 53,6 | 48,5 | Rutesheim |
| Auf der Steige 41 | S | 54,2 | 49,3 | Rutesheim |
| Auf der Steige 41/1 | S | 54,2 | 49,3 | Rutesheim |
| Auf der Steige 42 | W | 53,3 | 48,2 | Rutesheim |
| Auf der Steige 43 | O | 54,5 | 49,5 | Rutesheim |
| Auf der Steige 44 | W | 53,1 | 47,9 | Rutesheim |
| Auf der Steige 45 | S | 54,5 | 49,5 | Rutesheim |
| Auf der Steige 46 | W | 53,2 | 48,1 | Rutesheim |
| Auf der Steige 47 | O | 55,2 | 50,2 | Rutesheim |
| Auf der Steige 48 | N | 52,9 | 47,5 | Rutesheim |
| Auf der Steige 49 | N | 54,3 | 49,3 | Rutesheim |
| Auf der Steige 50 | W | 53,4 | 48,3 | Rutesheim |
| Auf der Steige 51 | W | 53,5 | 48,4 | Rutesheim |
| Auf der Steige 51/1 | W | 53,6 | 48,5 | Rutesheim |
| Auf der Steige 52 | S | 52,4 | 47,3 | Rutesheim |
| Auf der Steige 53 | W | 53,6 | 48,5 | Rutesheim |
| Auf der Steige 53/1 | W | 53,7 | 48,6 | Rutesheim |
| Auf der Steige 54 | W | 53,0 | 47,7 | Rutesheim |

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



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

| Anschrift | lauteste Fassade | Beurteilungspegel nach RLS-90 | | Gemarkung |
|----------------------|------------------|-------------------------------|------------------------|-----------|
| | | tags LrT in dB(A) | nachts LrN in dB(A) | |
| Auf der Steige 55 | W | 53,4 | 48,3 | Rutesheim |
| Auf der Steige 55/1 | W | 53,2 | 48,1 | Rutesheim |
| Auf der Steige 57 | W | 53,1 | 47,9 | Rutesheim |
| Auf der Steige 57/1 | W | 53,1 | 47,9 | Rutesheim |
| Auf der Steige 59 | W | 53,4 | 48,2 | Rutesheim |
| Auf der Steige 61 | W | 53,3 | 48,1 | Rutesheim |
| Auf der Steige 63 | N | 52,5 | 47,1 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 2 | N | 65,4 | 57,1 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 3 | SW | 64,4 | 56,0 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 6 | NO | 66,3 | 57,8 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 7 | W | 62,8 | 54,5 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 9 | S | 59,0 | 51,1 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 9/1 | W | 63,3 | 55,0 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 10 | NO | 63,8 | 55,4 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 11 | W | 63,3 | 55,0 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 15 | W | 61,5 | 53,2 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 15/1 | S | 58,8 | 50,8 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 15/2 | S | 52,3 | 45,1 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 15/3 | S | 53,2 | 46,3 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 15/4 | S | 51,8 | 45,2 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 15/5 | W | 62,4 | 54,1 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 15/6 | S | 60,1 | 52,1 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 23 | W | 61,5 | 53,3 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 25 | W | 60,9 | 52,7 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 26 | O | 63,5 | 55,1 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 27 | W | 61,6 | 53,4 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 29 | W | 61,0 | 52,9 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 34 | O | 62,4 | 54,1 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 36 | O | 61,7 | 53,5 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 38 | O | 61,8 | 53,6 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 40 | O | 62,1 | 53,8 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 42 | O | 62,2 | 54,0 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 44 | O | 62,2 | 54,0 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 46 | O | 62,1 | 53,8 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 48 | O | 62,0 | 53,7 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 50 | O | 61,9 | 53,6 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 52 | O | 61,9 | 53,7 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 54 | O | 61,9 | 53,7 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 56 | O | 61,8 | 53,6 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 58 | O | 62,3 | 54,1 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 60 | O | 62,3 | 54,1 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 62 | O | 61,8 | 53,7 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 64 | O | 62,3 | 54,0 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 64/1 | O | 62,0 | 53,7 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 64/2 | O | 60,9 | 52,6 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 64/3 | O | 62,1 | 54,0 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 64/4 | O | 62,2 | 54,0 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 65 | W | 63,2 | 55,1 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 66 | O | 63,4 | 55,1 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 68 | O | 63,1 | 55,1 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 202 | N | 56,2 | 48,3 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 204 | N | 57,2 | 49,1 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 206 | N | 62,4 | 54,1 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 208 | N | 63,4 | 55,0 | Rutesheim |
| Bahnhofstraße 210 | N | 63,2 | 54,9 | Rutesheim |
| Beethovenstraße 8 | W | 52,1 | 44,8 | Rutesheim |
| Beethovenstraße 10 | S | 50,8 | 45,0 | Rutesheim |
| Beethovenstraße 10/1 | S | 51,2 | 45,2 | Rutesheim |

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



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

| Anschrift | lauteste Fassade | Beurteilungspegel nach RLS-90 | | Gemarkung |
|----------------------|---------------------|-------------------------------|------------------------|-----------|
| | | tags LrT in dB(A) | nachts LrN in dB(A) | |
| Beethovenstraße 10/2 | S | 51,9 | 45,6 | Rutesheim |
| Beethovenstraße 10/3 | S | 52,7 | 46,1 | Rutesheim |
| Beethovenstraße 10/4 | S | 55,1 | 47,8 | Rutesheim |
| Beethovenstraße 12 | S | 50,2 | 44,4 | Rutesheim |
| Beethovenstraße 12/1 | S | 50,9 | 45,0 | Rutesheim |
| Beethovenstraße 17 | S | 50,5 | 44,8 | Rutesheim |
| Birkenstraße 1 | S | 49,7 | 44,2 | Rutesheim |
| Birkenstraße 2 | S | 50,0 | 44,6 | Rutesheim |
| Birkenstraße 9 | W | 49,9 | 44,1 | Rutesheim |
| Birkenstraße 10 | N | 55,7 | 47,6 | Rutesheim |
| Bismarckstraße 1 | S | 51,0 | 45,5 | Rutesheim |
| Bismarckstraße 2 | W | 50,4 | 44,9 | Rutesheim |
| Bismarckstraße 3 | S | 51,2 | 45,7 | Rutesheim |
| Bismarckstraße 4 | S | 51,2 | 45,8 | Rutesheim |
| Bismarckstraße 5 | S | 51,6 | 46,2 | Rutesheim |
| Bismarckstraße 6 | S | 51,1 | 45,6 | Rutesheim |
| Bismarckstraße 9 | S | 50,3 | 44,8 | Rutesheim |
| Bismarckstraße 10 | S | 50,9 | 45,3 | Rutesheim |
| Bismarckstraße 11 | S | 51,1 | 45,4 | Rutesheim |
| Bismarckstraße 12 | S | 51,4 | 45,8 | Rutesheim |
| Bismarckstraße 13 | S | 52,6 | 47,1 | Rutesheim |
| Bismarckstraße 14 | S | 51,6 | 46,0 | Rutesheim |
| Bismarckstraße 15 | S | 52,4 | 46,7 | Rutesheim |
| Bismarckstraße 16 | S | 51,8 | 46,2 | Rutesheim |
| Bismarckstraße 17 | S | 52,3 | 46,6 | Rutesheim |
| Bismarckstraße 18 | S | 51,9 | 46,4 | Rutesheim |
| Bismarckstraße 19/1 | S | 52,2 | 46,4 | Rutesheim |
| Bismarckstraße 20 | S | 52,2 | 46,6 | Rutesheim |
| Bismarckstraße 21 | S | 53,6 | 47,7 | Rutesheim |
| Bismarckstraße 22 | S | 52,2 | 46,6 | Rutesheim |
| Blumenstraße 1 | S | 68,9 | 58,0 | Rutesheim |
| Blumenstraße 2 | SO | 65,2 | 54,6 | Rutesheim |
| Blumenstraße 2/1 | S | 52,2 | 44,6 | Rutesheim |
| Blumenstraße 3 | SW | 63,1 | 52,8 | Rutesheim |
| Blumenstraße 4 | S | 54,3 | 44,2 | Rutesheim |
| Blumenstraße 8 | W | 54,2 | 46,7 | Rutesheim |
| Blumenstraße 9 | SW | 57,6 | 48,4 | Rutesheim |
| Blumenstraße 10 | W | 54,3 | 46,6 | Rutesheim |
| Blumenstraße 11 | SW | 57,0 | 47,9 | Rutesheim |
| Blumenstraße 13 | SW | 56,9 | 48,0 | Rutesheim |
| Blumenstraße 14 | W | 53,3 | 45,8 | Rutesheim |
| Blumenstraße 15 | SW | 55,9 | 46,6 | Rutesheim |
| Blumenstraße 16 | W | 52,0 | 44,6 | Rutesheim |
| Blumenstraße 17 | SW | 55,6 | 47,0 | Rutesheim |
| Blumenstraße 18 | W | 52,4 | 45,5 | Rutesheim |
| Blumenstraße 18/1 | S | 51,8 | 44,3 | Rutesheim |
| Blumenstraße 19 | SW | 56,1 | 47,5 | Rutesheim |
| Blumenstraße 20 | W | 51,2 | 44,8 | Rutesheim |
| Blumenstraße 21 | SW | 54,5 | 46,3 | Rutesheim |
| Blumenstraße 22 | W | 51,0 | 44,7 | Rutesheim |
| Blumenstraße 23 | SW | 54,3 | 46,2 | Rutesheim |
| Blumenstraße 25 | SW | 54,7 | 46,6 | Rutesheim |
| Blumenstraße 27 | SW | 53,3 | 45,6 | Rutesheim |
| Blumenstraße 28 | W | 51,2 | 44,7 | Rutesheim |
| Blumenstraße 29 | SW | 53,5 | 45,9 | Rutesheim |
| Blumenstraße 31 | SW | 53,3 | 45,9 | Rutesheim |
| Blumenstraße 33 | SW | 53,4 | 45,6 | Rutesheim |
| Blumenstraße 35 | SW | 53,1 | 45,8 | Rutesheim |

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



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

| Anschrift | lauteste Fassade | Beurteilungspegel nach RLS-90 | | Gemarkung |
|----------------------------|---------------------|-------------------------------|------------------------|-----------|
| | | tags LrT in dB(A) | nachts LrN in dB(A) | |
| Blumenstraße 37 | SW | 53,2 | 45,9 | Rutesheim |
| Blumenstraße 39 | SW | 53,2 | 46,0 | Rutesheim |
| Blumenstraße 41 | SW | 53,1 | 46,1 | Rutesheim |
| Blumenstraße 43 | SW | 52,6 | 45,7 | Rutesheim |
| Blumenstraße 45 | SW | 52,7 | 45,5 | Rutesheim |
| Blumenstraße 47 | SW | 52,1 | 45,3 | Rutesheim |
| Blumenstraße 49 | SW | 52,0 | 45,3 | Rutesheim |
| Brahmsstraße 2 | N | 60,4 | 52,0 | Rutesheim |
| Brahmsstraße 4 | N | 61,0 | 52,7 | Rutesheim |
| Brahmsstraße 6 | N | 61,3 | 53,0 | Rutesheim |
| Brahmsstraße 8 | N | 61,6 | 53,2 | Rutesheim |
| Brahmsstraße 12 | N | 62,7 | 54,3 | Rutesheim |
| Brucknerstraße 2 | S | 49,5 | 44,2 | Rutesheim |
| Brucknerstraße 5 | S | 51,1 | 45,4 | Rutesheim |
| Brucknerstraße 7 | S | 51,0 | 45,0 | Rutesheim |
| Brucknerstraße 9 | S | 50,7 | 44,6 | Rutesheim |
| Brucknerstraße 10 | O | 52,3 | 44,6 | Rutesheim |
| Buchenhain 8 | N | 50,1 | 44,9 | Rutesheim |
| Dieselstraße 2 | N | 56,9 | 48,2 | Rutesheim |
| Dieselstraße 4 | O | 52,7 | 44,2 | Rutesheim |
| Dieselstraße 6 | O | 53,1 | 44,5 | Rutesheim |
| Dieselstraße 70 | S | 52,9 | 45,3 | Rutesheim |
| Dietrich-Bonhoeffer-Weg 3 | S | 52,4 | 47,2 | Rutesheim |
| Dietrich-Bonhoeffer-Weg 4 | W | 53,0 | 48,0 | Rutesheim |
| Dietrich-Bonhoeffer-Weg 5 | S | 52,5 | 47,2 | Rutesheim |
| Dietrich-Bonhoeffer-Weg 6 | S | 53,7 | 48,7 | Rutesheim |
| Dietrich-Bonhoeffer-Weg 8 | S | 53,8 | 48,6 | Rutesheim |
| Dietrich-Bonhoeffer-Weg 10 | S | 53,9 | 48,6 | Rutesheim |
| Dietrich-Bonhoeffer-Weg 11 | S | 53,1 | 47,7 | Rutesheim |
| Dietrich-Bonhoeffer-Weg 12 | S | 54,2 | 48,9 | Rutesheim |
| Dietrich-Bonhoeffer-Weg 13 | S | 53,7 | 48,1 | Rutesheim |
| Dietrich-Bonhoeffer-Weg 14 | S | 54,2 | 48,8 | Rutesheim |
| Dietrich-Bonhoeffer-Weg 15 | S | 53,5 | 47,8 | Rutesheim |
| Dietrich-Bonhoeffer-Weg 16 | S | 54,4 | 48,7 | Rutesheim |
| Dietrich-Bonhoeffer-Weg 17 | S | 54,3 | 48,5 | Rutesheim |
| Dietrich-Bonhoeffer-Weg 19 | S | 53,4 | 47,5 | Rutesheim |
| Dornierstraße 2 | O | 56,6 | 47,9 | Rutesheim |
| Dornierstraße 4 | O | 55,7 | 47,0 | Rutesheim |
| Dornierstraße 6 | O | 55,7 | 47,1 | Rutesheim |
| Dornierstraße 10 | O | 56,4 | 47,8 | Rutesheim |
| Dornierstraße 12 | O | 56,5 | 47,9 | Rutesheim |
| Drescherstraße 1 | N | 62,3 | 54,1 | Rutesheim |
| Drescherstraße 1/1 | N | 64,1 | 55,7 | Rutesheim |
| Drescherstraße 1/3 | N | 55,7 | 47,4 | Rutesheim |
| Drescherstraße 1/4 | N | 53,8 | 46,1 | Rutesheim |
| Drescherstraße 3 | N | 61,6 | 53,5 | Rutesheim |
| Drescherstraße 4 | N | 64,5 | 56,2 | Rutesheim |
| Drescherstraße 5 | W | 53,6 | 47,1 | Rutesheim |
| Drescherstraße 5/1 | N | 53,4 | 46,0 | Rutesheim |
| Drescherstraße 6 | N | 59,6 | 51,5 | Rutesheim |
| Drescherstraße 7 | N | 58,1 | 50,3 | Rutesheim |
| Drescherstraße 8 | N | 59,1 | 50,9 | Rutesheim |
| Drescherstraße 9 | N | 56,7 | 49,1 | Rutesheim |
| Drescherstraße 11 | N | 54,8 | 47,6 | Rutesheim |
| Drescherstraße 11/1 | N | 54,5 | 47,4 | Rutesheim |
| Drescherstraße 11/2 | N | 54,3 | 47,3 | Rutesheim |
| Drescherstraße 11/3 | N | 54,3 | 47,3 | Rutesheim |
| Drescherstraße 13 | N | 54,4 | 47,3 | Rutesheim |

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



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

| Anschrift | lauteste Fassade | Beurteilungspegel nach RLS-90 | | Gemarkung |
|---------------------|------------------|-------------------------------|------------------------|-----------|
| | | tags LrT in dB(A) | nachts LrN in dB(A) | |
| Drescherstraße 14 | N | 57,3 | 49,6 | Rutesheim |
| Drescherstraße 15 | N | 54,4 | 47,6 | Rutesheim |
| Drescherstraße 17 | N | 53,8 | 47,0 | Rutesheim |
| Drescherstraße 18 | W | 54,3 | 47,9 | Rutesheim |
| Drescherstraße 19 | N | 53,8 | 47,1 | Rutesheim |
| Drescherstraße 20 | N | 52,0 | 44,2 | Rutesheim |
| Drescherstraße 21 | N | 53,7 | 47,1 | Rutesheim |
| Drescherstraße 22 | N | 54,8 | 47,8 | Rutesheim |
| Drescherstraße 22/1 | W | 54,1 | 47,9 | Rutesheim |
| Drescherstraße 23 | W | 53,3 | 47,5 | Rutesheim |
| Drescherstraße 24 | N | 54,5 | 47,8 | Rutesheim |
| Drescherstraße 25 | N | 53,4 | 47,2 | Rutesheim |
| Drescherstraße 26 | N | 53,6 | 46,7 | Rutesheim |
| Drescherstraße 27 | W | 52,8 | 47,3 | Rutesheim |
| Drescherstraße 28 | N | 54,1 | 47,3 | Rutesheim |
| Drescherstraße 28/1 | N | 54,1 | 47,4 | Rutesheim |
| Drescherstraße 28/2 | S | 52,6 | 47,5 | Rutesheim |
| Drescherstraße 28/3 | S | 52,5 | 47,4 | Rutesheim |
| Drescherstraße 28/4 | W | 54,5 | 48,7 | Rutesheim |
| Drescherstraße 29 | N | 53,3 | 47,6 | Rutesheim |
| Drescherstraße 30 | N | 55,1 | 48,8 | Rutesheim |
| Drescherstraße 31 | N | 53,5 | 47,9 | Rutesheim |
| Drescherstraße 33 | N | 53,5 | 47,8 | Rutesheim |
| Drescherstraße 34 | N | 55,2 | 49,0 | Rutesheim |
| Drescherstraße 35 | W | 54,0 | 48,7 | Rutesheim |
| Drescherstraße 36 | N | 55,1 | 49,0 | Rutesheim |
| Drescherstraße 46 | W | 57,1 | 51,8 | Rutesheim |
| Drosselweg 2 | N | 62,6 | 52,9 | Rutesheim |
| Drosselweg 6 | O | 59,7 | 49,6 | Rutesheim |
| Drosselweg 10 | O | 56,1 | 46,4 | Rutesheim |
| Drosselweg 12 | O | 54,8 | 45,5 | Rutesheim |
| Drosselweg 16 | O | 52,9 | 44,6 | Rutesheim |
| Drosselweg 28 | N | 51,6 | 44,1 | Rutesheim |
| Drostestraße 1 | NO | 55,3 | 47,0 | Rutesheim |
| Drostestraße 2 | NO | 62,9 | 54,6 | Rutesheim |
| Drostestraße 3 | NO | 54,5 | 46,1 | Rutesheim |
| Drostestraße 4 | NO | 61,8 | 53,5 | Rutesheim |
| Drostestraße 5 | SW | 51,7 | 44,7 | Rutesheim |
| Drostestraße 6 | NO | 61,2 | 52,9 | Rutesheim |
| Drostestraße 8 | NO | 61,3 | 53,0 | Rutesheim |
| Drostestraße 9 | NW | 54,5 | 46,4 | Rutesheim |
| Drostestraße 14 | NO | 61,7 | 53,3 | Rutesheim |
| Drostestraße 16 | NO | 62,1 | 53,7 | Rutesheim |
| Drostestraße 18 | N | 57,4 | 49,0 | Rutesheim |
| Drostestraße 20 | N | 56,5 | 48,2 | Rutesheim |
| Elbenstraße 2 | S | 64,4 | 55,5 | Rutesheim |
| Elbenstraße 3 | S | 54,2 | 46,8 | Rutesheim |
| Elbenstraße 4 | S | 52,5 | 46,4 | Rutesheim |
| Elbenstraße 5 | S | 53,0 | 45,5 | Rutesheim |
| Elbenstraße 6 | W | 52,0 | 44,8 | Rutesheim |
| Elbenstraße 10 | W | 50,8 | 44,4 | Rutesheim |
| Elbenstraße 11 | S | 52,0 | 45,2 | Rutesheim |
| Elbenstraße 13 | S | 51,3 | 45,2 | Rutesheim |
| Elbenstraße 15 | W | 51,7 | 45,3 | Rutesheim |
| Elbenstraße 17 | W | 51,1 | 44,8 | Rutesheim |
| Elbenstraße 19/1 | W | 51,5 | 45,2 | Rutesheim |
| Elbenstraße 25 | S | 50,8 | 44,8 | Rutesheim |
| Eltinger Weg 4 | W | 58,5 | 50,6 | Rutesheim |

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



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

| Anschrift | lauteste Fassade | Beurteilungspegel nach RLS-90 | | Gemarkung |
|-----------------------|------------------|-------------------------------|------------------------|-----------|
| | | tags LrT in dB(A) | nachts LrN in dB(A) | |
| Eltinger Weg 5 | S | 51,9 | 46,0 | Rutesheim |
| Eltinger Weg 6 | W | 56,0 | 48,6 | Rutesheim |
| Eltinger Weg 7 | SW | 51,7 | 46,1 | Rutesheim |
| Eltinger Weg 8 | W | 53,9 | 47,3 | Rutesheim |
| Eltinger Weg 9 | S | 50,0 | 44,5 | Rutesheim |
| Eltinger Weg 11 | S | 50,0 | 44,5 | Rutesheim |
| Eltinger Weg 12 | S | 50,6 | 45,0 | Rutesheim |
| Eltinger Weg 14 | S | 50,9 | 45,4 | Rutesheim |
| Eltinger Weg 16 | S | 51,0 | 45,6 | Rutesheim |
| Eltinger Weg 18 | S | 51,2 | 45,8 | Rutesheim |
| Eltinger Weg 19 | S | 50,1 | 44,5 | Rutesheim |
| Eltinger Weg 20 | S | 51,0 | 45,6 | Rutesheim |
| Eltinger Weg 22/1 | S | 50,2 | 44,7 | Rutesheim |
| Eltinger Weg 24 | S | 50,3 | 44,9 | Rutesheim |
| Eltinger Weg 24/1 | S | 50,5 | 45,0 | Rutesheim |
| Eltinger Weg 26 | S | 51,2 | 45,7 | Rutesheim |
| Eltinger Weg 29 | S | 49,7 | 44,2 | Rutesheim |
| Eltinger Weg 31 | S | 49,7 | 44,2 | Rutesheim |
| Eltinger Weg 64445718 | W | 60,8 | 52,6 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 1 | W | 52,0 | 45,9 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 2 | N | 51,2 | 45,4 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 3 | N | 50,5 | 44,9 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 4 | W | 50,5 | 44,6 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 5 | W | 49,9 | 44,4 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 6 | N | 49,6 | 44,2 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 6/1 | N | 49,8 | 44,5 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 7 | N | 49,9 | 44,6 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 8 | N | 49,8 | 44,4 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 10 | N | 49,8 | 44,6 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 11 | N | 49,5 | 44,4 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 13 | N | 49,7 | 44,6 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 14 | N | 49,8 | 44,6 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 15 | N | 49,7 | 44,5 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 16 | N | 49,6 | 44,5 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 16/1 | N | 49,5 | 44,4 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 17 | W | 49,5 | 44,3 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 18 | O | 50,4 | 45,4 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 19 | N | 49,9 | 44,8 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 21 | N | 49,9 | 44,8 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 22 | N | 49,9 | 44,9 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 23 | O | 50,3 | 45,3 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 24 | N | 49,9 | 44,9 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 25 | N | 51,4 | 46,3 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 26 | N | 50,4 | 45,4 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 27 | N | 50,2 | 45,1 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 28 | O | 50,7 | 45,7 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 29 | N | 49,7 | 44,6 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 30 | S | 49,3 | 44,3 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 30/1 | N | 50,5 | 45,4 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 31 | N | 50,8 | 45,8 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 32 | O | 51,3 | 46,4 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 33 | N | 51,3 | 46,3 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 35 | S | 51,2 | 46,2 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 36 | N | 51,4 | 46,4 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 37 | O | 51,8 | 46,9 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 38 | S | 51,7 | 46,8 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 39 | S | 50,9 | 46,0 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 40 | S | 52,3 | 47,4 | Rutesheim |

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



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

| Anschrift | lauteste Fassade | Beurteilungspegel nach RLS-90 | | Gemarkung |
|----------------------|---------------------|-------------------------------|------------------------|-----------|
| | | tags LrT in dB(A) | nachts LrN in dB(A) | |
| Engelbergstraße 41 | S | 52,2 | 47,3 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 42 | O | 53,3 | 48,4 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 43 | S | 52,8 | 47,9 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 44 | O | 53,3 | 48,4 | Rutesheim |
| Engelbergstraße 45 | O | 53,5 | 48,6 | Rutesheim |
| Erlenweg 2 | W | 63,3 | 55,2 | Rutesheim |
| Erlenweg 4 | N | 59,3 | 51,8 | Rutesheim |
| Erlenweg 6 | N | 57,5 | 50,4 | Rutesheim |
| Erlenweg 8 | N | 55,8 | 49,3 | Rutesheim |
| Erlenweg 10 | N | 57,0 | 50,5 | Rutesheim |
| Erlenweg 12 | N | 55,1 | 49,0 | Rutesheim |
| Erlenweg 14 | N | 55,8 | 50,0 | Rutesheim |
| Erlenweg 16 | N | 53,7 | 48,0 | Rutesheim |
| Erlenweg 18 | N | 55,0 | 49,4 | Rutesheim |
| Erlenweg 20 | S | 53,4 | 48,5 | Rutesheim |
| Fichtestraße 2 | S | 52,4 | 47,1 | Rutesheim |
| Fichtestraße 4 | S | 52,3 | 47,0 | Rutesheim |
| Fichtestraße 5 | S | 51,8 | 46,6 | Rutesheim |
| Flachter Straße 2 | W | 62,3 | 53,8 | Rutesheim |
| Flachter Straße 4 | W | 62,2 | 53,7 | Rutesheim |
| Flachter Straße 5 | O | 60,9 | 52,3 | Rutesheim |
| Flachter Straße 8 | W | 62,3 | 53,8 | Rutesheim |
| Flachter Straße 9 | O | 60,8 | 52,3 | Rutesheim |
| Flachter Straße 12 | W | 64,6 | 56,0 | Rutesheim |
| Flachter Straße 14 | W | 64,9 | 56,2 | Rutesheim |
| Flachter Straße 15 | O | 65,2 | 56,5 | Rutesheim |
| Flachter Straße 15/1 | N | 54,6 | 46,5 | Rutesheim |
| Flachter Straße 15/2 | S | 51,0 | 44,2 | Rutesheim |
| Flachter Straße 16 | W | 65,4 | 56,7 | Rutesheim |
| Flachter Straße 18 | W | 66,1 | 57,6 | Rutesheim |
| Flachter Straße 19 | O | 64,2 | 55,8 | Rutesheim |
| Flachter Straße 20 | W | 64,8 | 56,5 | Rutesheim |
| Flachter Straße 21 | O | 64,2 | 55,7 | Rutesheim |
| Flachter Straße 23 | O | 63,1 | 54,7 | Rutesheim |
| Flachter Straße 25 | N | 63,6 | 55,3 | Rutesheim |
| Flachter Straße 27 | O | 64,0 | 55,7 | Rutesheim |
| Flachter Straße 28 | SW | 65,0 | 56,8 | Rutesheim |
| Flachter Straße 29 | O | 64,2 | 55,9 | Rutesheim |
| Flachter Straße 30 | SW | 61,4 | 53,3 | Rutesheim |
| Flachter Straße 33 | O | 63,0 | 54,8 | Rutesheim |
| Flachter Straße 35 | NO | 66,5 | 58,2 | Rutesheim |
| Flachter Straße 36 | SW | 65,8 | 57,5 | Rutesheim |
| Flachter Straße 37 | O | 62,9 | 54,6 | Rutesheim |
| Flachter Straße 38 | SW | 65,6 | 57,4 | Rutesheim |
| Flachter Straße 39 | NO | 66,2 | 57,9 | Rutesheim |
| Flachter Straße 39/1 | NO | 64,0 | 55,7 | Rutesheim |
| Flachter Straße 40 | S | 61,9 | 53,7 | Rutesheim |
| Flachter Straße 41 | NO | 63,8 | 55,5 | Rutesheim |
| Flachter Straße 42 | W | 61,1 | 53,0 | Rutesheim |
| Flachter Straße 42/1 | S | 63,1 | 54,9 | Rutesheim |
| Flachter Straße 45 | NO | 65,0 | 56,7 | Rutesheim |
| Flachter Straße 47 | O | 59,7 | 51,4 | Rutesheim |
| Flachter Straße 50 | S | 58,5 | 50,6 | Rutesheim |
| Flachter Straße 52 | W | 62,7 | 54,5 | Rutesheim |
| Flachter Straße 53 | O | 64,1 | 55,8 | Rutesheim |
| Flachter Straße 54 | W | 62,6 | 54,4 | Rutesheim |
| Flachter Straße 55 | NO | 64,5 | 56,2 | Rutesheim |
| Flachter Straße 57 | N | 59,4 | 51,1 | Rutesheim |

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



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

| Anschrift | lauteste Fassade | Beurteilungspegel nach RLS-90 | | Gemarkung |
|-------------------------|---------------------|-------------------------------|------------------------|-----------|
| | | tags LrT in dB(A) | nachts LrN in dB(A) | |
| Fontanestraße 1 | NO | 61,7 | 53,4 | Rutesheim |
| Fontanestraße 2 | NW | 54,1 | 46,2 | Rutesheim |
| Fontanestraße 3 | NO | 60,3 | 52,0 | Rutesheim |
| Fontanestraße 4 | NO | 53,4 | 45,1 | Rutesheim |
| Fontanestraße 5 | NO | 59,9 | 51,6 | Rutesheim |
| Fontanestraße 6 | NW | 51,8 | 44,3 | Rutesheim |
| Fontanestraße 9 | NO | 53,1 | 44,8 | Rutesheim |
| Fontanestraße 11 | NO | 58,3 | 50,0 | Rutesheim |
| Fontanestraße 13 | NO | 58,2 | 49,9 | Rutesheim |
| Fontanestraße 15 | NO | 58,5 | 50,2 | Rutesheim |
| Fontanestraße 19 | S | 50,9 | 44,2 | Rutesheim |
| Fontanestraße 20 | W | 51,0 | 44,1 | Rutesheim |
| Fontanestraße 21 | S | 51,0 | 44,2 | Rutesheim |
| Fontanestraße 25 | W | 50,9 | 44,2 | Rutesheim |
| Friedenstraße 6 | N | 55,1 | 48,9 | Rutesheim |
| Friedenstraße 8 | N | 55,4 | 49,3 | Rutesheim |
| Friedenstraße 10 | N | 53,0 | 47,3 | Rutesheim |
| Friedenstraße 12 | N | 53,8 | 48,0 | Rutesheim |
| Friedenstraße 14 | N | 52,0 | 46,7 | Rutesheim |
| Friedenstraße 16 | N | 51,7 | 46,4 | Rutesheim |
| Friedenstraße 18 | N | 52,9 | 47,6 | Rutesheim |
| Friedenstraße 20 | N | 52,8 | 47,5 | Rutesheim |
| Ganghoferstraße 5 | S | 50,6 | 44,6 | Rutesheim |
| Ganghoferstraße 6 | W | 50,8 | 44,6 | Rutesheim |
| Ganghoferstraße 7 | W | 50,5 | 44,4 | Rutesheim |
| Ganghoferstraße 11 | W | 50,1 | 44,1 | Rutesheim |
| Ganghoferstraße 12 | W | 50,4 | 44,3 | Rutesheim |
| Ganghoferstraße 13 | W | 50,3 | 44,3 | Rutesheim |
| Gartenstraße 1 | S | 51,1 | 45,6 | Rutesheim |
| Gartenstraße 2 | S | 51,3 | 45,9 | Rutesheim |
| Gartenstraße 4 | S | 49,5 | 44,1 | Rutesheim |
| Gartenstraße 6 | S | 50,4 | 45,0 | Rutesheim |
| Gartenstraße 8 | S | 50,3 | 45,0 | Rutesheim |
| Gartenstraße 10 | S | 50,5 | 45,1 | Rutesheim |
| Gartenstraße 14 | W | 49,8 | 44,5 | Rutesheim |
| Gartenstraße 16 | S | 50,0 | 44,7 | Rutesheim |
| Gartenstraße 18 | S | 50,4 | 44,9 | Rutesheim |
| Gartenstraße 20 | S | 50,3 | 44,8 | Rutesheim |
| Gartenstraße 22 | S | 50,6 | 45,0 | Rutesheim |
| Gartenstraße 23 | S | 53,1 | 46,2 | Rutesheim |
| Gartenstraße 26 | O | 62,5 | 54,1 | Rutesheim |
| Gebersheimer Straße 1 | W | 65,5 | 57,1 | Rutesheim |
| Gebersheimer Straße 2 | NW | 62,9 | 54,3 | Rutesheim |
| Gebersheimer Straße 3 | S | 60,6 | 52,0 | Rutesheim |
| Gebersheimer Straße 4 | NW | 63,3 | 54,6 | Rutesheim |
| Gebersheimer Straße 5 | SO | 59,9 | 51,3 | Rutesheim |
| Gebersheimer Straße 5/1 | SW | 55,2 | 47,4 | Rutesheim |
| | | 53,4 | 46,1 | |

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

