KURZ UND FISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik

Auftraggeber:

Stadtverwaltung Bühl
Stadtentwicklung – Bauen- Immobilien
Stadtplanung/GIS
Friedrichstraße 6
77815 Bühl

Auftragnehmer:

Kurz und Fischer GmbH
Beratende Ingenieure
Brückenstraße 9
71364 Winnenden

Bekannt gegebene Stelle nach § 29b Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

DAkkS Deutsche Akkreditierungsstelle D-PL-19181-01-00

Durch die DAkkS Deutsche Akkreditierungsstelle GmbH
nach DIN EN ISO/IEC 17025 akkreditiertes Prüflaboratorium.
Die Akkreditierung gilt für die in der Urkunde aufgeführten Prüfverfahren.

Erläuterungsbericht 12864-02

Aufstellung des Lärmaktionsplans nach § 47d BImSchG
für die Stadt Bühl, 3. Stufe

Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan
am 27. Juli 2022

Datum: 22. Juni 2022

3.12.30 \\10.49.1.20\Auftrag\12\12812861\12864\12864gut02_20220622+_35220.docx

INHALTSVERZEICHNIS

1. Gegenstand der Untersuchung 4

1.1. Situation und Aufgabenstellung 4

1.2. Vorgehensweise der Lärmaktionsplanung 4

1.3. Eingangsdaten 5

2. Grundlagen der Untersuchungen 6

2.1. Rechtliche Grundlagen und Empfehlungen 6

2.2. Berechnungsvorschriften 10

2.3. Berechnungsgrundlagen 12

3. Bereits vorhandene oder geplante Lärmminderungsmaßnahmen 14

4. Lärmanalyse 15

4.1. Lärmanalyse nach den Vorgaben der EU-Umgebungsrichtlinie 15

4.2. Lärmanalyse nach der nationalen Berechnungsvorschrift RLS 90 16

4.3. Bewertung der Untersuchungsergebnisse und Ermittlung der besonders betroffenen Bereiche 18

5. Erarbeitung Maßnahmenkatalog 20

5.1. Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen (< 2 Jahre) 20

5.2. Kurz/mittelfristig umsetzbare Maßnahmen (< 2-5 Jahre) 29

5.3. Mittelfristig umsetzbare Maßnahmen (> 2 Jahre) 31

5.4. Mittel/langfristig umsetzbare Maßnahmen (>5 Jahre) 31

5.5. Hinweise zu ruhigen Gebieten 32

6. Maßnahmenkatalog – Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan 33

7. Verfahren der Lärmaktionsplanung und Beteiligung der Öffentlichkeit 35

3.12.30 \\10.49.1.20\Auftrag\12\12811286\12864\gut02_20220622+_35220.docx

8. Zusammenfassung 36

Anlagenverzeichnis
Literaturverzeichnis
Anlage 1 - 7

3.12.30 \\10.49.1.20\Auftrag\12\1281\2861\2864\gut02_20220622+_35220.docx

1. Gegenstand der Untersuchung

1.1. Situation und Aufgabenstellung

Die Europäische Union (EU) hat im Jahr 2002 die Richtlinie 2002/49/EG [1] (EU-Umgebungslärmrichtlinie) verabschiedet. Mit dieser Richtlinie sollte ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen und diese zu mindern. Die EU-Umgebungslärm-richtlinie [1] ist die Basis für die Lärmminderungsplanung auf nationaler Ebene und wurde mit dem Gesetz zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie [2] in deutsches Recht überführt, der § 47 des BImSchG [3] zur Lärmminderungsplanung wurde dadurch novelliert.

Im Jahr 2018 wurden turnusgemäß die Ergebnisse der Lärmkartierung Baden-Württemberg der 3. Stufe für Hauptverkehrsstraßen durch die LUBW veröffentlicht. Dabei wurden u. a. die Belastungen durch Lärm an Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 8.200 Kfz/24 h erfasst.

Die Stadt Bühl hatte einen Lärmaktionsplan im Zuge der 1. Stufe aufgestellt. Nun ergibt sich die Notwendigkeit, den bestehenden Lärmaktionsplan zu überprüfen bzw. zu überarbeiten.

Neben den Hauptverkehrsstraßen, die von der LUBW bei der Lärmkartierung der 3. Stufe einbezogen wurden, werden ergänzend weitere Straßen im Stadtgebiet betrachtet (vgl. Abschnitt 2.3.2).

In dem vorliegenden Erläuterungsbericht werden die zur Erarbeitung des Lärmaktionsplans durchgeführten Untersuchungsschritte zusammengefasst. Der vorliegende Lärmaktionsplan (Beschlussfassung) soll von der Stadt Bühl beschlossen werden.

1.2. Vorgehensweise der Lärmaktionsplanung

Die folgenden Arbeitsschritte wurden im bisherigen Verfahren zur Lärmaktionsplanung durchgeführt:

- Durchführung einer Lärmanalyse auf Grundlage der vorliegenden Verkehrsmengen.
- Darstellung möglicher Lärmschutzmaßnahmen.
- Erarbeitung eines Entwurfs zum Lärmaktionsplan mit Ausarbeitung eines Maßnahmenkatalogs.
- Beschlussfassung durch den Gemeinderat am 21. Juli 2021 zum Entwurf des Lärmaktionsplans und Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.

3.12.30 \\10.49.1.20\Auftrag\12\12812861\2864\12864gut02_20220622+_35220.docx

- Einarbeitung/Abwägung der Anregungen, die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange eingegangen sind.
- Ausarbeitung der Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan als Grundlage für den Gemeinderatsbeschluss am 27. Juli 2022.

1.3. Eingangsdaten

Für die Untersuchungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurden die folgenden Grundlagendaten herangezogen:

- Grundlagendaten der Lärmkartierung des Landes für die Stadt Bühl, zur Verfügung gestellt von der LUBW, Stand 2019
- Aktuelle Katastergrundlage des Stadtgebiets Bühl, Stand Januar 2020
- Verkehrsuntersuchung im Bereich B3 / Dieselstraße / Dr.-Georg-Schaeffler-Str. / Kernstadt / Weißgärber-Kreuzung von der Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, zur Verfügung gestellt von der Stadt Bühl, Bochum, Juli 2018 [4]
- Übersichtsplan mit Zusammenstellung der Verkehrsmengen mit Lkw-Anteilen der Verkehrsuntersuchung 2019, Stadt Bühl für die zu betrachtenden Straßenabschnitten
- Grundlagendaten der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg, Stand 2019

3.12.30 \\10.49.1.20\Auftrag\12\12812861286\12864\gut02_20220622+_35220.docx

2. Grundlagen der Untersuchungen

2.1. Rechtliche Grundlagen und Empfehlungen

2.1.1. Gesetz zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie

Mit dem Gesetz zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] wurde das Bundes-Immissionsschutzgesetz geändert und der § 47 dieses Gesetzes zur Lärmminderungsplanung novelliert.

Nach § 47c des novellierten Bundes-Immissionsschutzgesetzes waren von der zuständigen Behörde zunächst Lärmkarten zu erstellen, die den Mindestanforderungen des Anhangs IV der EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] entsprechen. Darauf aufbauend sind nach § 47d BImSchG von den betroffenen Gemeinden Lärmaktionspläne aufzustellen. Die Mindestanforderungen sind im Anhangs V der EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] geregelt. Nach § 47d Abs. 3 wird die Öffentlichkeit zu Vorschlägen der Lärmaktionspläne gehört und erhält die Möglichkeit, an der Ausarbeitung der Pläne mitzuwirken.

Die Umsetzung der Ausarbeitung der Lärmkarten und der Aufstellung von Lärmaktionsplänen sollte nach den nachfolgend dargestellten Fristen erfolgen. Alle 5 Jahre ist eine Überprüfung und ggf. eine Überarbeitung erforderlich.

Winnenden Fon: 0 7195 . 91 47-0 ▪ Halle (Saale) Fon: 0 3 45 . 2 00 37 19 ▪ Bottrop Fon: 0 20 45 . 4 14 50 20
Feldkirchen-Westerham Fon: 0 80 63 . 2 07 84-00 ▪ Bretten Fon: 0 72 52 . 87 819 ▪ Internet www.kurz-fischer.de

Tabelle 1 Fristen zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG

	Fristen	
	Ausarbeitung Lärmkarten	**Aufstellen von Lärmaktions-plänen**
Ballungsräume		
> 250.000 Einwohner (1. Stufe)	30.06.2007	18.07.2008
> 100.000 Einwohner (2. Stufe)	30.06.2012	18.07.2013
Überprüfung alle 5 Jahre		
Hauptverkehrsstraßen		
> 6 Mio. Kfz/Jahr = 16.400 Kfz/Tag (1. Stufe)	30.06.2007	18.07.2008
> 3 Mio. Kfz/Jahr = 8.200 Kfz/Tag (2. Stufe)	30.06.2012	18.07.2013
> 3 Mio. Kfz/Jahr = 8.200 Kfz/Tag (3. Stufe)	**30.06.2017**	**18.07.2018**
Überprüfung alle 5 Jahre		
Haupteisenbahnstrecken		
> 60.000 Züge/Jahr = 164 Züge/Tag (1. Stufe)	30.06.2007	18.07.2008
> 30.000 Züge/Jahr = 82 Züge/Tag (2. Stufe)	30.06.2012	18.07.2013
Überprüfung alle 5 Jahre		
Großflughäfen		
> 50.000 Bewegungen / Jahr	30.06.2007	18.07.2008
Überprüfung alle 5 Jahre		

Im Stadtgebiet Bühl befinden sich einige Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio Kfz/Jahr, weshalb eine Lärmaktionsplanung durchzuführen ist.

Im Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] sind die Mindestanforderungen für Aktionspläne beschrieben.

Demnach müssen mindestens folgende Angaben und Unterlagen enthalten sein:

- Beschreibung der Lärmquellen (für Bühl: Hauptverkehrsstraßen, sonstige Straßen)
- Zuständige Behörde (hier: Stadt Bühl)
- Rechtlicher Hintergrund (§ 47 d BImSchG)
- Alle geltenden Grenzwerte
- Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

3.12.30 \\10.49.1.20\Auftrag\12\12812861286\12864\12864gut02_20220622+_35220.docx

- Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind
- Protokoll der öffentlichen Anhörung
- Bereits vorhandene oder geplante Lärmminderungsmaßnahmen
- Maßnahmen, die für die nächsten 5 Jahre geplant sind, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete
- Langfristige Strategie
- Finanzielle Informationen wie Kostenwirksamkeitsanalyse oder Kosten-Nutzen-Analyse
- Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Lärmaktionsplans

In Aktionsplänen sollten Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen enthalten sein.

2.1.2. Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des MV Baden Württemberg

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) hat in seinem Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung aus dem Jahr 2012 Hinweise zur Vorgehensweise und der Bewertung im Rahmen der Lärmaktionsplanung gegeben.

Im Zuge der 3. Stufe der Lärmkartierung erfolgte eine Überarbeitung des Kooperationserlasses aus dem Jahr 2012 durch das Ministerium für Verkehr (aktueller Stand vom 29. Oktober 2018 [5]).

Dieser enthält u. a. die nachfolgenden Empfehlungen, die gegenüber dem Kooperationserlass aus 2012 unter Berücksichtigung der aktuellen Rechtsprechung (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36) modifiziert wurden.

Nach [5] sind bei einer qualifizierten Lärmaktionsplanung die Bereiche mit Lärmbelastungen über den nachfolgend aufgeführten Werten zu betrachten. Die Lärmbelastungen oberhalb dieser Werte sind als gesundheitskritisch zu bezeichnen:

- L_{DEN} > 65 dB(A) und/oder
- L_N > 55 dB(A)

Für Bereiche mit Überschreitungen der nachfolgend genannten Werte besteht vordringlicher Handlungsbedarf zur Lärmminderung:

- L_{DEN} > 70 dB(A) und/oder
- L_N > 60 dB(A)

Für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wird in [5] wie folgt Stellung genommen:

Die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen mit dem Ziel der Lärmminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des

Winnenden Fon: 0 7195 . 91 47-0 ▪ Halle (Saale) Fon: 0 3 45 . 2 00 37 19 ▪ Bottrop Fon: 0 20 45 . 4 14 50 20
Feldkirchen-Westerham Fon: 0 80 63 . 2 07 84-00 ▪ Bretten Fon: 0 72 52 . 87 819 ▪ Internet www.kurz-fischer.de

§ 45 Abs. 9 StVO vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung…erheblich übersteigt“.

Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) [6]. 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 (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 33).

Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind gemäß dem Kooperationserlass [5] unabhängig der Gebietsart die Werte von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts zu beachten (berechnet nach RLS-90 [7]).

Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten, sofern keine damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung) nachgewiesen werden können.

Auch unterhalb der genannten Werte können nach [5] straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit den Anwohnern zugemutet werden kann.

Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist nach [5] besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36).

2.1.3. Zusammenfassung der Bewertungskriterien

Weder die EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] noch das Gesetz zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie [2] enthält Grenz- oder Richtwerte, ab deren Überschreitung Schallschutzmaßnahmen durchzuführen sind. Hierfür gibt es keine EU-weit bzw. bundesweit einheitlichen Regelungen.

Daher soll bei der Bewertung der Verkehrslärmeinwirkungen auf verschiedene gesetzliche Grundlagen, die Empfehlungen des Kooperationserlasses sowie auf die Rechtsprechung zurückgegriffen werden. Diese sind nachfolgend zusammengefasst:

- **59 dB(A) tags / 49 dB(A) nachts**

  Es handelt sich um die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV [6] für Allgemeine Wohngebiete.

  Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage und somit die Tatbestandsvoraussetzungen für straßenverkehrsrechtliches Einschreiten gegeben sind, an diesen Werten.

Winnenden Fon: 0 7195 . 91 47-0 ▪ Halle (Saale) Fon: 0 3 45 . 2 00 37 19 ▪ Bottrop Fon: 0 20 45 . 4 14 50 20
Feldkirchen-Westerham Fon: 0 80 63 . 2 07 84-00 ▪ Bretten Fon: 0 72 52 . 87 819 ▪ Internet www.kurz-fischer.de

- **64 dB(A) tags / 54 dB(A) nachts**

  Bei den Werten handelt es sich um die im Jahr 2020 gesenkten Auslösewerte für Lärmsanierung an Bundesstraßen sowie Landesstraßen in Baden-Württemberg.

- **65 dB(A) tags / 55 dB(A) nachts**

  Diese Werte sind nach der Rechtsprechung (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36) als gesundheitskritisch zu bezeichnen und daher nach dem Kooperationserlass [5] bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung besonders zu berücksichtigen.

  Bei den Werten handelt es sich zudem um die Auslösewerte für Lärmsanierung an Landesstraßen in Baden-Württemberg.

- **67 dB(A) tags / 57 dB(A) nachts**

  Diese Werte werden in höchstrichterlicher Rechtsprechung des BVerwG als neue grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle angedeutet.

- **70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts**

  Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind gemäß dem Kooperationserlass [5] unabhängig der Gebietsart die Werte von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts zu beachten:

  Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten, sofern keine damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung) nachgewiesen werden können.

  Bei den Werten handelt es sich um die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV [8] für Allgemeine Wohngebiete, die als Orientierungshilfe bei der Bewertung herangezogen werden kann.

2.2. Berechnungsvorschriften

2.2.1. Emissions- und Immissionsberechnungen

Die Berechnungen der Emissionspegel und der Schallimmissionen des Straßenverkehrs werden nach den Vorgaben der VBUS [9] durchgeführt.

Diese Berechnungsvorschriften orientieren sich an den nationalen Berechnungsvorschriften RLS-90 [7], die im Rahmen der Bauleitplanung bzw. von Planfeststellungsverfahren angewendet werden. Bei den Berechnungen zum Straßenverkehr nach VBUS werden keine Zuschläge für Störwirkungen von Lichtsignalanlagen berücksichtigt.

3.12.30 \\10.49.1.20\Auftrag\12\12812861286\12864\gut02_20220622+_35220.docx

Die Ausbreitungsrechnungen wurden mittels dem Softwarepaket 'Soundplan', Version 8.2 vorgenommen. Die Immissionsberechnung berücksichtigt Entfernungseinflüsse, Abschirmungen, Reflexionen und Bodendämpfung. Es erfolgt eine Unterscheidung in Direktschall und Schall, der reflektiert wird.

Die Ergebnisse der Ausbreitungsrechnungen werden als äquivalente Dauerschallpegel in dB(A) für die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} angegeben:

Unter dem Lärmindex L_{DEN} versteht man den gemittelten Tag-Abend-Nacht-Wert in dB(A) mit Zuschlägen von 5 dB für den Abend (18.00 – 22.00 Uhr) und 10 dB für die Nacht (22.00 – 6.00 Uhr). Der Lärmindex L_{DEN} berechnet sich nach folgender Formel:

$$L_{DEN} = 10 \cdot \lg\left(\frac{1}{24}\left(12 \cdot 10^{\frac{L_{Day}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{Evening}+5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{Night}+10}{10}}\right)\right)$$

L_{Day}	Lärmindex für den Beurteilungszeitraum Tag (6.00 – 18.00 Uhr)
$L_{Evening}$	Lärmindex für den Beurteilungszeitraum Abend (18.00 – 22.00 Uhr)
L_{Night}	Lärmindex für den Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 – 6.00 Uhr)

2.2.2. Betroffenheitsauswertung

Auswertung nach den Vorgaben der VBEB [10]

Im Zuge der Lärmanalyse erfolgt die Ermittlung der Belastetenzahlen nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie sowie der 34. BImSchV [11] i. V. m. der VBEB [10].

Nach den Vorgaben der VBEB [10] erfolgt die Ermittlung der Belastetenzahlen in den verschiedenen Pegelbereichen nach der folgenden Methode:

- An den Fassaden der Gebäude werden Immissionspunkte berechnet. Ist die Fassade länger als 5 m, werden an dieser Fassade mehrere Immissionspunkte berechnet.
- Die Einwohnerzahl der Gebäude wird gleichmäßig auf die Immissionspunkte verteilt. Dies führt dazu, dass sich die Einwohner eines Gebäudes, abhängig von der Lage der jeweiligen Immissionspunkte, auf die verschiedenen Pegelbereiche verteilen.

Des Weiteren sollen nach VBEB [10] die Anzahl der Schulen und Krankenhäuser in den verschiedenen Lärmpegelbereichen angegeben werden:

- An den Fassaden der Gebäude werden Immissionspunkte berechnet. Ist die Fassade länger als 5 m, werden an dieser Fassade mehrere Immissionspunkte berechnet.

3.12.30 \\10.49.1.20\Auftrag\12\12812861286\12864\gut02_20220622+_35220.docx

- Die an den Immissionspunkten auftretenden Werte für den Lärmindex L_{DEN} werden energetisch gemittelt und auf Basis dieses energetischen Mittelwerts den Pegelbereichen zugeordnet.

Auswertung nach dem höchsten Pegel am Gebäude

Im Rahmen der Maßnahmenprüfung bzw. der Nachweise für die Verkehrsbehörden (vgl. Abschnitte 4.2 und 5) erfolgt die Auswertung nach dem höchsten auftretenden Pegel, der am Gebäude auftritt.

Dabei werden die Bewohner auf die Stockwerke eines Gebäudes gleichmäßig verteilt und dem lautesten Pegel eines Stockwerks zugeordnet.

2.3. Berechnungsgrundlagen

2.3.1. Gebäude- und Geländedaten sowie Lärmschutzbauwerke

Die Höhendaten des Stadtgebiets sowie die Lage und Höhe der Gebäude einschließlich der Einwohnerzahlen wurden im Rahmen der Lärmkartierung 2017 des Landes Baden-Württemberg erhoben und von der LUBW der Gemeinde zum Zweck der Lärmaktionsplanung zur Verfügung gestellt.

Lärmschutzbauwerke wie Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle wurden den Grundlagendaten der LUBW entnommen, auf Vollständigkeit geprüft und, soweit erforderlich, ergänzt.

2.3.2. Verkehrsgrundlagen Straßenverkehr

Die Lärmaktionsplanung der 3. Stufe der Stadt Bühl berücksichtigt die im Zuge der Lärmkartierung des Landes der LUBW betrachteten Straßenabschnitte, d. h. alle Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 8.200 Kfz/24h.

Für diese Strecken werden die in der Lärmkartierung des Landes erfassten KFZ-Grundlagendaten herangezogen.

Die Stadt Bühl hat im Zuge des Verfahrens geprüft, in wie weit weitere Straßenabschnitte von Kreis- und Gemeindestraßen mit mehr als 8.200 Kfz/24h im Stadtgebiet vorhanden sind, die aufgrund ihrer Klassifizierung nicht vom Land kartiert wurden, aber bei der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden sollten.

Als Ergebnis dieser Prüfung hat die Stadt Bühl beschlossen, die nachfolgend aufgeführten Abschnitte in die Untersuchungen zum Lärmaktionsplan aufzunehmen:

Hauptstraße:

Die Verkehrsmenge von mehr als 8.200 Kfz/24 h wird für die Hauptstraße in Teilbereichen deutlich überschritten.

3.12.30 \\10.49.1.20\Auftrag\121\128\1286\12864\12864gut02_20220622+_35220.docx

Im Bereich der Hauptstraße zwischen Rheinstraße und Bühlertalstraße ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 20 km/h bereits umgesetzt.

Weitergehende Überlegungen zusätzlicher Verkehrsberuhigungen sind beauftragt. Aufgrund der Situation durch Corona konnte die hierfür notwendige Verkehrszählung noch nicht durchgeführt werden.

Rheinstraße:

Für den Bereich der Rheinstraße östlich der Schienenstrecke liegen die Verkehrsmengen bei DTV > 8.200 Kfz/24 h.

Grabenstraße:

Die Verkehrsmenge der Grabenstraße liegt ebenfalls bei DTV > 8.200 Kfz/24 h.

K 3764 Bühlertalstraße:

Auf der Bühlertalstraße östlich der Grabenstraße bis zum Anschluss an die L 83 in Altschweier liegt die Verkehrsmenge bei DTV > 8.200 Kfz/24 h.

Im Abschnitt westlich Grabenstraße wird die o. g. Verkehrsmenge nicht erreicht. Dieser Abschnitt soll als Lückenschluss dennoch mit betrachtet werden.

K 3749 Rungstraße:

Westlich der Hauptstraße liegt die Verkehrsmenge bei DTV > 8.200 Kfz/24 h.

Östlich der Hauptstraße werden die 8.200 Kfz/24 h knapp unterschritten. Dieser Abschnitt soll dennoch mit betrachtet werden.

K 3763 Vimbucher Straße:

Die Verkehrsmenge von 8.200 Kfz/24h wird auf der K 3763, Vimbucher Straße, erreicht. Diese Straße soll zwischen der B 3 und der Sandbachstraße ergänzend in die Detailbetrachtung der Lärmaktionsplanung für die Stadt Bühl aufgenommen werden.

Für diese Strecke wurden die Angaben zum DTV der Verkehrsuntersuchung im Bereich B3 / Dieselstraße / Dr.-Georg-Schaeffler-Str. / Kernstadt / Weißgärber-Kreuzung von der Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH [4] herangezogen.

Nördlich des Kreuzungsbereichs zur Sandbachstraße liegt die Verkehrsmenge bei unter 8.200 Kfz/24h. Außerdem ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h bereits umgesetzt. Daher soll dieser Bereich im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht weiter berücksichtigt werden.

Die im Modell berücksichtigen Verkehrsmengen können dem Übersichtslageplan in der Anlage 1 entnommen werden.

3.12.30 \\10.49.1.20\Auftrag\12\12812861286\12864\gut02_20220622+_35220.docx

3. Bereits vorhandene oder geplante Lärmminderungsmaßnahmen

Nach Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] (Mindestanforderungen an Lärmaktionspläne) sind bereits vorhandene oder geplante Lärmminderungsmaßnahmen in den Lärmaktionsplan aufzunehmen.

Im Stadtgebiet Bühl wurden vor Erstellung des Lärmaktionsplans der 3. Stufe die folgenden Maßnahmen durchgeführt:

- Hauptstraße, zwischen Rheinstraße und Bühlertalstraße

  Geschwindigkeitsreduzierung auf 20 km/h

- Ortsdurchfahrt Oberbruch

  Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und neuer Fahrbahnbelag

- Vimbucher Straße, nördlich Chorstraße

  Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h

- Neusatz

  Geschwindigkeitsreduzierung von 70 km/h auf 50 km/h nach der Ortsausfahrt Richtung Unterstmatt

- Neusatz

  Hinweisschild für Motorradfahrer mit Aufforderung zu rücksichtsvollem Fahren

- Eisental

  Geschwindigkeitsreduzierung von 70 km/h auf 50 km/h im Bereich Müllenbach.

- Altschweier – L 83

  Sanierung Lärmschutzwand im Bereich „An der Mattenmühle“

- Altschweier – L 83

  Förderung passiver Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms, durchgeführt vom Regierungspräsidium Karlsruhe (2015)

- Autobahn BAB A5

  Aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen im Zuge des Ausbaus der Autobahn

- B 3

  Austausch Fahrbahnbelag in geräuschärmeren Belag südlich der Rheinstraße bis zur südlichen Gemarkungsgrenze

Winnenden Fon: 0 7195 . 91 47-0 ▪ Halle (Saale) Fon: 0 3 45 . 2 00 37 19 ▪ Bottrop Fon: 0 20 45 . 4 14 50 20
Feldkirchen-Westerham Fon: 0 80 63 . 2 07 84-00 ▪ Bretten Fon: 0 72 52 . 87 819 ▪ Internet www.kurz-fischer.de

4. Lärmanalyse

4.1. Lärmanalyse nach den Vorgaben der EU-Umgebungsrichtlinie

Die nachfolgende Lärmanalyse beruht auf den Berechnungsgrundlagen der EU-Umgebungslärmrichtlinie.

4.1.1. Darstellung der flächenhaften Schallimmissionen in Isophonenkarten

In der Anlage 2 sind die Geräuscheinwirkungen des Straßenverkehrs in Isophonenkarten flächenhaft für die Lärmindizes L_{DEN} und L_N dargestellt.

- Anlage 2.1: Isophonenkarte Straßenverkehr, Stadtgebiet Bühl, Aufpunkthöhe: 4 m, Lärmindex L_{DEN}
- Anlage 2.2: Isophonenkarte Straßenverkehr, Stadtgebiet Bühl, Aufpunkthöhe: 4 m, Lärmindex L_N

4.1.2. Darstellung der gebäudebezogenen Schallimmissionen in Gebäudelärmkarten

In der Anlage 2 sind die Geräuscheinwirkungen des Straßenverkehrs an den Gebäuden für die Lärmindizes L_{DEN} und L_N für die Stadt Bühl dargestellt. Die Einfärbung der Gebäude erfolgt nach dem höchsten Pegel, der am Gebäude auftritt.

- Anlage 2.3.1: Gebäudelärmkarte Straßenverkehr Bühl, Bereich West, Lärmindex L_{DEN}
- Anlage 2.3.2: Gebäudelärmkarte Straßenverkehr Bühl, Bereich Ost, Lärmindex L_{DEN}
- Anlage 2.4.1: Gebäudelärmkarte Straßenverkehr Bühl, Bereich West, Lärmindex L_N
- Anlage 2.4.2: Gebäudelärmkarte Straßenverkehr Bühl, Bereich Ost, Lärmindex L_N

4.1.3. Betroffenheitsanalyse

In der Anlage 2.5 ist die Auswertung der von den unterschiedlichen Pegelbereichen betroffenen Einwohner, Schulen und Krankenhäuser nach den Vorgaben der VBEB [10] aufgeführt.

3.12.30 \\10.49.1.20\Auftrag\12\12812861286\12864\gut02_20220622+_35220.docx

4.2. Lärmanalyse nach der nationalen Berechnungsvorschrift RLS 90

Von den Verkehrsbehörden werden für eine umfassende Abwägung im Rahmen der Anordnung von Maßnahmen ergänzende schalltechnische Untersuchungen nach den nationalen Berechnungsvorschriften der RLS-90 [7] gefordert, weshalb die Lärmanalyse auch nach dieser Berechnungsvorschrift durchgeführt wird.

Im Unterschied zur VBUS [9] erstreckt sich der Tagzeitraum über 16 Stunden zwischen 6:00 – 22:00 Uhr. Als weitere Unterschiede sind nach RLS-90 Zuschläge für Lichtsignalanlagen zu erteilen.

In der Anlage 4 sind die höchsten Pegel der Verkehrslärmeinwirkungen an den Gebäuden nach RLS-90 dargestellt. Die Darstellung erfolgt für alle Gebäude, an denen die Werte von 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) (vgl. Abschnitt 2.1.3) in der Nacht überschritten werden.

In der Anlage 4 zu diesem Bericht sind die folgenden Untersuchungsergebnisse beigefügt:

Anlage 3.1.1: Lärmkarte Straßenverkehr Bühl, Bereich A5 (Weitenung)
Berechnungsvorschrift RLS-90,
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude, Tag (6:00 - 22:00 Uhr)

Anlage 3.1.2: Lärmkarte Straßenverkehr Bühl, Bereich A5 (Oberbruch/Balzhofen)
Berechnungsvorschrift RLS-90,
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude, Tag (6:00 - 22:00 Uhr)

Anlage 3.1.3: Lärmkarte Straßenverkehr Bühl, Bereich Vimbuch
Berechnungsvorschrift RLS-90,
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude, Tag (6:00 - 22:00 Uhr)

Anlage 3.1.4: Lärmkarte Straßenverkehr Bühl, Bereich L 85/B3/Rheinstr./Hauptstr.
Berechnungsvorschrift RLS-90,
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude, Tag (6:00 - 22:00 Uhr)

Anlage 3.1.5: Lärmkarte Straßenverkehr Bühl, Bereich Bühlertalstr./ Hauptstr./ Rungstr.
Berechnungsvorschrift RLS-90,
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude, Tag (6:00 - 22:00 Uhr)

Anlage 3.1.6: Lärmkarte Straßenverkehr Bühl, Bereich Altschweier/Eisental
Berechnungsvorschrift RLS-90,
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude, Tag (6:00 - 22:00 Uhr)

Anlage 3.2.1: Lärmkarte Straßenverkehr Bühl, Bereich A5 (Weitenung)
Berechnungsvorschrift RLS-90,
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude, Nacht (22:00 - 6:00 Uhr)

Anlage 3.2.2: Lärmkarte Straßenverkehr Bühl, Bereich A5 (Oberbruch/Balzhofen)
Berechnungsvorschrift RLS-90,
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude, Nacht (22:00 - 6:00 Uhr)

3.12.30 \\10.49.1.20\Auftrag\12\12812861286\12864\gut02_20220622+_35220.docx

Anlage 3.2.3: Lärmkarte Straßenverkehr Bühl, Bereich Vimbuch
Berechnungsvorschrift RLS-90,
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude, Nacht (22:00 - 6:00 Uhr)

Anlage 3.2.4: Lärmkarte Straßenverkehr Bühl, Bereich L 85/B3/Rheinstr./Hauptstr.
Berechnungsvorschrift RLS-90,
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude, Nacht (22:00 - 6:00 Uhr)

Anlage 3.2.5: Lärmkarte Straßenverkehr Bühl, Bereich Bühlertalstr./ Hauptstr./ Rungstr
Berechnungsvorschrift RLS-90,
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude, Nacht (22:00 - 6:00 Uhr)

Anlage 3.2.6: Lärmkarte Straßenverkehr Bühl, Bereich Altschweier/Eisental
Berechnungsvorschrift RLS-90,
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude, Nacht (22:00 - 6:00 Uhr)

Für die Bereiche mit vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen (vgl. Abschnitt 5) werden neben den Berechnungsergebnissen in Lärmkarten die Beurteilungspegel tags/nachts stockwerksweise für die kritischsten Gebäude in Tabellen dargestellt. In diesen Tabellen ist auch die Anzahl der Einwohner je Gebäude enthalten.

Anlage 3.3: Tabellen mit Einzelpunktberechnungen, Berechnungsvorschrift RLS-90, Tag und Nacht, mit Angabe der Einwohnerzahl der Gebäude

Winnenden Fon: 0 7195 . 91 47-0 ▪ Halle (Saale) Fon: 0 3 45 . 2 00 37 19 ▪ Bottrop Fon: 0 20 45 . 4 14 50 20
Feldkirchen-Westerham Fon: 0 80 63 . 2 07 84-00 ▪ Bretten Fon: 0 72 52 . 87 819 ▪ Internet www.kurz-fischer.de

4.3. Bewertung der Untersuchungsergebnisse und Ermittlung der besonders betroffenen Bereiche

Die Bewertung der Untersuchungsergebnisse und die Ermittlung der besonders betroffenen Bereiche soll nach den Ergebnissen der nationalen Berechnungsvorschriften der RLS-90 [7] erfolgen.

Beurteilung anhand der Werte von $L_{r,T}$ > 59 dB(A) tags / $L_{r,N}$ > 49 dB(A) nachts

Bei den Werten von 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts handelt es sich um die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV [6] für Reine und Allgemeine Wohngebiete.

Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage und somit die Tatbestandsvoraussetzungen für straßenverkehrsrechtliches Einschreiten gegeben sind, an diesen Werten.

Die Untersuchungen kamen zu dem Ergebnis, dass die genannten Werte entlang aller kartierten Straßen überschritten sind.

Betroffene Einwohner gemäß Auswertemethode nach dem höchsten Pegel (vgl. Abschnitt 2.2.2) mit Überschreitungen dieser Werte:

- 2.750 Personen ($L_{r,T}$) bzw. 3.630 Personen ($L_{r,N}$)

Beurteilung anhand der Werte von $L_{r,T}$ > 65 dB(A) tags / $L_{r,N}$ > 55 dB(A) nachts

Die Werte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts sind nach der Rechtsprechung (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36) als gesundheitskritisch zu bezeichnen und daher nach dem Kooperationserlass [5] bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung besonders zu berücksichtigen.

Überschreitungen der Werte von 65 dB(A) ($L_{r,T}$) und/oder 55 dB(A) ($L_{r,N}$) (vgl. Abschnitt 2.1.3) treten entlang der nachfolgend aufgeführten Straßen im Stadtgebiet auf (vgl. Anlage 3).

Bühl – Bereich Oberbruch:

- L85 Seestraße

Bühl – Bereich Vimbuch:

- L85 nördlich von Vimbuch
- Vimbucher Straße

Bühl – Bereich B3:

- Industriestraße (punktuell innerhalb der Gewerbegebiete)

Bühl – Bereich Innenstadt:

- Hauptstraße
- Rheinstraße östlich Bahnstrecke

3.12.30 \\10.49.1.20\Auftrag\121\128\1286\12864\12864gut02_20220622+_35220.docx

- Bühlertalstraße
- Grabenstraße

Bühl – Bereich Eisental:

- L84

Bühl – Bereich Altschweier:

- L83 An der Mattenmühle

Betroffene Einwohner gemäß Auswertemethode nach dem höchsten Pegel (vgl. Abschnitt 2.2.2) mit Überschreitungen dieser Werte:

- 1.110 Personen ($L_{r,T}$) bzw. 1.300 Personen ($L_{r,N}$)

Beurteilung anhand der Werte von $L_{r,T}$ > 70 dB(A) tags / $L_{r,N}$ > 60 dB(A) nachts

Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den Werten von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts, verdichtet sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten, sofern keine damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung) nachgewiesen werden können.

Überschreitungen der Werte von 70 dB(A) ($L_{r,T}$) und/oder 60 dB(A) ($L_{r,N}$) (vgl. Abschnitt 2.1.3) treten entlang der nachfolgend aufgeführten Straßen im Stadtgebiet Bühl auf (vgl. Anlage 3).

Bühl – Bereich B3:

- Industriestraße (punktuell innerhalb der Gewerbegebiete nachts)

Bühl – Bereich Innenstadt:

- Hauptstraße
- Rheinstraße östlich Bahnstrecke
- Bühlertalstraße, Kreuzungsbereich Grabenstraße

Bühl – Bereich Altschweier:

- L83 An der Mattenmühle (punktuell)

Betroffene Einwohner gemäß Auswertemethode nach dem höchsten Pegel (vgl. Abschnitt 2.2.2) mit Überschreitungen dieser Werte:

- 200 Personen ($L_{r,T}$) bzw. 350 Personen ($L_{r,N}$)

3.12.30 \\10.49.1.20\Auftrag\121\128\1286\12864\12864gut02_20220622+_35220.docx

5. Erarbeitung Maßnahmenkatalog

Für den Entwurf des Lärmaktionsplans wurde ein Maßnahmenkatalog erarbeitet, der vom Gemeinderat beschlossen werden soll zur Vorlage der Bürger und den Trägern öffentlicher Belange im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung.

5.1. Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen (< 2 Jahre)

M 1 k: L 83 Ortsdurchfahrt Altschweier - Temporeduzierung

M 1a k Abschnitt zw. Edit-Stein-Str. 7 und KV Mattenmühle auf 50 km/h

Es handelt sich um Bereiche mit Überschreitungen der Werte von 59 dB(A) tags / 49 dB(A) nachts, teilweise 65 dB(A) tags (punktuell) / 55 dB(A) nachts (im Teilbereich westlich Hessensteg). Auf dem Fahrstreifen in Richtung Westen gilt derzeit Tempo 70, auf dem Fahrstreifen in Richtung Westen wird Tempo 70 kurz vor Ende der Bebauung aufgehoben.

Schalltechnische Wirksamkeit

Die zu erwartenden Pegelminderungen der Maßnahme M 1a k sind in der Anlage 5.1 dargestellt.

Pegelminderungen: bis 4 dB

Die Pegelminderungen variieren aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten für den Nullfall (derzeitige Situation), Überlagerungseffekten mit der Bühlertalstraße und abhängig des betroffenen Abschnitts. Ein positiver Effekt mit Pegelminderungen zwischen 1-2 dB ergeben sich auch für die Bühlertalstraße.

M 1b k Abschnitt zw. KV Mattenmühle und Ortsende Richtung Osten auf 30 km/h

Es handelt sich um Bereiche mit Überschreitungen der Werte von 65 dB(A) tags / 55 dB(A) nachts, punktuell 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts.

Schalltechnische Wirksamkeit

Die zu erwartenden Pegelminderungen der Maßnahme M 1b k sind in der Anlage 5.2 dargestellt.

Pegelminderungen: bis 2,5 dB (50 km/h auf 30 km/h)

Betroffenheitsauswertung

Reduzierung der Betroffenheit nach der „Auswertung der lautesten Pegel“ (vgl. Abschnitt 2.2.2), Berechnungsgrundlage RLS-90:

3.12.30 \\10.49.1.20\Auftrag\12\12812861286\12864\12864gut02_20220622+_35220.docx

Tabelle 2 Betroffene Maßnahmenbereiche M 1k (Auswertung nach lautestem Pegel)

Maßnahmen-bereich		Betroffene					
		>59 dB(A) tags	>49 dB(A) nachts	>65 dB(A) tags	>55 dB(A) nachts	>70 dB(A) tags	>60 dB(A) nachts
M 1a k	Nullfall	130	170	10	20	-	-
	Planfall/Diff.	100/-30	120/-50	0/-10	0/-20	-/-	-/-
M 1b k	Nullfall	300	340	100	140	<5	10
	Planfall/Diff.	240/-60	270/-70	30/-70	70/-70	<5/0	<5/-10

Kosten

Die Kosten der Maßnahme (Beschilderung) sind vergleichsweise gering.

Alternative Maßnahmen

Der Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags mit vergleichbarem Lärmminderungseffekt ist für die Ortsdurchfahrt Altschweier mittelfristig vorgesehen.

Verkehrliche Gesichtspunkte

Verdrängungseffekte bzw. Verkehrsverlagerungen in ruhige Wohnbereiche sind innerhalb des bestehenden Verkehrsnetzes nicht zu erwarten bzw. im Rahmen der integrierten Verkehrsplanung entsprechend zu steuern.

Beeinträchtigungen der Verkehrs-/Bündelungsfunktion bzw. der Leistungsfähigkeit der Straße sind bei Umsetzung der Maßnahmen ebenfalls nicht zu erwarten.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr sowie die Verkehrssicherheit sind Maßnahmen zur Temporeduzierung wie diese generell positiv zu bewerten.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den ÖPNV gab es Vorabstimmungen über die Verwaltung der Stadt Bühl mit den zuständigen Verkehrsbetrieben, des KVV Karlsruhe.

Diese kamen zu dem Ergebnis, dass die geplanten Temporeduzierungen auf der Ortsdurchfahrt Altschweier keine Auswirkungen auf den Busverkehr haben.

Auswirkung auf die Umwelt/Luftreinhaltung/Energieeinsparung

Mit Geschwindigkeitsreduzierungen ist in der Regel eine Verstetigung des Verkehrs verbunden. Dieser wirkt sich positiv auf die Luftreinhaltung und den Kraftstoffverbrauch aus.

Notwendiges

Die rechtliche Anordnung der Maßnahme (§ 45 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 9 StVO) erfolgt nach § 44 Abs. 1 Satz 1 StVO durch die Straßenverkehrsbehörden (untere Verwaltungsbehörde).

3.12.30 \\10.49.1.20\Auftrag\12\12812861286\12864\gut02_20220622+_35220.docx

M 2 k: K 3763 Vimbucher Straße – Temporeduzierung auf 30 km/h

Abschnitt zw. Seemattenstr. und Vimbucher Str. 15

Es handelt sich um Bereiche mit Überschreitungen der Werte von 59 dB(A) tags / 49 dB(A) nachts, teilweise 65 dB(A) tags (punktuell) / 55 dB(A) nachts (in Teilbereichen).

Schalltechnische Wirksamkeit

Die zu erwartenden Pegelminderungen der Maßnahme M 2 k sind in der Anlage 5.3 dargestellt.

Pegelminderungen: bis 2,5 dB (50 km/h auf 30 km/h)

Betroffenheitsauswertung

Reduzierung der Betroffenheit nach der „Auswertung der lautesten Pegel“ (vgl. Abschnitt 2.2.2), Berechnungsgrundlage RLS-90:

Tabelle 3 Betroffene Maßnahmenbereiche M 2k (Auswertung nach lautestem Pegel)

Maßnahmen-bereich		Betroffene					
		>59 dB(A) tags	>49 dB(A) nachts	>65 dB(A) tags	>55 dB(A) nachts	>70 dB(A) tags	>60 dB(A) nachts
M 2 k	Nullfall	90	100	10	30	-	-
	Planfall/Diff.	80/-10	80/-20	0/-10	0/-30	-/-	-/-

Kosten

Die Kosten der Maßnahme (Beschilderung) sind vergleichsweise gering.

Alternative Maßnahmen

Langfristig ist eine Ortsumgehung Bühl/Vimbuch geplant.

Verkehrliche Gesichtspunkte

Verdrängungseffekte bzw. Verkehrsverlagerungen in ruhige Wohnbereiche sind innerhalb des bestehenden Verkehrsnetzes nicht zu erwarten bzw. im Rahmen der integrierten Verkehrsplanung entsprechend zu steuern.

Beeinträchtigungen der Verkehrs-/Bündelungsfunktion bzw. der Leistungsfähigkeit der Straße sind bei Umsetzung der Maßnahmen ebenfalls nicht zu erwarten.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr sowie die Verkehrssicherheit sind Maßnahmen zur Temporeduzierung wie diese generell positiv zu bewerten.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den ÖPNV (betroffen sind die Buslinien 267 und 268) gab es Vorabstimmungen über die Verwaltung der Stadt Bühl mit den zuständigen

3.12.30 \\10.49.1.20\Auftrag\12\12812861286\12864\gut02_20220622+_35220.docx

Verkehrsbetrieben, des KVV Karlsruhe. Demnach führt die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h tags und nachts in dem ca. 700 m langen Streckenabschnitt zu einem „rechnerischen“ Reisezeitverlust von ca. 34 Sekunden.

Unter Berücksichtigung von Forschungserkenntnissen zu Tempo 30 km/h an Hauptverkehrsstraßen bewegen sich die realen Reisezeitverluste durch Tempo 30 km/h zu Tempo 50 km/h im Tageszeitbereich bei durchschnittlich ca. 2 Sekunden je 100 Meter (Fachbeitrag Straßenverkehrstechnik 2.2015). Für den ca. 700 Meter langen Maßnahmenabschnitt M 2 k ergibt sich auf dieser Grundlage ein Reisezeitverlust von ca. 14 Sekunden.

Detaillierte Abstimmungen bezüglich der Auswirkungen der Fahrzeitverlängerungen sind im Zuge des weiteren Verfahrens im Rahmen der Beteiligung zu treffen. In diese Bewertung sind auch geplante Maßnahmen anderer Gemeinden aufeinander abzustimmen.

Auswirkung auf die Umwelt/Luftreinhaltung/Energieeinsparung

Mit Geschwindigkeitsreduzierungen ist in der Regel eine Verstetigung des Verkehrs verbunden. Dieser wirkt sich positiv auf die Luftreinhaltung und den Kraftstoffverbrauch aus.

Notwendiges

Die rechtliche Anordnung der Maßnahme (§ 45 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 9 StVO) erfolgt nach § 44 Abs. 1 Satz 1 StVO durch die Straßenverkehrsbehörden (untere Verwaltungsbehörde).

M 3 k: K 3764 Hauptstraße – Temporeduzierung auf 30 km/h

Abschnitt zw. KV Rheinstraße und Friedrich-Ebert-Straße

Es handelt sich um Bereiche mit Überschreitungen der Werte von 65 dB(A) tags / 55 dB(A) nachts, z.T. 70 dB(A) tags (punktuell)/ 55 dB(A) nachts (in Teilbereichen).

Schalltechnische Wirksamkeit

Die zu erwartenden Pegelminderungen der Maßnahme M 3 k sind in der Anlage 5.4 dargestellt.

Pegelminderungen: bis 2,5 dB (50 km/h auf 30 km/h)

Betroffenheitsauswertung

Reduzierung der Betroffenheit nach der „Auswertung der lautesten Pegel“ (vgl. Abschnitt 2.2.2), Berechnungsgrundlage RLS-90:

3.12.30 \\10.49.1.20\Auftrag\121\121812861\12864\gut02_20220622+_35220.docx

Tabelle 4 Betroffene Maßnahmenbereiche M 3k (Auswertung nach lautestem Pegel)

Maßnahmen-bereich		Betroffene					
		>59 dB(A) tags	>49 dB(A) nachts	>65 dB(A) tags	>55 dB(A) nachts	>70 dB(A) tags	>60 dB(A) nachts
M 3 k	Nullfall	160	160	130	130	20	50
	Planfall/Diff.	150/-10	160/0	110/-20	120/-10	0/-20	0/-50

Kosten

Die Kosten der Maßnahme (Beschilderung) sind vergleichsweise gering.

Alternative Maßnahmen

Mittelfristig ist ein Gesamtkonzept verkehrslenkender Maßnahmen zur Verkehrsentlastung der innerstädtischen Bereiche geplant.

Verkehrliche Gesichtspunkte

Verdrängungseffekte bzw. Verkehrsverlagerungen in ruhige Wohnbereiche sind innerhalb des bestehenden Verkehrsnetzes nicht zu erwarten bzw. im Rahmen der integrierten Verkehrsplanung entsprechend zu steuern.

Beeinträchtigungen der Verkehrs-/Bündelungsfunktion bzw. der Leistungsfähigkeit der Straße sind bei Umsetzung der Maßnahmen ebenfalls nicht zu erwarten.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr sowie die Verkehrssicherheit sind Maßnahmen zur Temporeduzierung wie diese generell positiv zu bewerten.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den ÖPNV (betroffen sind die Buslinien 214, X44, 262 und 274) gab es Vorabstimmungen über die Verwaltung der Stadt Bühl mit den zuständigen Verkehrsbetrieben, des KVV Karlsruhe. Demnach führt die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h tags und nachts in dem ca. 400 m langen Streckenabschnitt zu einem „rechnerischen“ Reisezeitverlust von ca. 20 Sekunden.

Unter Berücksichtigung von Forschungserkenntnissen zu Tempo 30 km/h an Hauptverkehrsstraßen bewegen sich die realen Reisezeitverluste durch Tempo 30 km/h zu Tempo 50 km/h im Tageszeitbereich bei durchschnittlich ca. 2 Sekunden je 100 Meter (Fachbeitrag Straßenverkehrstechnik 2.2015). Für den ca. 400 Meter langen Maßnahmenabschnitt M 3 k ergibt sich auf dieser Grundlage ein Reisezeitverlust von ca. 8 Sekunden.

Detaillierte Abstimmungen bezüglich der Auswirkungen der Fahrzeitverlängerungen sind im Zuge des weiteren Verfahrens im Rahmen der Beteiligung zu treffen. In diese Bewertung sind auch geplante Maßnahmen anderer Gemeinden aufeinander abzustimmen.

3.12.30 \\10.49.1.20\Auftrag\12\12812861286\12864\gut02_20220622+_35220.docx

Auswirkung auf die Umwelt/Luftreinhaltung/Energieeinsparung

Mit Geschwindigkeitsreduzierungen ist in der Regel eine Verstetigung des Verkehrs verbunden. Dieser wirkt sich positiv auf die Luftreinhaltung und den Kraftstoffverbrauch aus.

Notwendiges

Die rechtliche Anordnung der Maßnahme (§ 45 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 9 StVO) erfolgt nach § 44 Abs. 1 Satz 1 StVO durch die Straßenverkehrsbehörden (untere Verwaltungsbehörde).

M 4 k: Rheinstraße – Temporeduzierung auf 30 km/h

Abschnitt zw. KV Hauptstraße und Bahnstrecke

Es handelt sich um Bereiche mit Überschreitungen der Werte von 65 dB(A) tags / 55 dB(A) nachts, in Teilbereichen 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts.

Schalltechnische Wirksamkeit

Die zu erwartenden Pegelminderungen der Maßnahme M 4 k sind in der Anlage 5.5 dargestellt.

Pegelminderungen: bis 2,5 dB (50 km/h auf 30 km/h)

Betroffenheitsauswertung

Reduzierung der Betroffenheit nach der „Auswertung der lautesten Pegel“ (vgl. Abschnitt 2.2.2), Berechnungsgrundlage RLS-90:

Tabelle 5 Betroffene Maßnahmenbereiche M 4k (Auswertung nach lautestem Pegel)

Maßnahmen-bereich		Betroffene					
		>59 dB(A) tags	**>49 dB(A) nachts**	**>65 dB(A) tags**	**>55 dB(A) nachts**	**>70 dB(A) tags**	**>60 dB(A) nachts**
M 4 k	Nullfall	240	240	160	160	40	70
	Planfall/Diff.	230/-10	230/-10	150/-10	160/0	<5/-40	10/-60

Kosten

Die Kosten der Maßnahme (Beschilderung) sind vergleichsweise gering.

Alternative Maßnahmen

Mittelfristig ist ein Gesamtkonzept verkehrslenkender Maßnahmen zur Verkehrsentlastung der innerstädtischen Bereiche geplant.

Verkehrliche Gesichtspunkte

Verdrängungseffekte bzw. Verkehrsverlagerungen in ruhige Wohnbereiche sind innerhalb des bestehenden Verkehrsnetzes nicht zu erwarten bzw. im Rahmen der integrierten Verkehrsplanung entsprechend zu steuern.

3.12.30 \\10.49.1.20\Auftrag\12\12812861\12864\12864gut02_20220622+_35220.docx

Beeinträchtigungen der Verkehrs-/Bündelungsfunktion bzw. der Leistungsfähigkeit der Straße sind bei Umsetzung der Maßnahmen ebenfalls nicht zu erwarten.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr sowie die Verkehrssicherheit sind Maßnahmen zur Temporeduzierung wie diese generell positiv zu bewerten.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den ÖPNV (betroffen sind die Buslinien 267, 268, 271 und 272) gab es Vorabstimmungen über die Verwaltung der Stadt Bühl mit den zuständigen Verkehrsbetrieben, des KVV Karlsruhe. Demnach führt die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h tags und nachts in dem ca. 300 m langen Streckenabschnitt zu einem „rechnerischen" Reisezeitverlust von ca. 15 Sekunden.

Unter Berücksichtigung von Forschungserkenntnissen zu Tempo 30 km/h an Hauptverkehrsstraßen bewegen sich die realen Reisezeitverluste durch Tempo 30 km/h zu Tempo 50 km/h im Tageszeitbereich bei durchschnittlich ca. 2 Sekunden je 100 Meter (Fachbeitrag Straßenverkehrstechnik 2.2015). Für den ca. 300 Meter langen Maßnahmenabschnitt M 4 k ergibt sich auf dieser Grundlage ein Reisezeitverlust von ca. 6 Sekunden.

Detaillierte Abstimmungen bezüglich der Auswirkungen der Fahrzeitverlängerungen sind im Zuge des weiteren Verfahrens im Rahmen der Beteiligung zu treffen. In diese Bewertung sind auch geplante Maßnahmen anderer Gemeinden aufeinander abzustimmen.

Auswirkung auf die Umwelt/Luftreinhaltung/Energieeinsparung

Mit Geschwindigkeitsreduzierungen ist in der Regel eine Verstetigung des Verkehrs verbunden. Dieser wirkt sich positiv auf die Luftreinhaltung und den Kraftstoffverbrauch aus.

Notwendiges

Die rechtliche Anordnung der Maßnahme (§ 45 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 9 StVO) erfolgt nach § 44 Abs. 1 Satz 1 StVO durch die Straßenverkehrsbehörden (untere Verwaltungsbehörde).

M 5 k: Bühlertalstraße – Temporeduzierung auf 30 km/h

Abschnitt zw. Grabenstraße und Bühlertalstraße 48

Es handelt sich um Bereiche mit Überschreitungen der Werte von 65 dB(A) tags / 55 dB(A) nachts, im Kreuzungsbereich Grabenstraße > 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts.

Schalltechnische Wirksamkeit

Die zu erwartenden Pegelminderungen der Maßnahme M 5 k sind in der Anlage 5.6 dargestellt.

Pegelminderungen: bis 2,5 dB (50 km/h auf 30 km/h)

3.12.30 \\10.49.1.20\Auftrag\12\12812861286\12864\gut02_20220622+_35220.docx

Betroffenheitsauswertung

Reduzierung der Betroffenheit nach der „Auswertung der lautesten Pegel“ (vgl. Abschnitt 2.2.2), Berechnungsgrundlage RLS-90:

Tabelle 6 Betroffene Maßnahmenbereiche M 5k (Auswertung nach lautestem Pegel)

Maßnahmen-bereich		Betroffene					
		>59 dB(A) tags	>49 dB(A) nachts	>65 dB(A) tags	>55 dB(A) nachts	>70 dB(A) tags	>60 dB(A) nachts
M 5 k	Nullfall	260	260	70	80	20	40
	Planfall/Diff.	100/-160	180/-80	60/-10	60/-20	10/-10	20/-20

Kosten

Die Kosten der Maßnahme (Beschilderung) sind vergleichsweise gering.

Alternative Maßnahmen

Mittelfristig ist ein Gesamtkonzept verkehrslenkender Maßnahmen zur Verkehrsentlastung der innerstädtischen Bereiche geplant. Verweis auf integriertes Verkehrskonzept.

Verkehrliche Gesichtspunkte

Verdrängungseffekte bzw. Verkehrsverlagerungen in ruhige Wohnbereiche sind innerhalb des bestehenden Verkehrsnetzes nicht zu erwarten bzw. im Rahmen der integrierten Verkehrsplanung entsprechend zu steuern.

Beeinträchtigungen der Verkehrs-/Bündelungsfunktion bzw. der Leistungsfähigkeit der Straße sind bei Umsetzung der Maßnahmen ebenfalls nicht zu erwarten.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr sowie die Verkehrssicherheit sind Maßnahmen zur Temporeduzierung wie diese generell positiv zu bewerten.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den ÖPNV (betroffen sind die Buslinien 263 und 271) gab es Vorabstimmungen über die Verwaltung der Stadt Bühl mit den zuständigen Verkehrsbetrieben, des KVV Karlsruhe. Demnach führt die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h tags und nachts in dem ca. 300 m langen Streckenabschnitt zu einem „rechnerischen“ Reisezeitverlust von ca. 15 Sekunden.

Unter Berücksichtigung von Forschungserkenntnissen zu Tempo 30 km/h an Hauptverkehrsstraßen bewegen sich die realen Reisezeitverluste durch Tempo 30 km/h zu Tempo 50 km/h im Tageszeitbereich bei durchschnittlich ca. 2 Sekunden je 100 Meter (Fachbeitrag Straßenverkehrstechnik 2.2015). Für den ca. 300 Meter langen Maßnahmenabschnitt M 5 k ergibt sich auf dieser Grundlage ein Reisezeitverlust von ca. 6 Sekunden.

3.12.30 \\10.49.1.20\Auftrag\12\12812861286\12864\gut02_20220622+_35220.docx

Detaillierte Abstimmungen bezüglich der Auswirkungen der Fahrzeitverlängerungen sind im Zuge des weiteren Verfahrens im Rahmen der Beteiligung zu treffen. In diese Bewertung sind auch geplante Maßnahmen anderer Gemeinden aufeinander abzustimmen.

Auswirkung auf die Umwelt/Luftreinhaltung/Energieeinsparung

Mit Geschwindigkeitsreduzierungen ist in der Regel eine Verstetigung des Verkehrs verbunden. Dieser wirkt sich positiv auf die Luftreinhaltung und den Kraftstoffverbrauch aus.

Notwendiges

Die rechtliche Anordnung der Maßnahme (§ 45 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 9 StVO) erfolgt nach § 44 Abs. 1 Satz 1 StVO durch die Straßenverkehrsbehörden (untere Verwaltungsbehörde).

M 6 k: L 85 Vimbuch – Belagsaustausch in lärmoptimierten Asphalt

Bereich Neukritt

Es handelt sich um Bereiche mit Überschreitungen der Werte von 65 dB(A) tags / 55 dB(A) nachts.

Schalltechnische Wirksamkeit

Die zu erwartenden Pegelminderungen der Maßnahme M 6 k sind in der Anlage 5.7 dargestellt.

Pegelminderungen: bis 3 dB (Beispiel SMA LA)

Betroffenheitsauswertung

Reduzierung der Betroffenheit nach der „Auswertung der lautesten Pegel“ (vgl. Abschnitt 2.2.2), Berechnungsgrundlage RLS-90:

Tabelle 7 Betroffene Maßnahmenbereiche M 6k (Auswertung nach lautestem Pegel)

Maßnahmen-bereich		Betroffene					
		>59 dB(A) tags	>49 dB(A) nachts	>65 dB(A) tags	>55 dB(A) nachts	>70 dB(A) tags	>60 dB(A) nachts
M 6 k	Nullfall	70	180	20	30	-	-
	Planfall/Diff.	50/-20	140/-40	0/-20	20/-10	-/-	-/-

Kosten

Die Maßnahme ist nahezu kostenneutral, wenn ohnehin ein Belagsaustausch ansteht.

Sonstiges

Die Maßnahme soll voraussichtlich 2023/2024 umgesetzt werden.

Winnenden Fon: 0 7195 . 91 47-0 ▪ Halle (Saale) Fon: 0 3 45 . 2 00 37 19 ▪ Bottrop Fon: 0 20 45 . 4 14 50 20
Feldkirchen-Westerham Fon: 0 80 63 . 2 07 84-00 ▪ Bretten Fon: 0 72 52 . 87 819 ▪ Internet www.kurz-fischer.de

Beachtung aktueller Entwicklungen bei der Auswahl des lärmoptimierten Asphalts, auch hinsichtlich Haltbarkeit.

M 7 k: Landes/Kreisstraßen im Stadtgebiet - Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen

Lärmsanierungsprogramm für Bühl wurde bereits durchgeführt (2015).

Voraussetzung: Überschreitungen der Auslösewerte für Lärmsanierung liegen vor.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwälle/wände, Maßnahmen Fahrbahnbelag) haben vom Grundsatz her Vorrang vor passiven Maßnahmen (Einbau Schallschutzfenster etc.). Passive Lärmschutzmaßnahmen sollten daher als Ergänzung in Erwägung gezogen werden, wenn aktive Maßnahmen keinen ausreichenden Schutz bringen oder nicht realisierbar sind.

Anforderungen an den Lärmschutz ergeben sich aus den Regelwerken der Lärmsanierung des Landes bzw. des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes.

Maßnahmen werden im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel durchgeführt.

5.2. Kurz/mittelfristig umsetzbare Maßnahmen (< 2-5 Jahre)

Maßnahmenpaket: K 3764 Hauptstraße südl. Bühlertalstraße im Rahmen der geplanten Neugestaltung

Es handelt sich um Bereiche mit Beurteilungspegel > 65 dB(A) tags und > 55 dB(A) nachts, nördlich Robert-Koch-Str. > 70 dB(A) tags und z.T. > 60 dB(A) nachts.

M 1a km: Temporeduzierung auf 30 km/h

M 1b km: Belagsaustausch in einen lärmoptimierten Asphalt

Schalltechnische Wirksamkeit

Die zu erwartenden Pegelminderungen der Maßnahme M 1a km sind in der Anlage 5.8 dargestellt.

Pegelminderungen: bis 2,5 dB (50 km/h auf 30 km/h)

Die zu erwartenden Pegelminderungen der Maßnahme M 1b km sind in der Anlage 5.9 dargestellt.

Pegelminderungen: bis 3 dB (Beispiel SMA LA)

Die zu erwartenden Pegelminderungen in Überlagerung der Maßnahme M 1a km und M 1b km sind in der Anlage 5.10 dargestellt.

Pegelminderungen: bis 5,5 dB

3.12.30 \\10.49.1.20\Auftrag\121\128\1286\128641\12864gut02_20220622+_35220.docx

Betroffenheitsauswertung

Reduzierung der Betroffenheit nach der „Auswertung der lautesten Pegel“ (vgl. Abschnitt 2.2.2), Berechnungsgrundlage RLS-90:

Tabelle 8 Betroffene Maßnahmenpaket M 1a km und M 1b km und in Summe (Auswertung nach lautestem Pegel)

Maßnahmen-bereich		Betroffene					
		>59 dB(A) tags	**>49 dB(A) nachts**	**>65 dB(A) tags**	**>55 dB(A) nachts**	**>70 dB(A) tags**	**>60 dB(A) nachts**
M 1a km	Nullfall	180	180	150	160	70	80
	Planfall/Diff.	170/-10	180/0	100/-50	110/-50	40/-30	60/-20
M 1b km	Nullfall	180	180	150	160	70	80
	Planfall/Diff.	170/-10	180/0	90/-60	100/-60	30/-40	50/-30
M 1a/ 1b	Nullfall	180	180	150	160	70	80
	Planfall/Diff.	170/-10	180/0	70/-80	80/-80	10/-60	20/-60

Kosten

Die Kosten der Maßnahme M 1a km (Beschilderung) sind vergleichsweise gering.

Im Zuge der anstehenden Kanalsanierungsarbeiten ist es sinnvoll, den kompletten Fahrbahnbelag zu erneuern.

Beide Maßnahmen zusammen können auch zu einer gestalterischen Aufwertung führen und so die Einhaltung einer temporeduzierenden Maßnahme erleichtern.

Verkehrliche Gesichtspunkte (betrifft M 1a km zur Temporeduzierung)

Verdrängungseffekte bzw. Verkehrsverlagerungen in ruhige Wohnbereiche sind innerhalb des bestehenden Verkehrsnetzes nicht zu erwarten bzw. im Rahmen der integrierten Verkehrsplanung entsprechend zu steuern.

Beeinträchtigungen der Verkehrs-/Bündelungsfunktion bzw. der Leistungsfähigkeit der Straße sind bei Umsetzung der Maßnahmen ebenfalls nicht zu erwarten.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr sowie die Verkehrssicherheit sind Maßnahmen zur Temporeduzierung wie diese generell positiv zu bewerten.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den ÖPNV (betroffen sind die Buslinien 262, 264, 265, 266, 273 und 7135) gab es Vorabstimmungen über die Verwaltung der Stadt Bühl mit den zuständigen Verkehrsbetrieben, des KVV Karlsruhe. Demnach führt die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h tags und nachts in dem ca. 400 m langen Streckenabschnitt zu einem „rechnerischen“ Reisezeitverlust von ca. 20 Sekunden.

Unter Berücksichtigung von Forschungserkenntnissen zu Tempo 30 km/h an Hauptverkehrsstraßen bewegen sich die realen Reisezeitverluste durch Tempo 30 km/h

3.12.30 \\10.49.1.20\Auftrag\12\12812861286\12864\12864gut02_20220622+_35220.docx

zu Tempo 50 km/h im Tageszeitbereich bei durchschnittlich ca. 2 Sekunden je 100 Meter (Fachbeitrag Straßenverkehrstechnik 2.2015). Für den ca. 400 Meter langen Maßnahmenabschnitt M 1a km ergibt sich auf dieser Grundlage ein Reisezeitverlust von ca. 8 Sekunden.

Detaillierte Abstimmungen bezüglich der Auswirkungen der Fahrzeitverlängerungen sind im Zuge des weiteren Verfahrens im Rahmen der Beteiligung zu treffen. In diese Bewertung sind auch geplante Maßnahmen anderer Gemeinden aufeinander abzustimmen.

5.3. Mittelfristig umsetzbare Maßnahmen (> 2 Jahre)

M 1 m: L 83 OD Altschweier – Belagsaustausch in lärmoptimierten Asphalt

Es handelt sich um Bereiche mit Beurteilungspegel > 65 dB(A) tags und > 55 dB(A) nachts, punktuell > 70 dB(A) tags und > 60 dB(A) nachts.

Schalltechnische Wirksamkeit

Pegelminderungen: bis 3 dB (Beispiel SMA LA)

Alternative Maßnahme

Kurzfristig ist eine Temporeduzierung auf 50 km/h westlich KV Mattenmühle bzw. auf 30 km/h östlich Mattenmühle vorgesehen.

Kosten

Die Maßnahme ist nahezu kostenneutral, wenn ohnehin ein Belagsaustausch ansteht.

Sonstiges

Anordnung der Maßnahme durch die Straßenverkehrsbehörden, daher Abstimmungen erforderlich.

Beachtung aktueller Entwicklungen bei der Auswahl des lärmoptimierten Asphalts, auch hinsichtlich Haltbarkeit.

5.4. Mittel/langfristig umsetzbare Maßnahmen (>5 Jahre)

M 1 ml: Gesamtkonzept verkehrslenkende Maßnahmen

Verkehrslenkende Maßnahmen zur Verkehrsentlastung im innerstädtischen Bereich werden im Rahmen eines Gesamtkonzepts geprüft.

M 2 ml: K 3763 neue Verbindung B 3/L 85

Eine neue Verbindung zwischen der B 3 und der L 85 ist bereits in Planung als Ortsumgehung Bühl/Vimbuch.

3.12.30 \\10.49.1.20\Auftrag\12\12812861286\12864\gut02_20220622+_35220.docx

Umsetzung der Maßnahme durch den Straßenbaulastträger im Rahmen der finanziellen Mittel.

Negative Auswirkungen durch den Neubau der Straße wären im Planverfahren zu prüfen, insbesondere nach den Vorgaben der 16. BImSchV.

5.5. Hinweise zu ruhigen Gebieten

Die Umgebungslärmrichtlinie fordert auch die Identifizierung und den Schutz von sogenannten ruhigen Gebieten. Vom Gesetzgeber sind für die Festsetzung solcher ruhigen Gebiete keine konkreten Anhaltspunkte gegeben, wodurch sich große Handlungsspielräume ergeben. Mögliche Kriterien wie die akustische Qualität, Erreichbarkeit, Zugänglichkeit und Naturnähe können bei der Auswahl von ruhigen Gebieten herangezogen werden [12]. Ziel der Ausweisung von ruhigen Gebieten soll es sein, diese Flächen vor einer Zunahme des Lärms zu schützen.

Die Ausweisung ruhiger Gebiete, z. B. von Grünflächen, naturnahen Gebieten zum Wandern/Radfahren, innerörtlichen Erholungsgebieten, sollte im Zuge der nächsten Fortschreibung des Flächennutzungsplanes berücksichtigt werden.

Folgende Hinweise zu ruhigen Gebieten werden in den Entwurf zum Lärmaktionsplan aufgenommen:

Berücksichtigung der Belange des Schallschutzes im Rahmen künftiger Planungen, z. B. im Rahmen der Verkehrs- und Bauleitplanung.

Auch negative Auswirkungen durch Geräusche auf bislang ruhige Wohngebiete bzw. verkehrsberuhigte Bereiche abseits der Hauptverkehrsachsen sollten durch entsprechende Planungen vermieden werden.

Die Ausweisung ruhiger Gebiete, z. B. von Grünflächen, naturnahen Gebiete zum Wandern/Radfahren, innerörtlichen Erholungsgebieten, soll im Zuge der nächsten Fortschreibung des Flächennutzungsplanes geprüft werden.

Winnenden Fon: 0 7195 . 91 47-0 ▪ Halle (Saale) Fon: 0 3 45 . 2 00 37 19 ▪ Bottrop Fon: 0 20 45 . 4 14 50 20
Feldkirchen-Westerham Fon: 0 80 63 . 2 07 84-00 ▪ Bretten Fon: 0 72 52 . 87 819 ▪ Internet www.kurz-fischer.de

6. Maßnahmenkatalog – Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan

Die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan eingegangenen Anregungen der Bürger und Träger öffentlicher Belange wurden geprüft und bei der Abwägung berücksichtigt.

Die Abwägungstabelle ist in der Anlage 6 ausführlich dargestellt.

Alle Maßnahmen des Entwurfs zum Lärmaktionsplan wurden in die Beschlussfassung übernommen.

Außerdem wurden die Anregungen der Bürger im Nahbereich der BAB A 5 sowie der Bühlertalstraße im Bereich „Am Bierkeller“ berücksichtigt. Entsprechende Maßnahmen werden in die Beschlussfassung des Lärmaktionsplans aufgenommen. Diese Maßnahmen müssen im Nachgang mit der Verkehrsbehörde bzw. dem Straßenbaulastträger abgestimmt werden, die für die Umsetzung der Maßnahmen zuständig sind.

Die in der Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan enthalten Maßnahmen sind nachfolgend aufgeführt und können auch dem zusammenfassenden Maßnahmenkatalog in Anlage 7 entnommen werden.

Kurzfristige Maßnahmen (< 2 Jahre):

M 1 k: L 83 Ortsdurchfahrt Altschweier - Temporeduzierung

M 1a k Abschnitt zw. Edit-Stein-Str. 7 und KV Mattenmühle auf 50 km/h

M 1b k Abschnitt zw. KV Mattenmühle und Ortsende Richtung Osten auf 30 km/h

M 2 k: K 3763 Vimbucher Straße – Temporeduzierung auf 30 km/h

Abschnitt zw. Seemattenstr. und Vimbucher Str. 15

M 3 k: K 3764 Hauptstraße – Temporeduzierung auf 30 km/h

Abschnitt zw. KV Rheinstraße und Friedrich-Ebert-Straße

M 4 k: Rheinstraße – Temporeduzierung auf 30 km/h

Abschnitt zw. KV Hauptstraße und Bahnstrecke

M 5 k: Bühlertalstraße – Temporeduzierung auf 30 km/h

Abschnitt zw. Grabenstraße und Bühlertalstraße 48

M 6 k: L 85 Vimbuch – Belagsaustausch in lärmoptimierten Asphalt

Bereich Neukritt

3.12.30 \\10.49.1.20\Auftrag\12\12812861286\12864\gut02_20220622+_35220.docx

M 7 k: Landes/Kreisstraßen im Stadtgebiet - Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen

Aufgrund der Anregungen von Anwohnern der Bühlertalstraße (Bereich „Am Bierkeller“) wird die folgende Maßnahme in den Maßnahmenkatalog aufgenommen, die im Weiteren hinsichtlich ihrer Anordnung mit der Verkehrsbehörde abzustimmen ist:

M 8 k: Bühlertalstraße – Temporeduzierung auf 30 km/h

Abschnitt zw. Riedboschweg u. KV Mattenmühle

Von den Anwohnern im Nahbereich der Autobahn BAB A5 ging ebenfalls eine Vielzahl von Anregungen bezüglich der Verkehrslärmeinwirkungen der Autobahn ein. Daher wird die folgende kurzfristige Maßnahme in den Maßnahmenkatalog aufgenommen (die neu aufgenommene langfristige Maßnahme s. unten):

M 9 k: BAB A5 – Temporeduzierung auf 120 km/h

Abschnitt im Bereich Bühl

Kurz/mittelfristig umsetzbare Maßnahmen (< 2-5 Jahre)

Maßnahmenpaket: K 3764 Hauptstraße südl. Bühlertalstraße im Rahmen der geplanten Neugestaltung

M 1a km: Temporeduzierung auf 30 km/h

M 1b km: Belagsaustausch in einen lärmoptimierten Asphalt

Mittelfristig umsetzbare Maßnahmen (> 2 Jahre)

M 1 m: L 83 OD Altschweier – Belagsaustausch in lärmoptimierten Asphalt

Mittel-langfristig umsetzbare Maßnahmen (>5 Jahre)

M 1 ml: Gesamtkonzept verkehrslenkende Maßnahmen

M 2 ml: K 3763 neue Verbindung B 3/L 85

Aufgrund der Vielzahl von Anregungen der Anwohner im Nahbereich der Autobahn BAB A5 wird die folgende langfristige Maßnahme in den Maßnahmenkatalog aufgenommen:

M 3 ml: BAB A5 – Temporeduzierung auf 120 km/h

Lückenschluss zwischen Vimbucher Autobahnbrücke und Herzigbrücke

Die Hinweise zu ruhigen Gebieten werden vom Entwurf zum Lärmaktionsplan übernommen.

3.12.30 \\10.49.1.20\Auftrag\12\12812861286\12864\gut02_20220622+_35220.docx

7. Verfahren der Lärmaktionsplanung und Beteiligung der Öffentlichkeit

Gemäß den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] bzw. dem § 47 d BImSchG [2] ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen. Die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung für die Stadt Bühl erfolgte bislang folgendermaßen:

- Aufstellungsbeschluss zur Erarbeitung eines Lärmaktionsplans durch den Gemeinderat, 18. Dezember 2019
- Beschlussfassung durch den Gemeinderat am 21. Juli 2021 zum Entwurf des Lärmaktionsplans und Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.

  Dem Gemeinderat der Stadt Bühl lag zum Beschluss am 21. Juli 2021 die Entwurfsfassung vom 5. Juli 2021 vor, die auf Wunsch des Ortschaftsrats Altschweier mit Änderung der mittel/langfristigen Maßnahme 2 ml (Fassung vom 5. Juli 2021) in die mittelfristige Maßnahme lm beschlossen wurde. Daher wird als neues Berichtsdatum der 21. Juli 2021 gewählt.
- Öffentliche Auslegung des Entwurfs zum Lärmaktionsplan und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vom 13. September 2021 bis 15. Oktober 2021.
- Behandlung der Anregungen und Stellungnahmen der Öffentlichkeit und der TÖB im Rahmen der Auslegung.
- Beschluss der Abwägungsvorschläge sowie des Lärmaktionsplans durch den Gemeinderat am 27. Juli 2022.

Winnenden Fon: 0 7195 . 91 47-0 ▪ Halle (Saale) Fon: 0 3 45 . 2 00 37 19 ▪ Bottrop Fon: 0 20 45 . 4 14 50 20
Feldkirchen-Westerham Fon: 0 80 63 . 2 07 84-00 ▪ Bretten Fon: 0 72 52 . 87 819 ▪ Internet www.kurz-fischer.de

8. Zusammenfassung

Auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] bzw. des § 47 d des BImSchG wurde für die Stadt Bühl der Lärmaktionsplan der 2. Stufe ausgearbeitet.

Die vorliegende Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan beinhaltet Vorschläge zu Lärmschutzmaßnahmen zum Straßenverkehr.

Dieser Erläuterungsbericht umfasst 36 Seiten Text und 7 Anlagen (99 Seiten).

Eine auszugsweise Veröffentlichung bedarf der vorherigen Genehmigung der Verfasser.

Datum: 22. Juni 2022

Kurz und Fischer GmbH
Beratende Ingenieure

R. Kurz

Von der Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart
Dipl.-Ing. (FH)
Roland Kurz
Sachverständiger
für Schallschutz
öffentlich bestellt und vereidigt

Dipl.-Ing. (FH) G. Bentele

Winnenden Fon: 0 7195 . 91 47-0 ▪ Halle (Saale) Fon: 0 3 45 . 2 00 37 19 ▪ Bottrop Fon: 0 20 45 . 4 14 50 20
Feldkirchen-Westerham Fon: 0 80 63 . 2 07 84-00 ▪ Bretten Fon: 0 72 52 . 87 819 ▪ Internet www.kurz-fischer.de

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1: Übersichtsplan und verkehrliche Grundlagen
(1 Seite)

Anlage 2: Lärmanalyse nach den Berechnungsvorschriften der VBUS und Betroffenheitsauswertung nach VBEB
(8 Seiten)

Anlage 3: Lärmanalyse nach den Berechnungsvorschriften der RLS 90
(34 Seiten)

Anlage 4: Entwurf zum Lärmaktionsplan: Maßnahmenkatalog
(7 Seiten)

Anlage 5: Maßnahmenprüfung kurzfristige Maßnahmen
(10 Seiten)

Anlage 6: Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan – Dokumentation der Abwägung
(31 Seiten)

Anlage 7: Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan – Maßnahmenkatalog
(8 Seiten)

LITERATURVERZEICHNIS

[1] Richtlinie 2002/49/EG, vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG)

[2] Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, Bundesgesetzblatt Jahrgang 2005 Teil I Nr. 38, ausgegeben zu Bonn am 29. Juni 2005

[3] Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. April 2019 (BGBl. I S. 432) geändert worden ist, neugefasst durch Bek. v. 17.5.2013 I 1274, zuletzt geändert durch Art. 1 G v. 8.4.2019 I 432

[4] Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, „Verkehrsuntersuchung im Bereich B3 / Dieselstraße / Dr.-Georg-Schaeffler-Str. / Kernstadt / Weißgärber-Kreuzung“, Stadt Bühl, Juli 2018

[5] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, „Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg (Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung), Az. 4-8826.15/75 vom 29. Oktober 2018

[6] 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetz (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990; Bundesgesetzblatt, Jahrgang 1990, Teil I, Seiten 1036 ff, zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I Nr. 61, S. 2269) in Kraft getreten am 1. Januar 2015

[7] RLS-90: "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen", Ausgabe 1990, durch Schreiben Nr. 8/1990 - StB 11/14.86.22 -01/25 Va 90 des Bundesministers für Verkehr am 10.04.1990 eingeführt.

[8] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), Bonn, den 23. November 2007, S 32/7332.9/1/781915

[9] Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen VBUS vom 15. Mai 2006

[10] Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm VBEB vom 10. Mai 2006

[11] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetztes (Verordnung über die Lärmkartierung) – 34. BImSchV vom 6. März 2006, Bundesgesetzblatt Jahrgang 2006 Teil I Nr. 12, ausgegeben zu Bonn am 15. März 2006

[12] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, „Ruhige Gebiete: Leitfaden zur Festlegung in der Lärmaktionsplanung“, November 2019

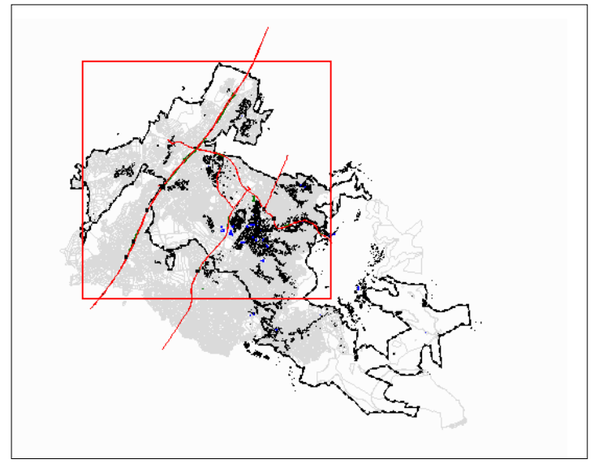
Lärmaktionsplan, 3. Stufe

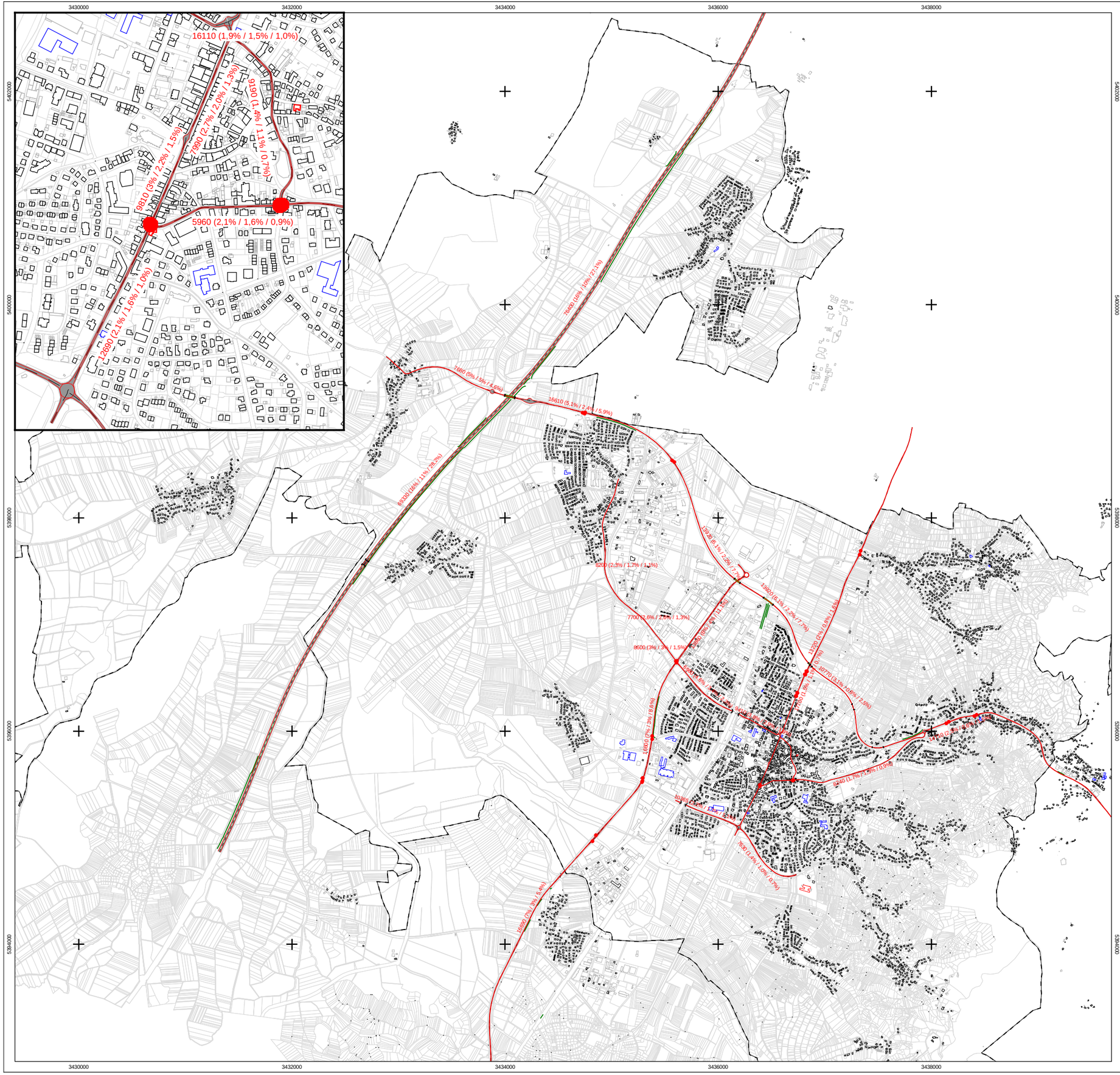
Stadt Bühl

Übersichtsplan und verkehrliche Grundlagen

Lage der betrachteten Straßenabschnitte und Darstellung der verkehrlichen Grundlagen

Datum: 21.07.2021
RL: 0





Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand
- Signalanlage

Maßstab 1:35000

0 250 500 1000 1500 2000 2500 m

KURZ UND FISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9, 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 1

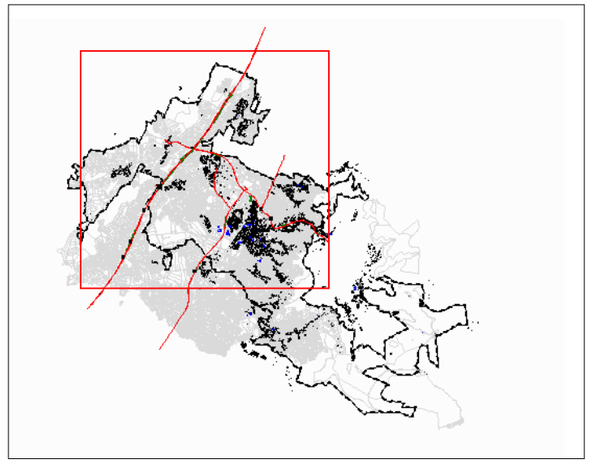
Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Stadt Bühl

Lärmkarte Straßenverkehr

Berechnungsvorschrift: VBUS
Isophonendarstellung 4 m

Datum: 21.07.2021
RL: 1



Lärmindex
Lden
in dB(A)

55 <	<=	55
60 <	<=	60
65 <	<=	65
70 <	<=	75
75 <	<=	80
80 <		

Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand

Maßstab 1:35000

0 250 500 1000 1500 2000 2500 m

KURZ UND FISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9, 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 2.1

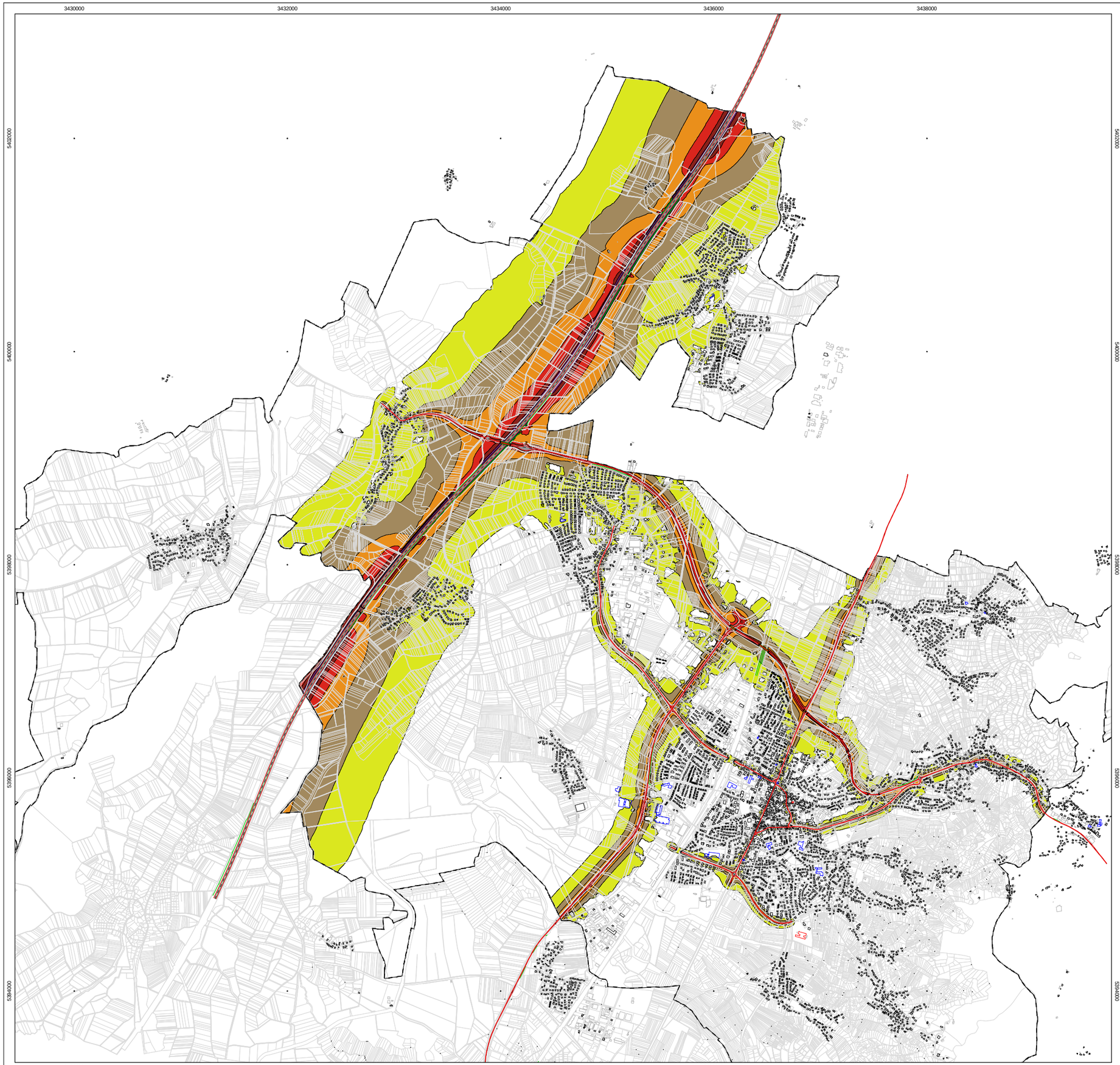
Lärmaktionsplan, 3. Stufe

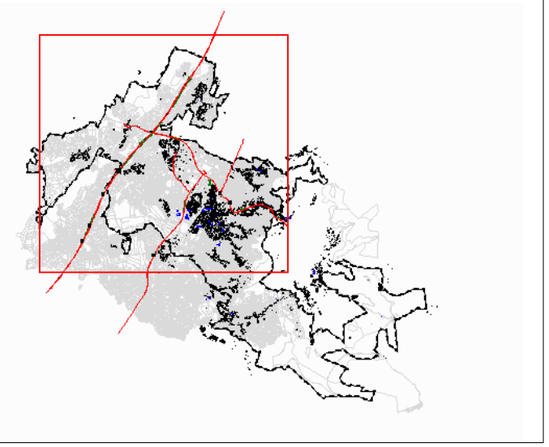
Stadt Bühl

Lärmkarte Straßenverkehr

Berechnungsvorschrift: VBUS
Isophonendarstellung 4 m

Datum: 21.07.2021
RL: 1





Lärmindex
Ln
in dB(A)

	<=	45
45 <	<=	50
50 <	<=	55
55 <	<=	60
60 <	<=	65
65 <	<=	70
70 <	<=	75
75 <		

Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand

Maßstab 1:35000

0 250 500 1000 1500 2000 2500 m

KURZ UND FISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9, 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 2.2

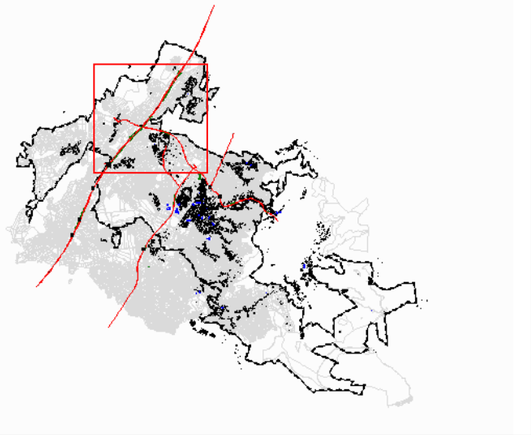
Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Stadt Bühl

Lärmkarte Straßenverkehr

Berechnungsvorschrift: VBUS
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude

Datum: 21.07.2021
RL: 2



Lärmindex
Lden
in dB(A)

55 <	<= 55
60 <	<= 60
65 <	<= 65
70 <	<= 70
75 <	<= 75
80 <	<= 80

Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand

Maßstab 1:16000

0 100 200 400 600 800 1000 m

KURZ UND FISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9, 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 2.3.1

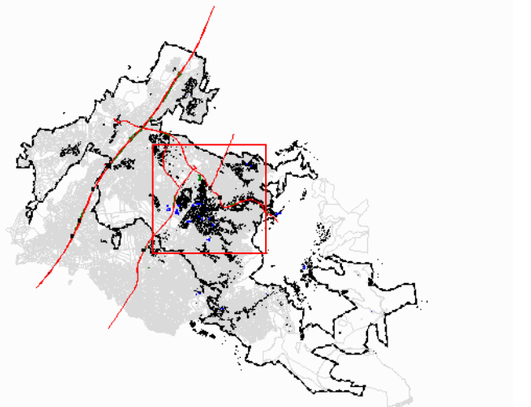
Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Stadt Bühl

Lärmkarte Straßenverkehr

Berechnungsvorschrift: VBUS
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude

Datum: 21.07.2021
RL: 2



Lärmindex
Lden
in dB(A)

55 <	<= 55
60 <	<= 60
65 <	<= 65
70 <	<= 70
75 <	<= 75
80 <	<= 80

Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand

Maßstab 1:16000

0 100 200 400 600 800 1000 m

KURZ UND FISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9, 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 2.3.2

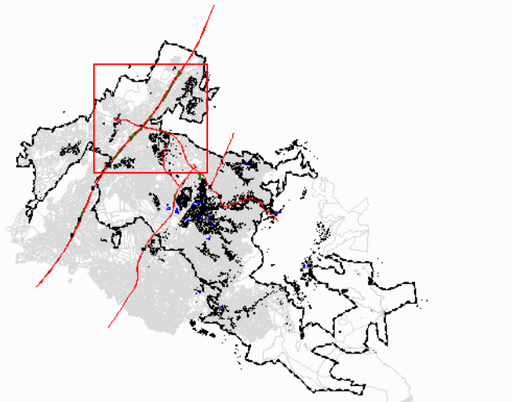
Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Stadt Bühl

Lärmkarte Straßenverkehr

Berechnungsvorschrift: VBUS
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude

Datum: 21.07.2021
RL: 2



Lärmindex
Ln
in dB(A)

	<=	45
45 <	<=	50
50 <	<=	55
55 <	<=	60
60 <	<=	65
65 <	<=	70
70 <	<=	75
75 <		

Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand

Maßstab 1:16000

0 100 200 400 600 800 1000 m

KURZ UND FISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9, 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 2.4.1

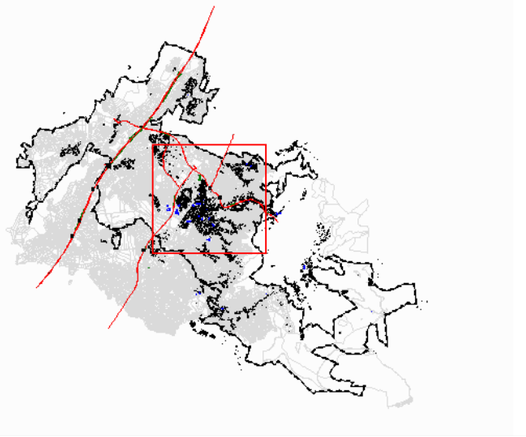
Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Stadt Bühl

Lärmkarte Straßenverkehr

Berechnungsvorschrift: VBUS
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude

Datum: 21.07.2021
RL: 2



Lärmindex
Ln
in dB(A)

		<=	45
45 <		<=	50
50 <		<=	55
55 <		<=	60
60 <		<=	65
65 <		<=	70
70 <		<=	75
75 <			

Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand

Maßstab 1:16000

0 100 200 400 600 800 1000 m

KURZUNDFISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9, 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 2.4.2

KURZ UND FISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik

Lärmaktionsplan Stadt Bühl

Auswertung Betroffenheiten nach VBEB (Mittelwertbildung)

Gebiet	Anzahl der Menschen in den Pegelbereichen			
	Pegel-bereich [dB(A)]	Anzahl betroffene Einwohner L_{DEN} [-]	Pegel-bereich [dB(A)]	Anzahl betroffene Einwohner L_N [-]
Bühl gesamt	50-55		50-55	800
	55-60	1520	55-60	360
	60-65	730	60-65	60
	65-70	360	65-70	-
	70-75	70	70-75	-
	>75	-	>75	-

Winnenden Fon: 0 7195 . 91 47-0 ▪ Halle (Saale) Fon: 0 3 45 . 2 00 37 19 ▪ Bottrop Fon: 0 20 45 . 3 09 210
Feldkirchen-Westerham Fon: 0 80 63 . 89 91 ▪ Bretten Fon: 0 72 52 . 87 819 ▪ Internet www.kurz-fischer.de

KURZ UND FISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik

Lärmaktionsplan Stadt Bühl

Auswertung Betroffenheiten nach VBEB (Mittelwertbildung)

Gebiet	Anzahl der Schulen in den Pegelbereichen		Anzahl der Krankenhäuser in den Pegelbereichen	
	Pegel-bereich [dB(A)]	Anzahl Schulen L_{DEN} [-]	Pegel-bereich [dB(A)]	Anzahl Krankenhäuser L_{DEN} [-]
Bühl gesamt	50-55		50-55	-
	55-60	-	55-60	-
	60-65	2	60-65	-
	65-70	1	65-70	1
	70-75	-	70-75	-
	>75	-	>75	-

Winnenden Fon: 0 7195 . 91 47-0 ▪ Halle (Saale) Fon: 0 3 45 . 2 00 37 19 ▪ Bottrop Fon: 0 20 45 . 3 09 210
Feldkirchen-Westerham Fon: 0 80 63 . 89 91 ▪ Bretten Fon: 0 72 52 . 87 819 ▪ Internet www.kurz-fischer.de

WEITENUNG

3435300 3435600 3435900 3436200 3436500

5401500 5401200 5400900 5400600 5400300

59 59 60

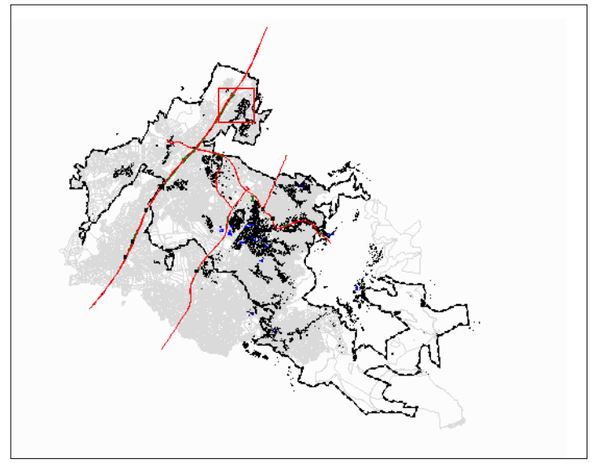
Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Stadt Bühl

Lärmkarte Straßenverkehr, Bereich A5

Berechnungsvorschrift: RLS-90
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude
Lr,T > 59 dB(A)

Datum: 05.07.2021
RL: 3



Beurteilungspegel
LrT
in dB(A)

	<=	55
55 <	<=	60
60 <	<=	65
65 <	<=	70
70 <	<=	75
75 <	<=	80
80 <		

Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand
- Signalanlage

Maßstab (A3) 1:5000

0 35 70 140 210 280 350 m

N

KURZUNDFISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9, 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 3.1.1

OBERBRUCH

BALZHOFEN

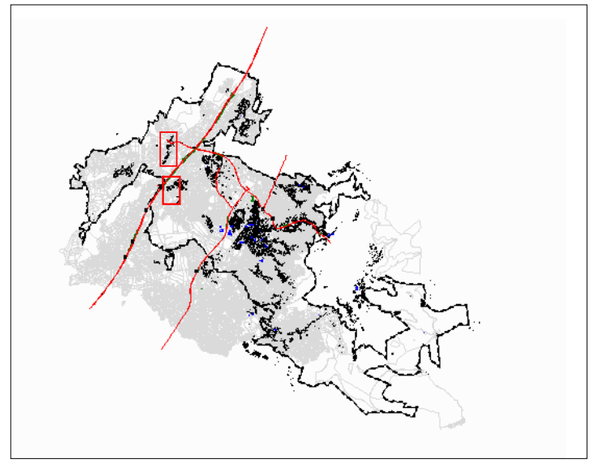
Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Stadt Bühl

Lärmkarte Straßenverkehr, Bereich A5

Berechnungsvorschrift: RLS-90
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude
Lr,T > 59 dB(A)

Datum: 05.07.2021
RL: 3



Beurteilungspegel
LrT
in dB(A)

	<=	55
55 <	<=	60
60 <	<=	65
65 <	<=	70
70 <	<=	75
75 <	<=	80
80 <		

Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand
- Signalanlage

Maßstab (A3) 1:5000

0 35 70 140 210 280 350 m

KURZ UND FISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9, 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 3.1.2

VIMBUCH

3434400 3434700 3435000 3435300 3435600

5398800 5398500 5398200 5397900 5397600

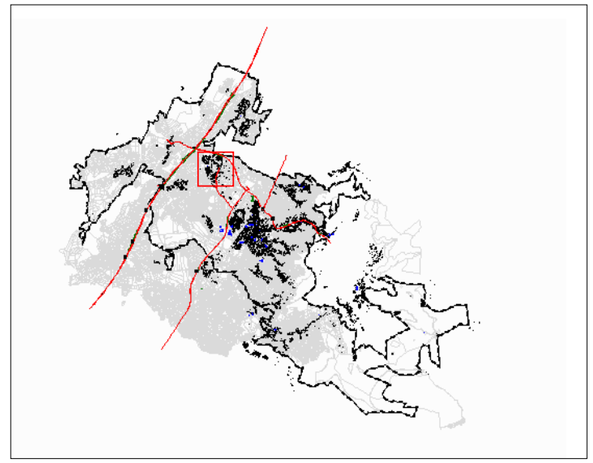
Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Stadt Bühl

Lärmkarte Straßenverkehr, Bereich Vimbuch

Berechnungsvorschrift: RLS-90
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude
Lr,T > 59 dB(A)

Datum: 05.07.2021
RL: 3



Beurteilungspegel
LrT
in dB(A)

	<=	55
55 <	<=	60
60 <	<=	65
65 <	<=	70
70 <	<=	75
75 <	<=	80
80 <		

Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand
- Signalanlage

Maßstab (A3) 1:5000

0 35 70 140 210 280 350 m

KURZ UND FISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9, 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 3.1.3

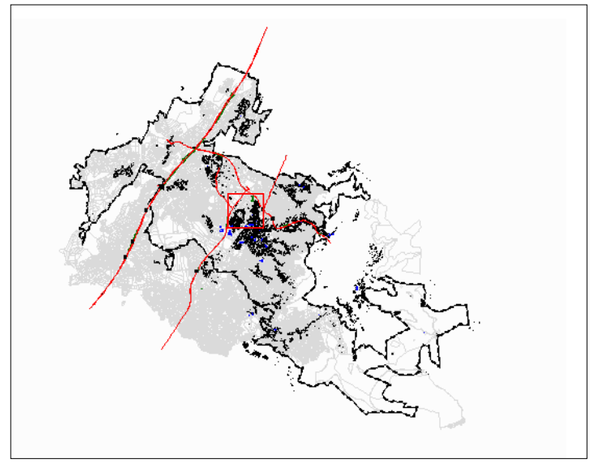
Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Stadt Bühl

Lärmkarte Straßenverkehr,
Bereich L85/B3/Rheinstraße/Hauptstraße

Berechnungsvorschrift: RLS-90
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude
Lr,T > 59 dB(A)

Datum: 05.07.2021
RL: 3



Beurteilungspegel
LrT
in dB(A)

	<=	55
55 <	<=	60
60 <	<=	65
65 <	<=	70
70 <	<=	75
75 <	<=	80
80 <		

Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand
- Signalanlage

Maßstab (A3) 1:5000

0 35 70 140 210 280 350 m

KURZ UND FISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9, 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 3.1.4

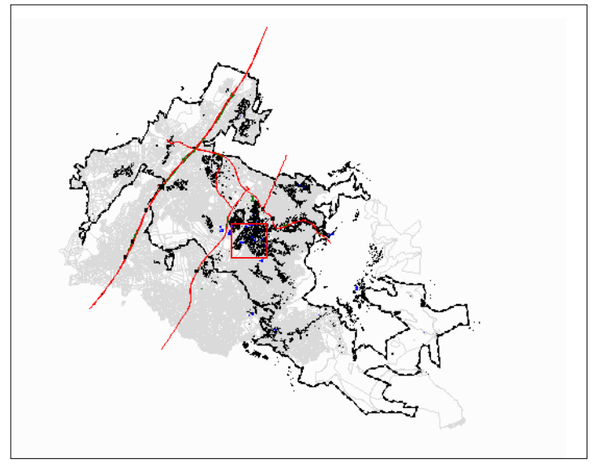
Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Stadt Bühl

Lärmkarte Straßenverkehr,
Bereich Bühlertalstraße/Hauptstraße/Rungstraße

Berechnungsvorschrift: RLS-90
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude
Lr,T > 59 dB(A)

Datum: 05.07.2021
RL: 3



Beurteilungspegel
LrT
in dB(A)

	<=	55
55 <	<=	60
60 <	<=	65
65 <	<=	70
70 <	<=	75
75 <	<=	80
80 <		

Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand
- Signalanlage

Maßstab (A3) 1:5000

0 35 70 140 210 280 350 m

KURZUNDFISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9, 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 3.1.5

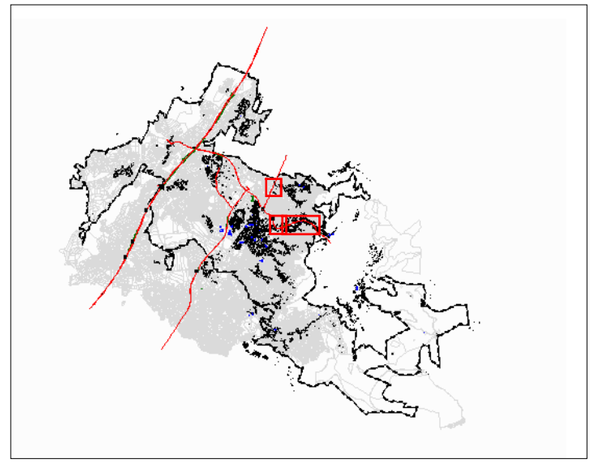
Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Stadt Bühl

Lärmkarte Straßenverkehr, Bereich Altschweier/Eisental

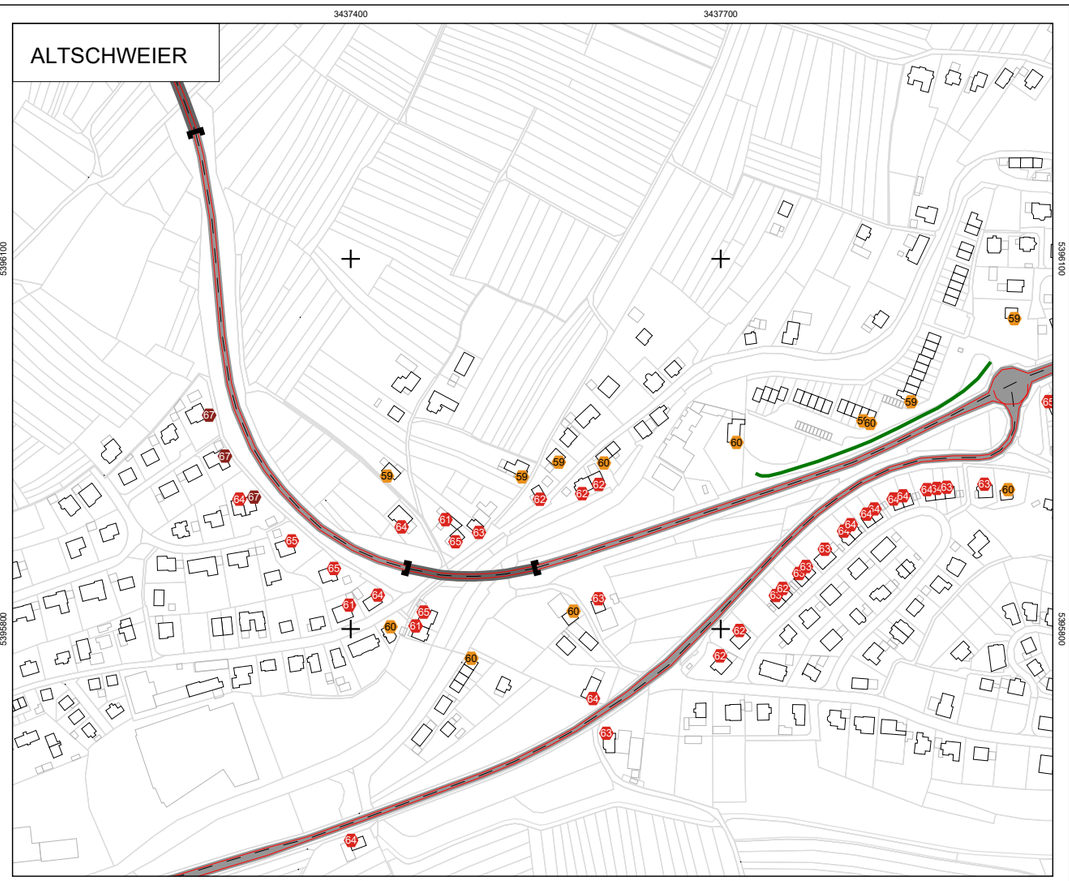
Berechnungsvorschrift: RLS-90
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude
Lr,T > 59 dB(A)

Datum: 05.07.2021
RL: 3

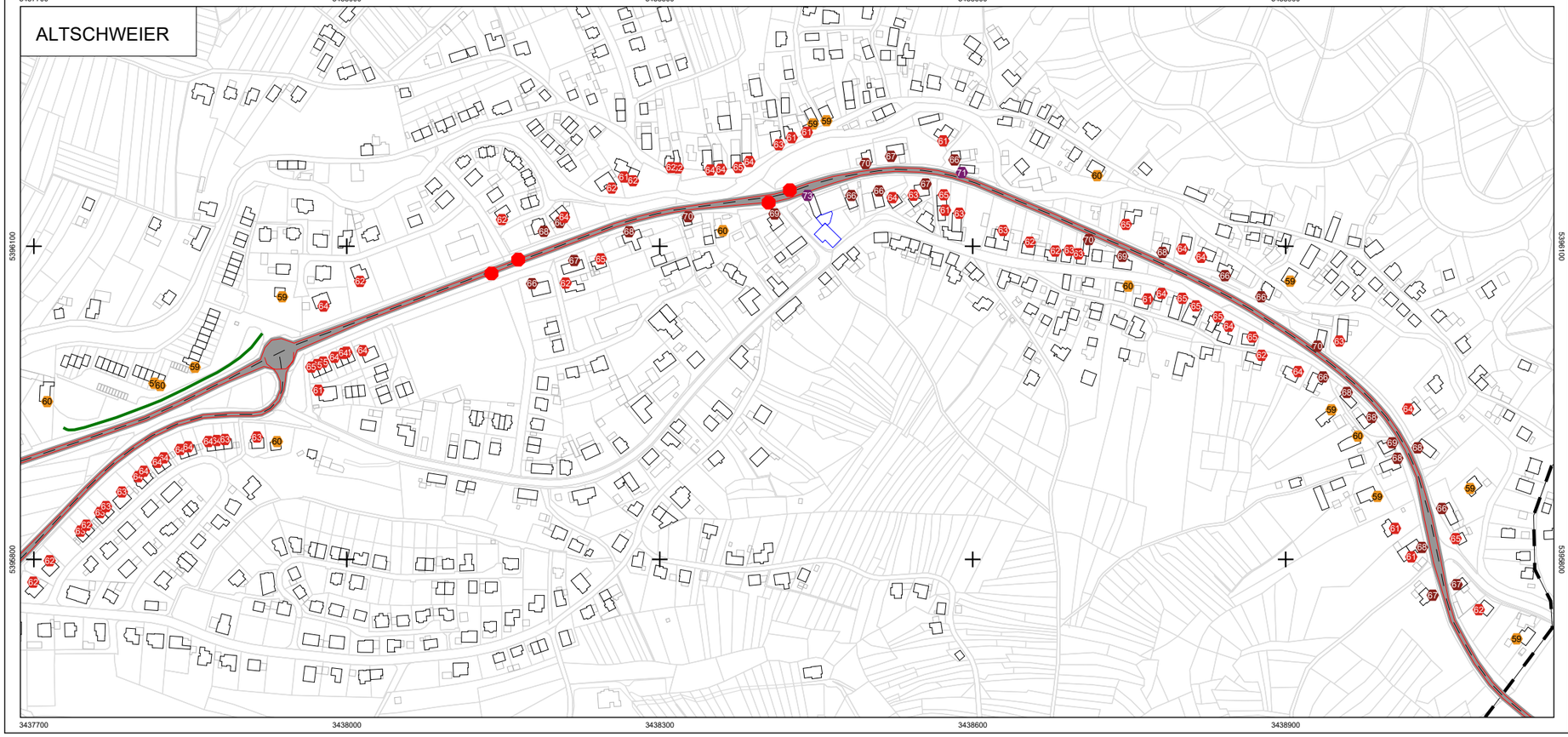


EISENTAL

ALTSCHWEIER



ALTSCHWEIER



Beurteilungspegel LrT
in dB(A)

	<=	55
55 <	<=	60
60 <	<=	65
65 <	<=	70
70 <	<=	75
75 <	<=	80
80 <		

Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand
- Signalanlage

Maßstab (A3) 1:5000

0 35 70 140 210 280 350 m

KURZ UND FISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9, 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 3.1.6

WEITENUNG

3435300 3435600 3435900 3436200 3436500

5401500 5401200 5400900 5400600 5400300

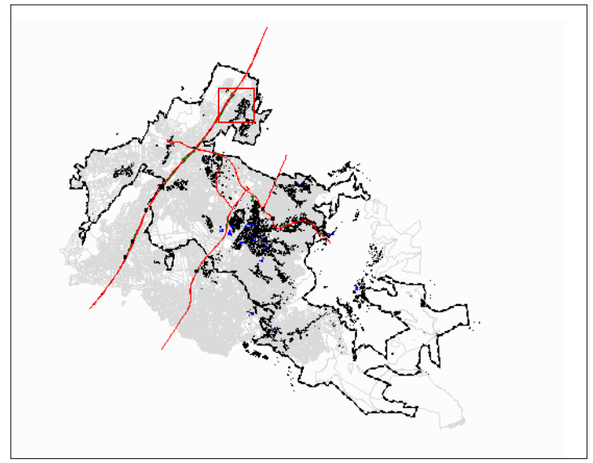
Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Stadt Bühl

Lärmkarte Straßenverkehr, Bereich A5

Berechnungsvorschrift: RLS-90
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude
Lr,N > 49 dB(A)

Datum: 05.07.2021
RL: 3



Beurteilungspegel
LrN
in dB(A)

	<=	45
45 <	<=	50
50 <	<=	55
55 <	<=	60
60 <	<=	65
65 <	<=	70
70 <	<=	75
75 <		

Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand
- Signalanlage

N

Maßstab (A3) 1:5000

0 35 70 140 210 280 350 m

KURZUNDFISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9, 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 3.2.1

OBERBRUCH

BALZHOFEN

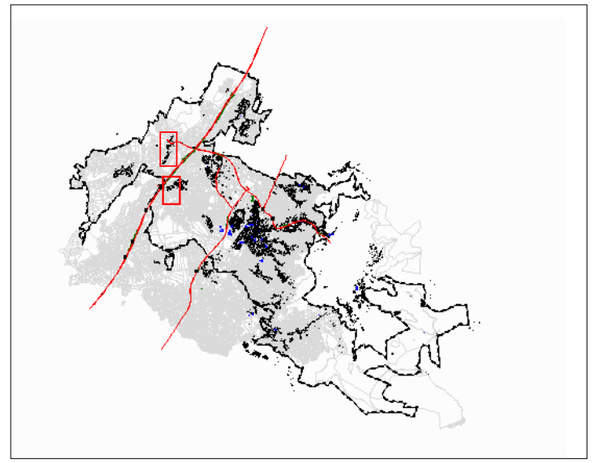
Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Stadt Bühl

Lärmkarte Straßenverkehr, Bereich A5

Berechnungsvorschrift: RLS-90
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude
Lr,N > 49 dB(A)

Datum: 05.07.2021
RL: 3



Beurteilungspegel
LrN
in dB(A)

	<=	45
45 <	<=	50
50 <	<=	55
55 <	<=	60
60 <	<=	65
65 <	<=	70
70 <	<=	75
75 <		

Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand
- Signalanlage

Maßstab (A3) 1:5000

0 35 70 140 210 280 350 m

KURZ UND FISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9, 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 3.2.2

VIMBUCH

3434400 3434700 3435000 3435300 3435600

5398800 5398500 5398200 5397900 5397600

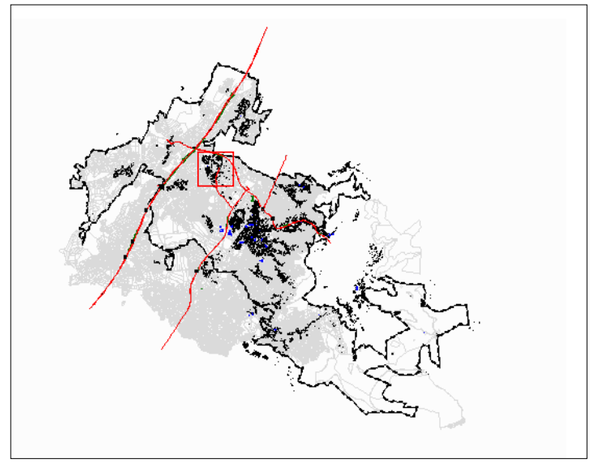
Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Stadt Bühl

Lärmkarte Straßenverkehr, Bereich Vimbuch

Berechnungsvorschrift: RLS-90
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude
Lr,N > 49 dB(A)

Datum: 05.07.2021
RL: 3



Beurteilungspegel
LrN
in dB(A)

	<= 45
45 <	<= 50
50 <	<= 55
55 <	<= 60
60 <	<= 65
65 <	<= 70
70 <	<= 75
75 <	

Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand
- Signalanlage

Maßstab (A3) 1:5000

0 35 70 140 210 280 350 m

KURZ UND FISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9, 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 3.2.3

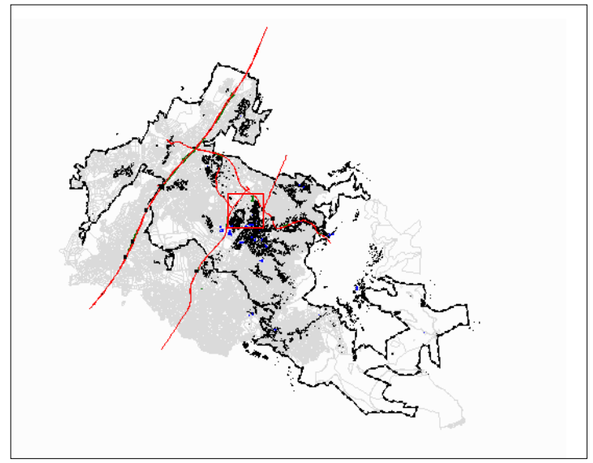
Lärmaktionsplan, 3. Stufe

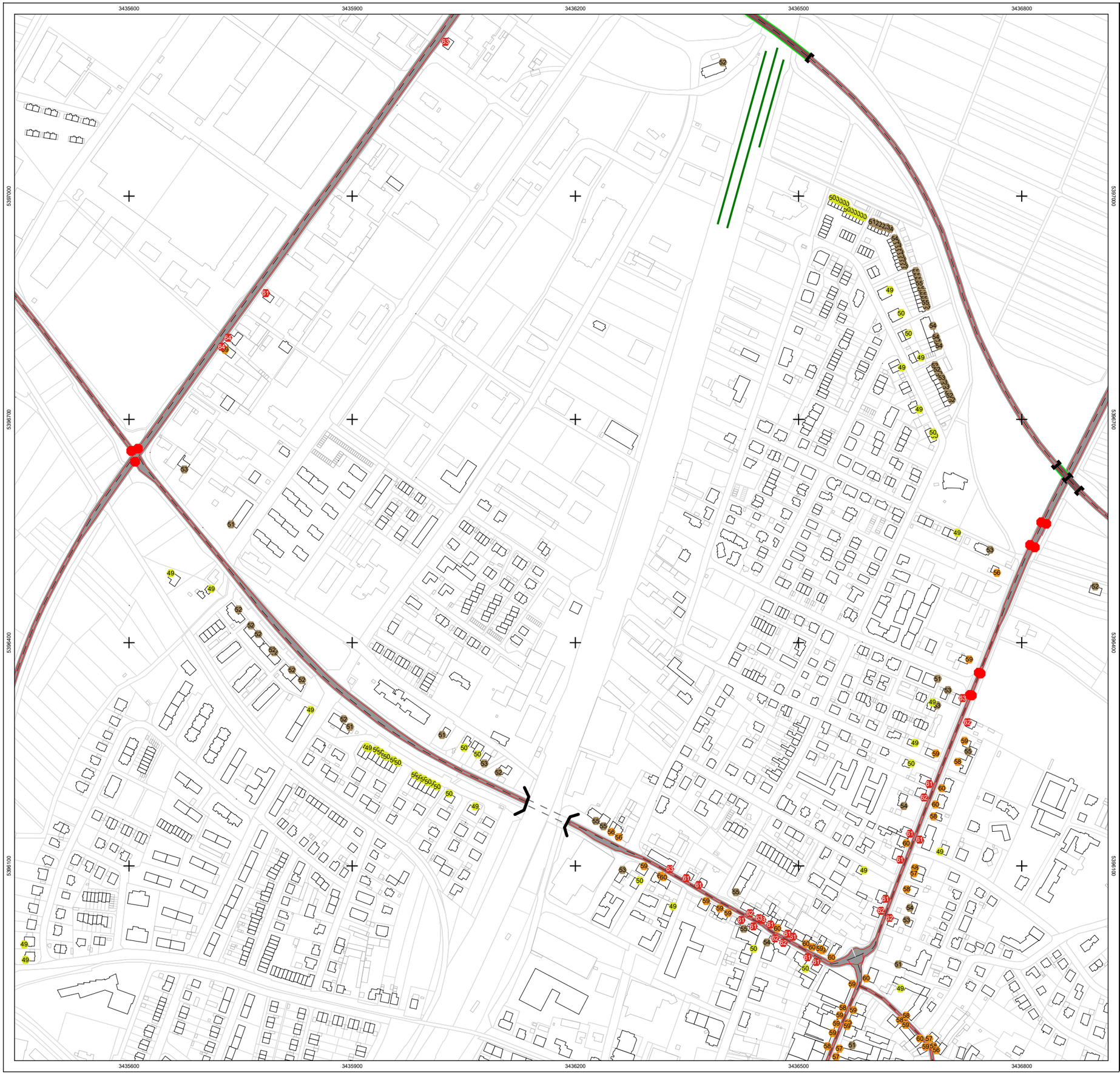
Stadt Bühl

Lärmkarte Straßenverkehr,
Bereich L85/B3/Rheinstraße/Hauptstraße

Berechnungsvorschrift: RLS-90
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude
Lr,N > 49 dB(A)

Datum: 05.07.2021
RL: 3





Beurteilungspegel
LrN
in dB(A)

	<=	45
45 <	<=	50
50 <	<=	55
55 <	<=	60
60 <	<=	65
65 <	<=	70
70 <	<=	75
75 <		

Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand
- Signalanlage

Maßstab (A3) 1:5000

0 35 70 140 210 280 350 m

N

KURZ UND FISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9, 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 3.2.4

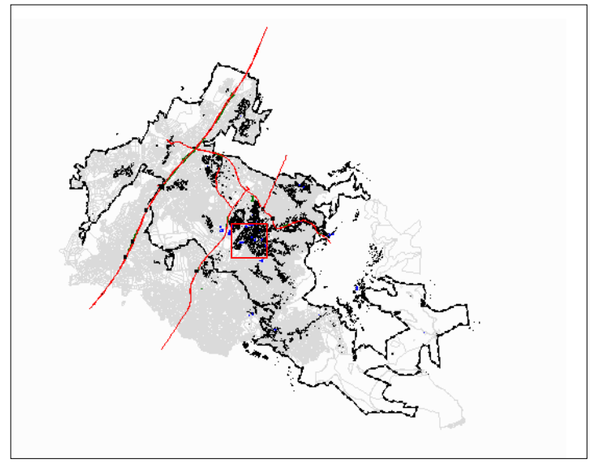
Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Stadt Bühl

Lärmkarte Straßenverkehr,
Bereich Bühlertalstraße/Hauptstraße/Rungstraße

Berechnungsvorschrift: RLS-90
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude
Lr,N > 49 dB(A)

Datum: 05.07.2021
RL: 3



Beurteilungspegel
LrN
in dB(A)

	<=	45
45 <	<=	50
50 <	<=	55
55 <	<=	60
60 <	<=	65
65 <	<=	70
70 <	<=	75
75 <		

Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand
- Signalanlage

Maßstab (A3) 1:5000

0 35 70 140 210 280 350 m

N

KURZUNDFISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9, 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 3.2.5

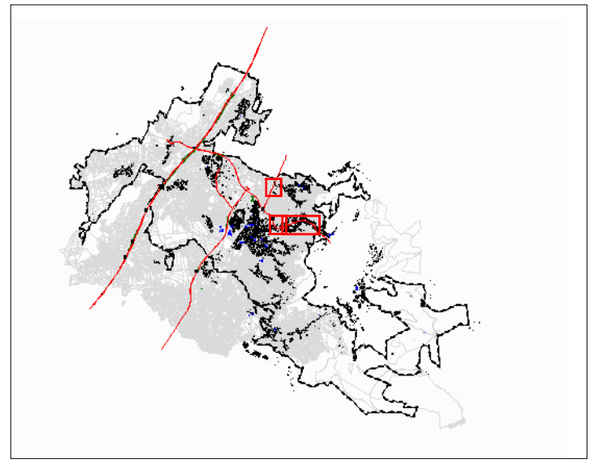
Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Stadt Bühl

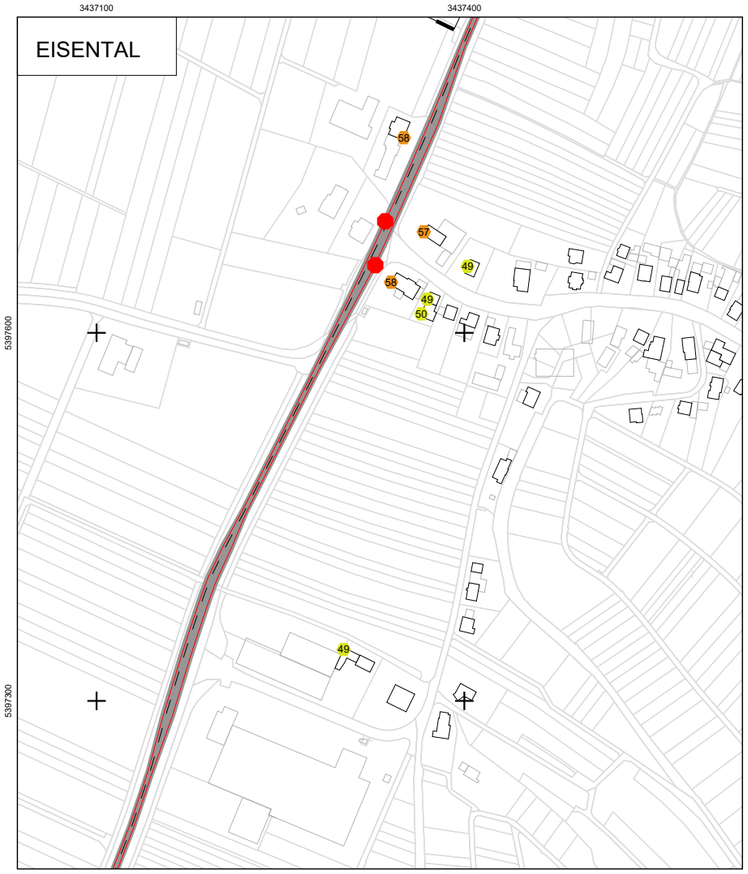
Lärmkarte Straßenverkehr, Bereich Altschweier/Eisental

Berechnungsvorschrift: RLS-90
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude
Lr,N > 49 dB(A)

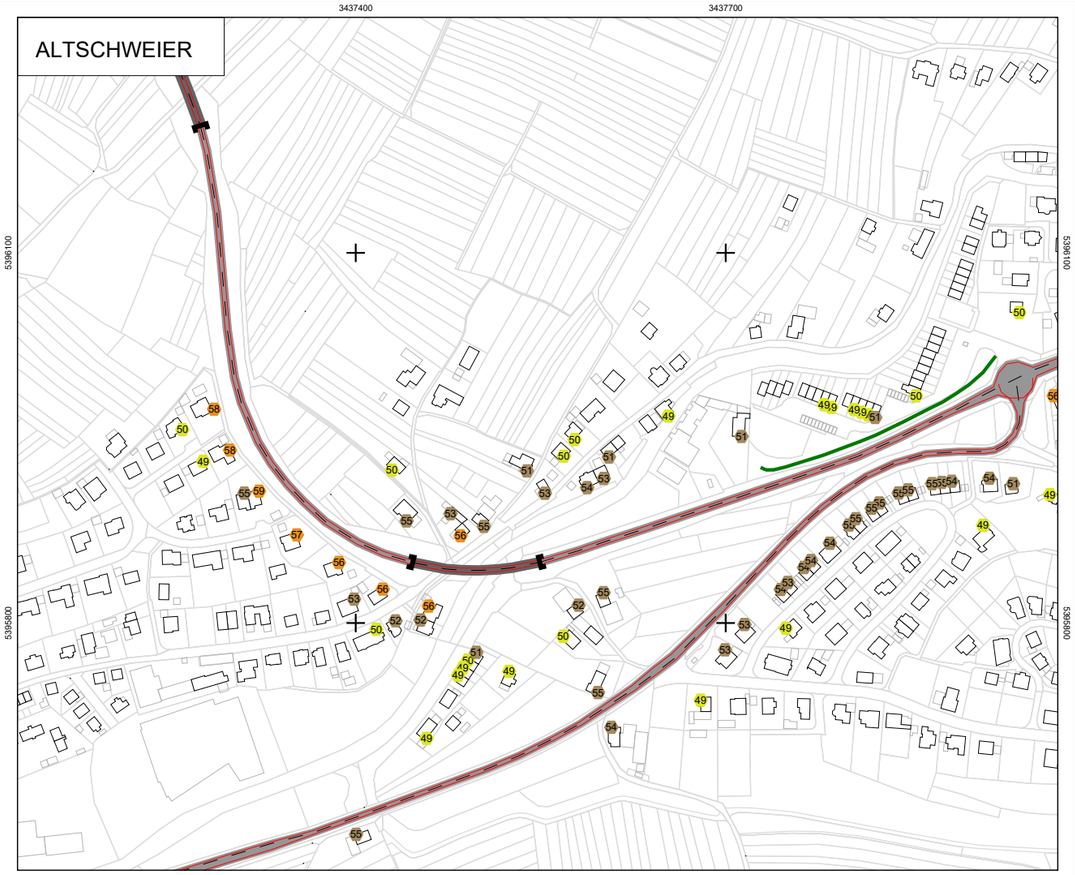
Datum: 05.07.2021
RL: 3



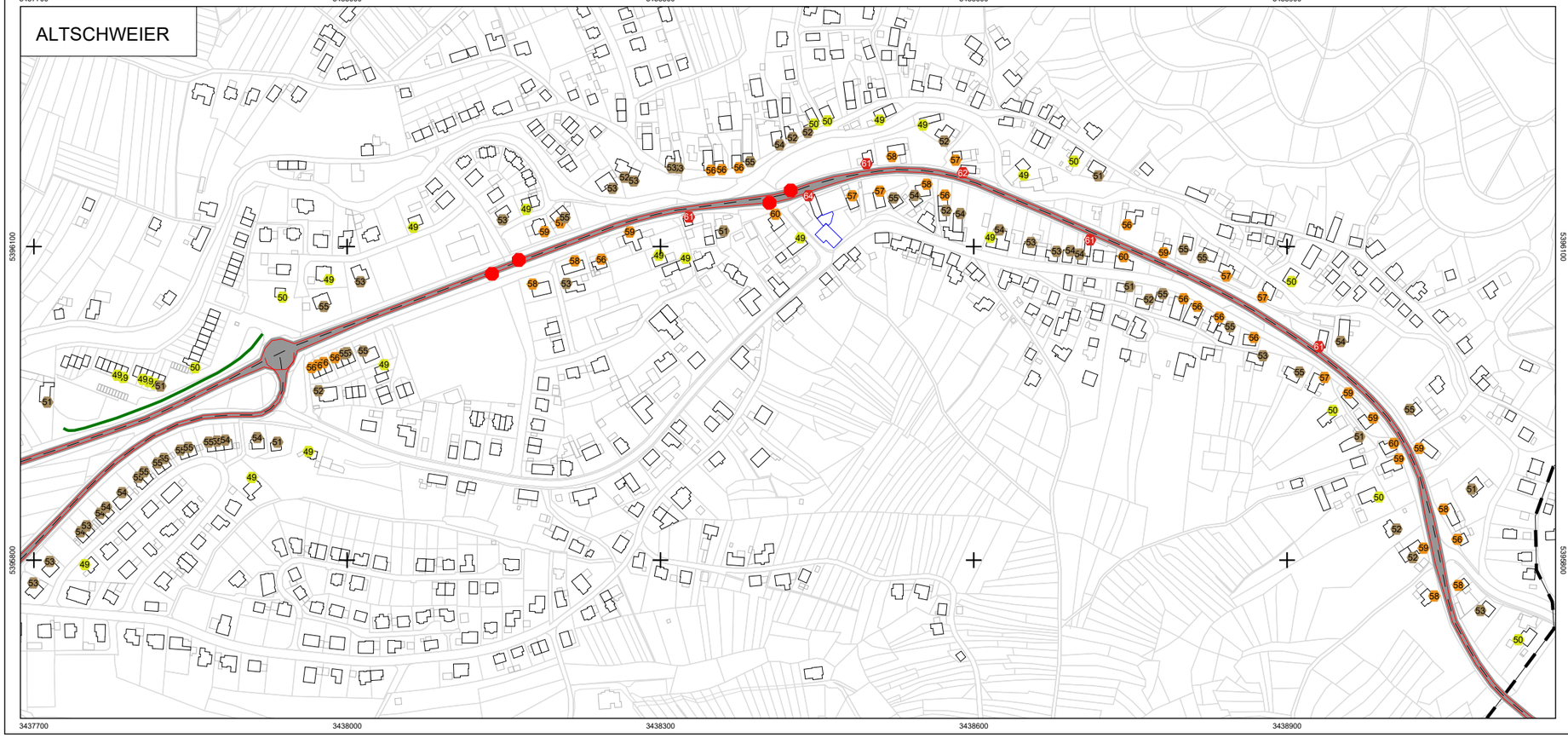
EISENTAL



ALTSCHWEIER



ALTSCHWEIER



Beurteilungspegel
LrN
in dB(A)

	<=	45
45 <	<=	50
50 <	<=	55
55 <	<=	60
60 <	<=	65
65 <	<=	70
70 <	<=	75
75 <		

Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand
- Signalanlage

Maßstab (A3) 1:5000

0 35 70 140 210 280 350 m

KURZ UND FISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9, 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 3.2.6

LAP Bühl 3. Stufe

Beurteilungspegel tags/nachts

Maßnahmenbereich M 1a k

Nr.	Stockwerk	Name	Richtung	GLK Lärmanalyse RLS 90 Bühl LrT [dB(A)]	LrN [dB(A)]	Anzahl Einwohner je Gebäude
5762	EG	Am Bierkeller 1	NW	59,8	50,9	7
	1.OG			60,9	52,0	
	2.OG			61,2	52,2	
5790	EG	Am Bierkeller 3	NW	60,9	52,0	4
	1.OG			61,9	53,0	
5810	EG	Am Bierkeller 4	NW	55,3	46,5	2
	1.OG			56,2	47,3	
	2.OG			57,4	48,5	
5836	EG	Am Bierkeller 7	NW	61,0	52,1	1
	1.OG			61,9	53,0	
	2.OG			62,1	53,2	
5832	EG	Am Bierkeller 7/A	NW	61,0	52,1	2
	1.OG			61,9	53,0	
5865	EG	Am Bierkeller 9	NW	60,7	51,8	5
	1.OG			61,9	52,9	
	2.OG			62,2	53,3	
5861	EG	Am Bierkeller 9/A	NW	60,6	51,7	2
	1.OG			61,9	52,9	
	2.OG			62,3	53,4	
5885	EG	Am Bierkeller 11	NW	60,7	51,8	4
	1.OG			62,0	53,2	
	2.OG			62,5	53,7	
5924	EG	Am Bierkeller 13	NW	61,4	52,5	2
	1.OG			62,7	53,8	
	2.OG			63,2	54,4	
5913	EG	Am Bierkeller 13/A	NW	61,9	53,0	3
	1.OG			63,1	54,2	
5943	EG	Am Bierkeller 15	NW	62,2	53,4	3
	1.OG			63,4	54,5	
5933	EG	Am Bierkeller 15/A	NW	62,5	53,6	2
	1.OG			63,6	54,7	
5980	EG	Am Bierkeller 17	N	62,8	54,0	4
	1.OG			63,8	55,0	
5976	EG	Am Bierkeller 17/A	N	62,7	53,9	4
	1.OG			63,8	54,9	
6017	EG	Am Bierkeller 19	N	62,4	53,5	2
	1.OG			63,3	54,5	
6001	EG	Am Bierkeller 19/A	N	62,1	53,2	3
	1.OG			63,1	54,2	
6013	EG	Am Bierkeller 19/B	N	62,0	53,1	2
	1.OG			62,9	54,0	
6048	EG	Am Bierkeller 21	NW	61,3	52,3	2
	1.OG			62,4	53,5	
6034	EG	Am Bierkeller 21/A	N	58,6	49,7	3
	1.OG			59,6	50,7	
6081	EG	Am Bierkeller 23	NW	55,8	46,9	3
	1.OG			57,0	48,2	
7222	EG	Am Hessensteg 4	SO	53,4	44,3	1
	1.OG			56,2	47,1	
	2.OG			57,4	48,4	
7239	EG	Am Hessensteg 8	NW	54,5	45,9	3
	1.OG			55,6	46,9	
	2.OG			56,8	48,1	
7251	EG	Am Hessensteg 10	NW	55,2	46,5	1
	1.OG			56,2	47,5	
	2.OG			57,4	48,7	
7259	EG	Am Hessensteg 12	NW	55,7	47,1	2
	1.OG			56,8	48,2	
	2.OG			57,8	49,2	
7266	EG	Am Hessensteg 14	NO	57,3	48,6	2
	1.OG			58,5	49,9	

LAP Bühl 3. Stufe

Beurteilungspegel tags/nachts

Maßnahmenbereich M 1a k

Nr.	Stockwerk	Name	Richtung	GLK Lärmanalyse RLS 90 Bühl LrT [dB(A)]	LrN [dB(A)]	Anzahl Einwohner je Gebäude
7266	2.OG	Am Hessensteg 14	NO	59,3	50,6	2
7277	EG	Am Hessensteg 16	NO	56,3	47,7	3
	1.OG			57,1	48,5	
8173	EG	An der Mattenmühle 5	S	57,9	49,2	2
	1.OG			59,2	50,5	
8258	EG	An der Mattenmühle 21	S	52,9	44,1	3
	1.OG			55,4	46,6	
	2.OG			57,0	48,2	
8263	EG	An der Mattenmühle 23	S	53,0	44,2	2
	1.OG			55,7	46,8	
	2.OG			57,5	48,6	
8280	EG	An der Mattenmühle 27	S	54,3	45,5	3
	1.OG			56,9	48,1	
8293	EG	An der Mattenmühle 29	S	54,6	45,8	2
	1.OG			57,5	48,7	
8300	EG	An der Mattenmühle 31	S	54,7	45,9	8
	1.OG			58,3	49,4	
8313	EG	An der Mattenmühle 33	S	54,7	45,9	3
	1.OG			59,6	50,7	
8327	EG	An der Mattenmühle 35	S	54,0	45,1	2
	1.OG			58,5	49,7	
9350	EG	Bastian-Gugel-Straße 1	SW	62,0	53,4	2
	1.OG			63,6	54,9	
9358	EG	Bastian-Gugel-Straße 5	SW	57,1	48,4	5
	1.OG			58,4	49,7	
10344	EG	Benderstraße 37	O	54,0	45,4	10
	1.OG			58,6	50,0	
	2.OG			60,7	52,1	
10372	EG	Benderstraße 39	NO	58,1	49,5	5
	1.OG			62,2	53,5	
	2.OG			64,0	55,3	
10389	EG	Benderstraße 41	O	61,6	53,0	4
	1.OG			64,6	55,9	
10422	EG	Benderstraße 44	NW	54,9	46,3	26
	1.OG			56,6	47,9	
	2.OG			58,0	49,4	
10435	EG	Benderstraße 46	NO	57,9	49,3	2
	1.OG			60,0	51,3	
12786	EG	Bühler Seite 1	SW	64,6	56,0	1
	1.OG			64,1	55,4	
	2.OG			64,2	55,5	
12796	EG	Bühler Seite 2	W	58,1	49,4	4
	1.OG			60,2	51,6	
	2.OG			60,6	51,9	
12813	EG	Bühler Seite 3	SO	62,6	54,0	3
	1.OG			62,8	54,2	
12826	EG	Bühler Seite 4	N	59,8	51,2	6
	1.OG			62,7	54,1	
	2.OG			64,2	55,6	
12832	EG	Bühler Seite 5	SO	60,8	52,2	2
	1.OG			61,4	52,7	
12859	EG	Bühler Seite 6	SO	61,2	52,6	8
	1.OG			61,8	53,2	
12843	EG	Bühler Seite 6/A	SO	60,1	51,5	2
	1.OG			61,1	52,5	
12883	EG	Bühler Seite 8	SO	57,0	48,3	1
	1.OG			58,4	49,8	
	2.OG			59,5	50,8	
12947	EG	Bühler Seite 14	SO	51,7	43,0	9
	1.OG			54,4	45,6	
	2.OG			56,3	47,5	

LAP Bühl 3. Stufe

Beurteilungspegel tags/nachts

Maßnahmenbereich M 1a k

Nr.	Stockwerk	Name	Richtung	GLK Lärmanalyse RLS 90 Bühl LrT [dB(A)]	LrN [dB(A)]	Anzahl Einwohner je Gebäude
12947	3.OG	Bühler Seite 14	SO	57,2	48,5	9
14064	EG	Bühler Seite [1]	SW	57,3	48,6	1
	1.OG			60,9	52,2	
14759	EG	Bühlertalstraße 102	N	62,3	53,3	1
	1.OG			62,5	53,5	
	2.OG			62,3	53,3	
14774	EG	Bühlertalstraße 106	W	55,7	46,9	5
	1.OG			56,7	47,9	
	2.OG			57,4	48,5	
18668	EG	Edith-Stein-Straße 5	NO	55,8	47,2	4
	1.OG			57,8	49,2	
18683	EG	Edith-Stein-Straße 6	NO	56,3	47,6	3
	1.OG			57,6	48,9	
18690	EG	Edith-Stein-Straße 7	NO	65,6	57,0	7
	1.OG			66,5	57,9	
18711	EG	Edith-Stein-Straße 8	NO	65,4	56,8	3
	1.OG			66,3	57,7	
23712	EG	Grautenbach 1	SO	63,2	54,2	5
	1.OG			63,3	54,3	
23722	EG	Grautenbach 2	N	61,1	52,5	4
	1.OG			62,4	53,7	
	2.OG			63,0	54,4	
23728	EG	Grautenbach 3	NW	56,9	48,3	4
	1.OG			57,8	49,1	
23755	EG	Grautenbach 7	NO	58,5	49,9	3
	1.OG			59,8	51,2	
28417	1.OG	Hohenaustraße 1	SW	58,9	50,3	2
28437	EG	Hohenaustraße 2	SO	57,3	48,6	2
	1.OG			58,6	49,9	
28447	EG	Hohenaustraße 4	SO	55,6	47,0	8
	1.OG			56,4	47,7	
	2.OG			57,9	49,3	
29202	EG	Honaustraße 33	N	60,6	52,0	5
	1.OG			62,4	53,8	
	2.OG			63,2	54,6	
29232	EG	Honaustraße 35	NO	64,8	56,2	3
	1.OG			66,6	58,0	
	2.OG			66,8	58,2	
29287	EG	Honaustraße 42	O	62,9	54,3	4
	1.OG			64,8	56,2	
50229	EG	Riedboschweg 4	W	56,2	47,3	1
	1.OG			57,2	48,3	

LAP Bühl 3. Stufe

Beurteilungspegel tags/nachts
Maßnahmenbereich M 1b k

Nr.	Stockwerk	Name	Richtung	GLK Lärmanalyse RLS 90 Bühl LrT [dB(A)]	LrN [dB(A)]	Anzahl Einwohner je Gebäude
5298	EG	Am Bach 1	S	56,6	47,7	3
	1.OG			57,7	48,8	
5305	EG	Am Bach 2	S	69,2	60,2	1
	1.OG			69,1	60,1	
	2.OG			68,5	59,6	
5325	EG	Am Bach 3	SW	58,6	49,7	5
	1.OG			60,6	51,6	
5341	EG	Am Bach 4	S	66,3	57,4	1
	1.OG			66,6	57,6	
	2.OG			66,3	57,3	
5349	EG	Am Bach 5	S	64,6	55,6	1
	1.OG			65,1	56,1	
5358	EG	Am Bach 7	S	70,3	61,4	1
	1.OG			69,6	60,6	
7982	EG	An der Bühlot 1	S	55,7	46,8	4
	1.OG			57,7	48,8	
8015	EG	An der Bühlot 6	S	66,8	57,8	4
	1.OG			67,6	58,6	
8035	EG	An der Bühlot 8	SO	64,7	55,7	4
	1.OG			65,8	56,9	
8060	EG	An der Bühlot 10	SO	63,9	55,0	4
8121	EG	An der Gelben Mühle 2	SW	67,4	58,5	4
	1.OG			67,4	58,4	
	2.OG			67,0	58,0	
	3.OG			66,2	57,2	
8128	EG	An der Gelben Mühle 5	SW	62,9	54,0	1
	1.OG			63,8	54,9	
8150	EG	An der Gelben Mühle 10	NW	56,5	47,5	6
	1.OG			57,8	48,8	
	2.OG			59,0	50,0	
13048	EG	Bühler Seite 32	SO	60,1	51,2	4
	1.OG			61,4	52,5	
13154	EG	Bühler Seite 38	SW	58,0	49,1	5
	1.OG			59,2	50,3	
	2.OG			60,4	51,5	
	3.OG			60,8	51,9	
13134	EG	Bühler Seite 38/A	SW	59,1	50,2	1
	1.OG			60,5	51,5	
	2.OG			61,4	52,5	
13182	2.OG	Bühler Seite 42	SO	57,0	48,1	7
	3.OG			57,8	48,9	
13203	EG	Bühler Seite 44	SW	56,3	47,4	2
	1.OG			56,8	47,9	
	2.OG			57,8	48,9	
13232	EG	Bühler Seite 47	S	60,4	51,5	3
	1.OG			61,5	52,5	
13266	EG	Bühler Seite 49	S	60,9	51,9	5
	1.OG			61,9	53,0	
13288	EG	Bühler Seite 50	SW	52,6	43,7	2
	1.OG			54,9	46,0	
	2.OG			58,0	49,1	
13279	EG	Bühler Seite 50/A	SW	57,9	49,0	7
	1.OG			59,1	50,2	
	2.OG			59,7	50,7	
13306	EG	Bühler Seite 51	S	63,2	54,3	5
	1.OG			64,0	55,1	
13329	EG	Bühler Seite 53	S	63,2	54,3	3
	1.OG			64,0	55,1	
13368	EG	Bühler Seite 57	S	63,0	54,1	4
	1.OG			64,0	55,1	
	2.OG			64,3	55,4	
13390	EG	Bühler Seite 59	S	62,1	53,1	4

LAP Bühl 3. Stufe

Beurteilungspegel tags/nachts
Maßnahmenbereich M 1b k

Nr.	Stockwerk	Name	Richtung	GLK Lärmanalyse RLS 90 Bühl LrT [dB(A)]	LrN [dB(A)]	Anzahl Einwohner je Gebäude
13390	1.OG	Bühler Seite 59	S	63,3	54,4	4
	2.OG			63,9	55,0	
13399	EG	Bühler Seite 60	SO	56,7	47,8	2
	1.OG			58,4	49,5	
13410	EG	Bühler Seite 61	S	60,3	51,4	2
	1.OG			61,4	52,4	
	2.OG			62,3	53,4	
13520	EG	Bühler Seite 71	S	59,5	50,6	1
	1.OG			60,5	51,6	
13539	EG	Bühler Seite 73	SO	59,1	50,2	4
	1.OG			60,2	51,3	
13557	EG	Bühler Seite 75	SO	57,2	48,2	1
	1.OG			58,6	49,7	
13578	EG	Bühler Seite 77	SO	56,9	48,0	4
	1.OG			58,0	49,1	
	2.OG			58,8	49,9	
15108	EG	Bühlertalstraße 145	N	63,6	54,6	2
	1.OG			64,4	55,5	
	2.OG			65,6	56,6	
15144	EG	Bühlertalstraße 149	NW	61,9	53,0	4
	1.OG			63,6	54,6	
	2.OG			63,9	54,9	
15168	EG	Bühlertalstraße 151	N	66,6	57,6	2
	1.OG			66,5	57,5	
	2.OG			66,1	57,1	
15228	EG	Bühlertalstraße 155	O	57,8	48,9	4
	1.OG			59,3	50,4	
	2.OG			60,2	51,2	
15213	EG	Bühlertalstraße 155/A	N	64,4	55,5	4
	1.OG			64,9	56,0	
	2.OG			64,9	55,9	
15244	EG	Bühlertalstraße 157	N	60,6	51,7	1
	1.OG			62,1	53,2	
15291	EG	Bühlertalstraße 162	O	57,5	48,5	3
	1.OG			59,5	50,6	
15300	EG	Bühlertalstraße 163	N	55,3	46,3	3
	1.OG			57,0	48,1	
15307	EG	Bühlertalstraße 164	N	58,1	49,2	3
	1.OG			59,1	50,2	
	2.OG			60,5	51,6	
15319	EG	Bühlertalstraße 166	N	61,8	52,9	1
	1.OG			63,1	54,1	
15326	EG	Bühlertalstraße 167	N	58,6	49,7	4
	1.OG			61,9	52,9	
15342	EG	Bühlertalstraße 168	N	63,6	54,7	2
	1.OG			64,2	55,2	
15359	EG	Bühlertalstraße 169	N	60,3	51,3	2
	1.OG			61,8	52,8	
15365	EG	Bühlertalstraße 170	NO	63,4	54,5	3
	1.OG			64,3	55,3	
15381	EG	Bühlertalstraße 171	N	62,0	53,1	9
	1.OG			62,6	53,6	
	2.OG			62,7	53,8	
15395	EG	Bühlertalstraße 172	NO	63,7	54,8	2
	1.OG			64,4	55,4	
15403	EG	Bühlertalstraße 173	N	60,9	52,0	3
	1.OG			62,0	53,1	
	2.OG			62,2	53,3	
15438	EG	Bühlertalstraße 174	N	63,4	54,4	5
	1.OG			63,8	54,8	
	2.OG			63,8	54,9	
15418	EG	Bühlertalstraße 174/A	N	64,1	55,2	3

LAP Bühl 3. Stufe

Beurteilungspegel tags/nachts

Maßnahmenbereich M 1b k

Nr.	Stockwerk	Name	Richtung	GLK Lärmanalyse RLS 90 Bühl LrT [dB(A)]	LrN [dB(A)]	Anzahl Einwohner je Gebäude
15418	1.OG	Bühlertalstraße 174/A	N	64,5	55,5	3
	2.OG			64,4	55,5	
15445	EG	Bühlertalstraße 175	N	69,1	60,1	1
	1.OG			68,3	59,3	
15461	EG	Bühlertalstraße 176	NO	65,9	57,0	5
	1.OG			65,7	56,7	
15482	EG	Bühlertalstraße 178	NO	68,4	59,4	4
	1.OG			67,9	59,0	
15501	EG	Bühlertalstraße 179	N	68,3	59,4	3
	1.OG			67,8	58,9	
	2.OG			66,8	57,8	
15510	EG	Bühlertalstraße 180	NO	57,6	48,7	5
	1.OG			58,9	49,9	
15520	EG	Bühlertalstraße 182	NO	58,8	49,9	7
	1.OG			60,4	51,4	
	2.OG			61,0	52,0	
15537	EG	Bühlertalstraße 184	NO	67,3	58,3	13
	1.OG			66,8	57,8	
	2.OG			66,2	57,3	
15552	EG	Bühlertalstraße 186	NO	66,7	57,8	1
	1.OG			66,5	57,6	
15561	EG	Bühlertalstraße 188	SW	66,5	57,5	5
	1.OG			66,8	57,8	
15566	EG	Bühlertalstraße 190	SW	59,8	50,9	2
	1.OG			61,5	52,5	
	2.OG			60,9	52,0	
15581	EG	Bühlertalstraße 194	SW	57,0	48,0	3
	1.OG			58,7	49,7	
15599	EG	Bühlertalstraße 221	SW	65,7	56,7	7
	1.OG			66,0	57,1	
	2.OG			65,8	56,9	
15607	EG	Bühlertalstraße 223	SW	63,0	54,0	4
	1.OG			64,2	55,2	
	2.OG			64,4	55,4	
15632	EG	Bühlertalstraße [143]	N	72,6	63,6	3
	1.OG			71,3	62,4	
15659	EG	Bühlertalstraße [147]	N	65,0	56,1	3
	1.OG			65,7	56,7	
	2.OG			65,8	56,9	
15668	EG	Bühlertalstraße [151]	NW	61,5	52,6	2
	1.OG			62,4	53,5	
	2.OG			62,7	53,8	
15687	1.OG	Bühlertalstraße [163]	N	62,0	53,1	3
	2.OG			62,2	53,3	
15706	EG	Bühlertalstraße [184]	SO	57,4	48,4	2
	1.OG			59,0	50,0	
	2.OG			60,4	51,4	
27897	EG	Hinterweg 28	N	60,2	51,2	4
	1.OG			61,5	52,6	
27912	EG	Hinterweg 32	NO	62,5	53,6	6
	1.OG			63,1	54,1	
27961	EG	Hofmatt 4	O	58,5	49,6	2
	1.OG			59,9	51,0	
27969	EG	Hofmatt 5 a	N	55,0	46,1	2
	1.OG			56,3	47,3	
	2.OG			57,8	48,9	
27994	EG	Hofmatt 7	N	55,5	46,6	2
	1.OG			57,0	48,1	
28003	EG	Hofmatt 8	N	69,7	60,7	2
	1.OG			68,7	59,7	
28024	EG	Hofmatt 9	N	67,7	58,7	5
	1.OG			67,5	58,5	

LAP Bühl 3. Stufe

Beurteilungspegel tags/nachts

Maßnahmenbereich M 1b k

Nr.	Stockwerk	Name	Richtung	GLK Lärmanalyse RLS 90 Bühl LrT [dB(A)]	LrN [dB(A)]	Anzahl Einwohner je Gebäude
28024	2.OG	Hofmatt 9	N	67,0	58,0	5
41654	EG	Konrad-Kappler-Straße 1	N	62,1	53,2	1
	1.OG			63,7	54,8	
	2.OG			64,1	55,1	
41712	EG	Konrad-Kappler-Straße 2	NW	64,2	55,2	1
	1.OG			64,6	55,7	
	2.OG			64,7	55,8	
41667	EG	Konrad-Kappler-Straße 2/A	NW	63,8	54,9	4
	1.OG			64,3	55,4	
	2.OG			64,4	55,5	
41677	EG	Konrad-Kappler-Straße 2/B	NW	63,5	54,6	2
	1.OG			64,1	55,2	
	2.OG			64,2	55,3	
41682	EG	Konrad-Kappler-Straße 2/C	NW	63,3	54,4	3
	1.OG			63,9	55,0	
	2.OG			64,0	55,1	
41696	EG	Konrad-Kappler-Straße 2/D	NW	63,2	54,3	3
	1.OG			63,9	54,9	
	2.OG			64,0	55,0	
41706	EG	Konrad-Kappler-Straße 2/E	NW	63,1	54,1	3
	1.OG			63,9	54,9	
	2.OG			64,0	55,0	
41727	EG	Konrad-Kappler-Straße 3	N	66,1	57,1	8
	1.OG			66,7	57,7	
41792	EG	Konrad-Kappler-Straße 4	NW	61,0	52,1	14
	1.OG			62,7	53,8	
	2.OG			63,1	54,1	
41738	EG	Konrad-Kappler-Straße 4/C	N	55,8	46,9	4
	1.OG			56,8	47,8	
	2.OG			57,8	48,9	
41816	EG	Konrad-Kappler-Straße 5	N	58,2	49,3	5
	1.OG			59,8	50,9	
	2.OG			61,1	52,1	
41833	EG	Konrad-Kappler-Straße 8	N	65,0	56,0	2
	1.OG			66,0	57,1	
41952	EG	Kosenrainweg 1	NO	67,3	58,3	3
	1.OG			67,0	58,0	
41971	EG	Kosenrainweg 2	NO	56,8	47,9	9
	1.OG			58,2	49,2	
	2.OG			58,7	49,8	
41981	EG	Kosenrainweg 3	NO	67,4	58,5	2
	1.OG			67,0	58,1	
41998	EG	Kosenrainweg 4	O	57,3	48,3	5
	1.OG			58,9	49,9	
	2.OG			59,3	50,4	
42006	EG	Kosenrainweg 5	O	67,2	58,2	2
	1.OG			66,9	57,9	
	2.OG			66,5	57,5	
46787	EG	Oberer Mühlenweg 5	S	63,6	54,6	5
	1.OG			64,8	55,8	
46799	EG	Oberer Mühlenweg 11	S	67,3	58,4	2
	1.OG			67,5	58,6	
46809	EG	Oberer Mühlenweg 13	S	61,6	52,7	3
	1.OG			63,6	54,7	
	2.OG			63,9	54,9	
46820	EG	Oberer Mühlenweg 15	S	61,8	52,9	4
	1.OG			63,8	54,9	
46832	EG	Oberer Mühlenweg 17	SW	64,7	55,7	6
	1.OG			65,4	56,5	
	2.OG			65,5	56,5	
46850	EG	Oberer Mühlenweg 21	SW	60,0	51,1	5
	1.OG			65,2	56,3	

LAP Bühl 3. Stufe

Beurteilungspegel tags/nachts

Maßnahmenbereich M 1b k

Nr.	Stockwerk	Name	Richtung	GLK Lärmanalyse RLS 90 Bühl LrT [dB(A)]	LrN [dB(A)]	Anzahl Einwohner je Gebäude
46850	2.OG	Oberer Mühlenweg 21	SW	65,5	56,6	5
46859	EG	Oberer Mühlenweg 24	S	70,0	61,0	3
	1.OG			69,6	60,6	
46876	1.OG	Oberer Mühlenweg 25	S	60,3	51,4	2
	2.OG			62,3	53,4	
49826	EG	Rathausstraße 1	NW	55,9	46,9	6
	1.OG			57,1	48,1	
49862	EG	Rathausstraße 5	NW	68,1	59,1	4
	1.OG			68,2	59,2	
	2.OG			67,9	58,9	
51194	EG	Riedmattenstraße 2	S	55,0	46,1	6
	1.OG			56,1	47,1	
	2.OG			57,2	48,2	
51201	EG	Riedmattenstraße 3	S	59,6	50,7	4
	1.OG			60,9	52,0	
	2.OG			61,8	52,9	
51218	EG	Riedmattenstraße 5	S	56,3	47,4	2
	1.OG			57,4	48,5	
51244	EG	Riedmattenstraße 7	S	61,4	52,5	5
	1.OG			63,1	54,2	
	2.OG			63,5	54,6	
51338	EG	Riedmattenstraße 20	S	57,3	48,4	2
	1.OG			58,6	49,7	
51341	EG	Riedweg 2	W	58,8	50,0	10
	1.OG			60,0	51,1	
	2.OG			60,7	51,8	
68301	EG	Winzerkellerstraße 12	SO	58,7	49,7	6
	1.OG			60,2	51,3	
	2.OG			61,5	52,6	

LAP Bühl 3. Stufe

Beurteilungspegel tags/nachts

Maßnahmenbereich M 2 k

Nr.	Stockwerk	Name	Richtung	GLK Lärmanalyse RLS 90 Bühl LrT [dB(A)]	LrN [dB(A)]	Anzahl Einwohner je Gebäude
4521	EG	Am Alten Bahndamm 1	O	56,3	47,3	2
	1.OG			58,6	49,6	
	2.OG			59,4	50,4	
4510	EG	Am Alten Bahndamm 1/A	O	60,0	51,0	7
	1.OG			61,2	52,2	
4553	EG	Am Alten Bahndamm 3	O	56,0	47,1	4
	1.OG			57,4	48,4	
	2.OG			58,5	49,5	
4572	EG	Am Alten Bahndamm 5	O	55,3	46,3	4
	1.OG			56,6	47,6	
	2.OG			57,8	48,8	
8981	EG	Bahnhofstraße 1	O	59,9	50,8	3
	1.OG			61,1	52,1	
8999	EG	Bahnhofstraße 2	O	62,9	53,7	2
	1.OG			63,1	53,9	
9020	EG	Bahnhofstraße 4	O	56,0	47,0	2
	1.OG			57,5	48,6	
52363	EG	Rehbühnweg 6	O	57,4	48,3	4
	1.OG			58,9	49,9	
52381	EG	Rehbühnweg 9	S	54,9	45,8	4
	1.OG			56,5	47,5	
	2.OG			57,2	48,1	
52390	EG	Rehbühnweg 11	O	58,2	49,1	1
	1.OG			60,8	51,7	
58435	EG	Seemattenstraße 2	O	57,3	48,3	4
	1.OG			58,6	49,5	
63766	EG	Vimbucher Straße 1	O	63,4	54,3	6
	1.OG			63,5	54,5	
63775	EG	Vimbucher Straße 2	W	62,9	53,8	7
	1.OG			63,2	54,1	
63786	EG	Vimbucher Straße 4	W	63,3	54,2	5
	1.OG			63,5	54,5	
	2.OG			63,3	54,2	
63797	EG	Vimbucher Straße 5	O	63,7	54,7	2
	1.OG			63,9	54,8	
63817	EG	Vimbucher Straße 6	W	63,4	54,4	5
	1.OG			63,6	54,6	
	2.OG			63,4	54,3	
63824	EG	Vimbucher Straße 7	O	63,7	54,6	2
	1.OG			63,8	54,7	
63833	EG	Vimbucher Straße 8	W	63,4	54,3	3
	1.OG			63,6	54,5	
	2.OG			63,4	54,3	
63850	EG	Vimbucher Straße 9	SO	63,7	54,6	3
	1.OG			63,9	54,8	
	2.OG			63,7	54,7	
63855	EG	Vimbucher Straße 10	W	58,3	49,3	3
	1.OG			62,2	53,2	
63873	EG	Vimbucher Straße 11	SO	64,5	55,4	6
63883	EG	Vimbucher Straße 12	W	62,7	53,7	2
	1.OG			63,1	54,1	
63895	EG	Vimbucher Straße 13	SO	64,0	54,9	3
	1.OG			64,1	55,0	
63906	EG	Vimbucher Straße 14	W	64,1	55,1	4
	1.OG			64,1	55,1	
	2.OG			63,8	54,8	
63922	EG	Vimbucher Straße 15	SO	64,3	55,2	2
	1.OG			64,2	55,2	
63931	EG	Vimbucher Straße 16	W	65,5	56,5	4
	1.OG			65,2	56,2	
63948	EG	Vimbucher Straße 20	W	65,6	56,6	3
	1.OG			65,3	56,4	

LAP Bühl 3. Stufe

Beurteilungspegel tags/nachts

Maßnahmenbereich M 2 k

Nr.	Stockwerk	Name	Richtung	GLK Lärmanalyse RLS 90 Bühl LrT [dB(A)]	LrN [dB(A)]	Anzahl Einwohner je Gebäude
63958	EG	Vimbucher Straße 22	W	68,0	59,0	4
	1.OG			66,8	57,8	
	2.OG			65,7	56,6	
63971	EG	Vimbucher Straße 24	W	64,9	55,9	10
	1.OG			64,8	55,7	
	2.OG			64,3	55,2	
63990	1.OG	Vimbucher Straße 26	W	57,3	48,4	6
64018	EG	Vimbucher Straße 28	W	68,1	59,1	2
	1.OG			67,0	58,0	
	2.OG			65,8	56,8	
64056	EG	Vimbucher Straße 30	W	58,5	49,5	6
	1.OG			59,7	50,7	
64088	EG	Vimbucher Straße 32	S	57,8	48,8	6
	1.OG			58,5	49,5	
	2.OG			58,7	49,7	

LAP Bühl 3. Stufe

Beurteilungspegel tags/nachts

Maßnahmenbereich M 3 k

Nr.	Stockwerk	Name	Richtung	GLK Lärmanalyse RLS 90 Bühl LrT [dB(A)]	GLK Lärmanalyse RLS 90 Bühl LrN [dB(A)]	Anzahl Einwohner je Gebäude
17235	EG	Carl-Netter-Straße 1	W	54,3	45,3	6
	1.OG			55,9	46,9	
	2.OG			57,2	48,2	
23564	EG	Geppertstraße 1	SO	54,8	45,7	7
	1.OG			56,3	47,2	
	2.OG			57,4	48,4	
25511	EG	Hans-Thoma-Weg 14	O	58,4	49,3	4
	1.OG			60,2	51,2	
	2.OG			61,8	52,8	
25530	EG	Hans-Thoma-Weg 16	N	54,7	45,7	4
	1.OG			56,5	47,5	
	2.OG			57,7	48,8	
25576	EG	Hans-Thoma-Weg 22	SO	57,2	48,2	15
	1.OG			58,5	49,6	
	2.OG			60,0	51,0	
27156	EG	Hauptstraße 92	W	68,6	59,5	1
	1.OG			68,3	59,2	
	2.OG			67,8	58,7	
	3.OG			67,3	58,2	
27162	EG	Hauptstraße 93	O	70,4	61,4	3
	1.OG			69,9	60,9	
	2.OG			69,0	60,0	
27200	EG	Hauptstraße 94/1	W	57,4	48,2	3
	1.OG			58,4	49,3	
	2.OG			59,3	50,2	
	3.OG			59,8	50,7	
27213	EG	Hauptstraße 95	O	69,8	60,8	6
	1.OG			69,3	60,3	
	2.OG			68,5	59,5	
	3.OG			67,8	58,7	
27237	EG	Hauptstraße 96	W	70,5	61,5	7
	1.OG			70,0	61,0	
	2.OG			69,2	60,2	
27225	EG	Hauptstraße 96/A	W	58,9	49,9	1
	1.OG			60,9	51,9	
	2.OG			61,7	52,7	
27251	EG	Hauptstraße 98	W	60,5	51,5	2
	1.OG			62,6	53,6	
27264	EG	Hauptstraße 100	W	66,1	57,1	2
	1.OG			66,3	57,4	
	2.OG			66,3	57,3	
	3.OG			66,0	57,0	
27271	EG	Hauptstraße 101	O	69,1	60,1	9
	1.OG			68,7	59,7	
	2.OG			68,1	59,1	
27287	EG	Hauptstraße 102	W	65,6	56,6	5
	1.OG			66,0	57,0	
27314	EG	Hauptstraße 103	O	69,0	60,0	9
	1.OG			68,7	59,7	
	2.OG			68,1	59,1	
	3.OG			67,4	58,4	
27326	EG	Hauptstraße 104	W	66,0	57,0	5
	1.OG			66,2	57,2	
27336	EG	Hauptstraße 105	O	69,2	60,2	4
	1.OG			68,9	59,9	
	2.OG			68,3	59,3	
	3.OG			67,7	58,6	
27346	EG	Hauptstraße 106	NW	69,9	60,9	15
	1.OG			69,5	60,5	
27376	EG	Hauptstraße 107	O	60,5	51,5	5
	1.OG			62,3	53,3	
	2.OG			62,8	53,9	

LAP Bühl 3. Stufe

Beurteilungspegel tags/nachts

Maßnahmenbereich M 3 k

Nr.	Stockwerk	Name	Richtung	GLK Lärmanalyse RLS 90 Bühl LrT [dB(A)]	LrN [dB(A)]	Anzahl Einwohner je Gebäude
27388	EG	Hauptstraße 108	W	66,8	57,8	3
	1.OG			66,9	57,9	
27391	EG	Hauptstraße 109	O	70,1	61,1	6
	1.OG			69,7	60,7	
	2.OG			69,0	60,0	
	3.OG			68,2	59,3	
27416	EG	Hauptstraße 110	W	68,7	59,7	8
	1.OG			68,7	59,7	
27430	EG	Hauptstraße 111	O	69,5	60,5	7
	1.OG			69,3	60,3	
	2.OG			68,6	59,7	
27446	EG	Hauptstraße 112	W	68,2	59,2	8
	1.OG			68,3	59,3	
27461	EG	Hauptstraße 114	NW	66,1	57,2	4
	1.OG			66,4	57,5	
27478	EG	Hauptstraße 118	W	67,6	58,6	2
	1.OG			67,9	58,9	
27471	EG	Hauptstraße 118/A	NW	62,2	53,2	8
	1.OG			63,5	54,5	
27501	EG	Hauptstraße 120	NW	71,0	62,0	4
	1.OG			70,7	61,7	
	2.OG			70,2	61,2	
27530	EG	Hauptstraße 123	SO	71,4	62,4	9
	1.OG			71,2	62,2	
	2.OG			70,5	61,6	
	3.OG			69,8	60,8	
27519	EG	Hauptstraße 123/A	NO	60,0	51,0	5
	1.OG			61,6	52,6	
45928	EG	Meister-Erwin-Straße 2	SO	67,0	58,0	3
	1.OG			67,3	58,4	
45944	EG	Meister-Erwin-Straße 3	SO	56,7	47,6	2
	1.OG			58,3	49,3	
45948	EG	Meister-Erwin-Straße 4	SO	55,0	45,9	1
	1.OG			57,6	48,6	
51932	EG	Rheinstraße 4	SW	68,7	59,3	2
	1.OG			68,2	58,8	
	2.OG			67,6	58,2	
51945	EG	Rheinstraße 6	SW	67,5	58,1	1
	1.OG			67,5	58,0	
51970	EG	Rheinstraße 12	SW	69,1	59,7	2
	1.OG			68,9	59,5	
	2.OG			68,3	58,9	
51987	EG	Rheinstraße 14	SW	69,0	59,5	2
	1.OG			68,9	59,4	
	2.OG			68,3	58,8	
	3.OG			67,7	58,2	

LAP Bühl 3. Stufe

Beurteilungspegel tags/nachts

Maßnahmenbereich M 4 k

Nr.	Stockwerk	Name	Richtung	GLK Lärmanalyse RLS 90 Bühl LrT [dB(A)]	LrN [dB(A)]	Anzahl Einwohner je Gebäude
20379	EG	Elisabethenstraße 2	N	52,6	43,1	9
	1.OG			54,1	44,6	
	2.OG			55,7	46,3	
	3.OG			57,8	48,4	
22930	EG	Friedrichstraße 15	O	56,2	46,7	4
	1.OG			58,0	48,6	
	2.OG			58,7	49,2	
	3.OG			58,8	49,4	
22962	EG	Friedrichstraße 17	NO	63,7	54,3	1
	1.OG			64,1	54,7	
22998	EG	Friedrichstraße 20	NW	62,0	52,6	32
	1.OG			62,9	53,5	
	2.OG			62,9	53,5	
	3.OG			62,8	53,4	
27287	EG	Hauptstraße 92	W	68,6	59,5	1
	1.OG			68,3	59,2	
	2.OG			67,8	58,7	
	3.OG			67,3	58,2	
27831	EG	Heidlauffstraße 2	NO	54,8	45,3	1
	1.OG			57,4	47,9	
	2.OG			58,3	48,8	
	3.OG			58,7	49,2	
52337	EG	Rheinstraße 3	NO	70,1	60,7	4
	1.OG			69,5	60,1	
	2.OG			68,7	59,2	
	3.OG			67,9	58,5	
	4.OG			67,3	57,9	
52326	EG	Rheinstraße 3/A	NO	58,9	49,4	6
	1.OG			59,5	50,0	
52345	EG	Rheinstraße 4	SW	68,7	59,3	2
	1.OG			68,2	58,8	
	2.OG			67,6	58,2	
52358	EG	Rheinstraße 6	SW	67,5	58,1	1
	1.OG			67,5	58,0	
52366	EG	Rheinstraße 11	NO	71,5	62,0	26
	1.OG			70,7	61,2	
	2.OG			69,7	60,3	
	3.OG			68,8	59,4	
52383	EG	Rheinstraße 12	SW	69,1	59,7	2
	1.OG			68,9	59,5	
	2.OG			68,3	58,9	
52397	EG	Rheinstraße 14	SW	69,9	60,5	2
	1.OG			69,6	60,1	
	2.OG			68,9	59,5	
	3.OG			68,2	58,7	
52406	EG	Rheinstraße 16	SW	70,3	60,8	2
	1.OG			69,9	60,4	
52424	EG	Rheinstraße 17	NO	69,7	60,3	4
	1.OG			69,5	60,0	
	2.OG			68,9	59,4	
52437	EG	Rheinstraße 18	SW	69,5	60,0	5
	1.OG			69,3	59,8	
52443	EG	Rheinstraße 19	NO	68,4	59,0	6
	1.OG			68,1	58,7	
	2.OG			67,6	58,1	
	3.OG			67,0	57,6	
52452	EG	Rheinstraße 20	SW	70,1	60,7	2
	1.OG			69,7	60,3	
52480	EG	Rheinstraße 21	NO	67,8	58,4	6
	1.OG			67,5	58,0	
	2.OG			66,8	57,4	
52463	EG	Rheinstraße 21/A	NO	68,0	58,6	2

LAP Bühl 3. Stufe

Beurteilungspegel tags/nachts

Maßnahmenbereich M 4 k

Nr.	Stockwerk	Name	Richtung	GLK Lärmanalyse RLS 90 Bühl LrT [dB(A)]	LrN [dB(A)]	Anzahl Einwohner je Gebäude
52463	1.OG	Rheinstraße 21/A	NO	67,7	58,3	2
	2.OG			67,1	57,7	
52488	EG	Rheinstraße 22	SW	71,8	62,3	4
	1.OG			70,8	61,4	
	2.OG			69,8	60,3	
52498	EG	Rheinstraße 24	SW	71,8	62,3	6
	1.OG			70,9	61,4	
	2.OG			69,8	60,4	
52507	EG	Rheinstraße 26	SW	71,3	61,9	6
	1.OG			70,6	61,1	
	2.OG			69,5	60,1	
52519	EG	Rheinstraße 27	NO	69,3	59,9	2
	1.OG			69,0	59,6	
	2.OG			68,3	58,9	
52540	EG	Rheinstraße 29	NO	69,3	59,9	5
	1.OG			69,0	59,6	
	2.OG			68,3	58,9	
52550	EG	Rheinstraße 31	NO	68,5	59,0	8
	1.OG			68,3	58,9	
	2.OG			67,6	58,1	
	3.OG			66,9	57,4	
52562	EG	Rheinstraße 32	SW	70,3	60,8	6
	1.OG			69,3	59,9	
52574	EG	Rheinstraße 36	SW	72,5	63,0	20
	1.OG			71,2	61,7	
	2.OG			69,8	60,4	
	3.OG			68,7	59,2	
52590	EG	Rheinstraße 40	SW	65,3	55,8	10
	1.OG			65,4	56,0	
	2.OG			65,2	55,7	
52606	EG	Rheinstraße 42	SW	64,5	55,0	5
	1.OG			64,9	55,4	
	2.OG			64,8	55,3	
52616	EG	Rheinstraße 44	SW	63,1	53,6	12
	1.OG			64,2	54,7	
	2.OG			64,3	54,8	
52634	EG	Rheinstraße 46	SW	61,2	51,7	6
	1.OG			63,3	53,8	
	2.OG			63,9	54,4	
63649	EG	Thomas-Mann-Straße 4	SW	61,9	52,4	17
	1.OG			63,2	53,8	
	2.OG			63,5	54,0	
	3.OG			63,4	54,0	

LAP Bühl 3. Stufe

Beurteilungspegel tags/nachts

Maßnahmenbereich M 5 k

Nr.	Stockwerk	Name	Richtung	GLK Lärmanalyse RLS 90 Bühl LrT [dB(A)]	LrN [dB(A)]	Anzahl Einwohner je Gebäude
14695	EG	Bühlertalstraße 28	N	71,2	62,1	6
	1.OG			69,6	60,5	
14713	EG	Bühlertalstraße 29	S	69,9	60,8	2
	1.OG			68,8	59,6	
	2.OG			67,6	58,5	
	3.OG			66,6	57,5	
14747	EG	Bühlertalstraße 30	N	71,1	62,0	17
	1.OG			69,6	60,5	
	2.OG			68,5	59,4	
14722	EG	Bühlertalstraße 30/A	N	69,4	60,3	2
	1.OG			68,9	59,8	
14760	EG	Bühlertalstraße 31	S	70,4	61,3	1
	1.OG			69,3	60,2	
	2.OG			68,2	59,0	
14763	EG	Bühlertalstraße 32	N	71,8	62,7	1
	1.OG			70,4	61,3	
14782	EG	Bühlertalstraße 33	S	70,5	61,4	6
	1.OG			69,3	60,2	
	2.OG			68,2	59,1	
14792	EG	Bühlertalstraße 34	N	69,4	60,3	3
	1.OG			68,4	59,4	
	2.OG			67,4	58,3	
14797	EG	Bühlertalstraße 35	S	70,0	60,9	1
14819	EG	Bühlertalstraße 36/A	N	63,7	54,6	2
	1.OG			64,2	55,1	
	2.OG			64,1	55,0	
14841	EG	Bühlertalstraße 38	N	63,0	53,9	4
	1.OG			63,3	54,3	
	2.OG			63,3	54,2	
14853	EG	Bühlertalstraße 40	N	67,3	58,2	5
	1.OG			66,6	57,5	
	2.OG			65,6	56,6	
14860	EG	Bühlertalstraße 41	S	66,8	57,7	1
	1.OG			66,8	57,8	
14887	EG	Bühlertalstraße 42	NO	67,2	58,2	4
	1.OG			66,2	57,2	
14864	EG	Bühlertalstraße 42/A	N	65,2	56,2	7
	1.OG			65,0	56,0	
	2.OG			64,5	55,5	
14906	EG	Bühlertalstraße 43	S	70,9	61,9	16
	1.OG			70,2	61,1	
	2.OG			69,1	60,1	
14896	EG	Bühlertalstraße 43/A	W	62,2	53,3	1
	1.OG			62,7	53,7	
14922	EG	Bühlertalstraße 44	N	64,2	55,1	3
	1.OG			64,1	55,0	
	2.OG			63,8	54,7	
14970	EG	Bühlertalstraße 45	S	59,8	50,8	2
	1.OG			61,0	52,0	
	2.OG			61,4	52,3	
14967	EG	Bühlertalstraße 45/C	S	59,5	50,4	7
	1.OG			60,5	51,5	
	2.OG			60,9	51,8	
14993	EG	Bühlertalstraße 46	N	61,4	52,4	4
	1.OG			62,0	52,9	
	2.OG			62,0	53,0	
15012	EG	Bühlertalstraße 47	S	60,1	51,0	19
	1.OG			60,9	51,9	
	2.OG			61,2	52,1	
15026	EG	Bühlertalstraße 48	N	62,4	53,4	2
	1.OG			62,7	53,6	
28169	EG	Herrmannstraße 8	S	59,7	50,6	132

LAP Bühl 3. Stufe

Beurteilungspegel tags/nachts

Maßnahmenbereich M 5 k

Nr.	Stockwerk	Name	Richtung	GLK Lärmanalyse RLS 90 Bühl LrT [dB(A)]	LrN [dB(A)]	Anzahl Einwohner je Gebäude
28169	1.OG	Herrmannstraße 8	S	60,5	51,4	132
43084	EG	Krempengasse 9/A	O	54,8	45,7	2
	1.OG			56,1	47,1	
	2.OG			57,2	48,2	
43108	EG	Krempengasse 10	O	64,2	55,2	1
	1.OG			64,5	55,5	
56797	EG	Schlossstraße 30	W	61,2	52,2	5
	1.OG			61,9	52,9	

LAP Bühl 3. Stufe

Beurteilungspegel tags/nachts
Maßnahmenbereich M 6 k

Nr.	Stockwerk	Name	Richtung	GLK Lärmanalyse RLS 90 Bühl LrT [dB(A)]	LrN [dB(A)]	Anzahl Einwohner je Gebäude
5196	EG	Am Eisweiher 5	N	52,0	46,0	5
	1.OG			54,8	48,6	
5224	EG	Am Eisweiher 7	W	53,5	47,5	3
	1.OG			55,0	49,0	
	2.OG			55,7	49,7	
5252	EG	Am Eisweiher 9	W	53,7	47,8	4
	1.OG			55,2	49,3	
	2.OG			55,9	50,0	
5271	EG	Am Eisweiher 11	W	53,5	47,6	2
	1.OG			55,1	49,2	
	2.OG			56,0	50,0	
5274	EG	Am Eisweiher 13	W	53,7	47,9	2
	1.OG			55,4	49,5	
	2.OG			56,4	50,3	
5284	EG	Am Eisweiher 15	W	53,8	47,8	4
	1.OG			55,5	49,5	
	2.OG			56,3	50,2	
5302	EG	Am Eisweiher 17	W	53,9	47,9	2
	1.OG			55,7	49,7	
	2.OG			56,1	50,1	
5303	EG	Am Eisweiher 19	W	51,3	45,6	5
	1.OG			53,4	47,5	
	2.OG			55,3	49,3	
5314	EG	Am Eisweiher 21	W	51,5	45,8	2
	1.OG			53,6	47,7	
	2.OG			55,3	49,3	
5330	EG	Am Eisweiher 23	N	52,4	46,7	4
	1.OG			54,6	48,6	
	2.OG			56,2	49,9	
5334	EG	Am Eisweiher 25	W	52,3	46,6	3
	1.OG			54,5	48,7	
	2.OG			56,0	50,0	
5344	EG	Am Eisweiher 27	W	52,2	46,4	4
	1.OG			54,4	48,5	
	2.OG			55,4	49,3	
5358	EG	Am Eisweiher 29	W	52,1	46,1	5
	1.OG			54,4	48,4	
	2.OG			55,4	49,4	
5369	EG	Am Eisweiher 31/A	W	51,5	45,7	12
	1.OG			53,1	47,2	
	2.OG			54,7	48,7	
5393	EG	Am Eisweiher 31/B	W	51,9	46,2	17
	1.OG			54,1	48,3	
	2.OG			55,8	49,7	
5420	EG	Am Eisweiher 35	W	50,9	45,0	3
	1.OG			52,8	46,9	
	2.OG			54,4	48,3	
5432	EG	Am Eisweiher 37	W	51,5	45,5	4
	1.OG			53,4	47,4	
	2.OG			54,7	48,6	
5440	EG	Am Eisweiher 39	N	54,2	47,7	4
	1.OG			55,3	48,9	
	2.OG			55,4	48,9	
9866	EG	Benedikt-Wehrle-Straße 9	N	51,2	44,3	4
	1.OG			53,6	46,8	
	2.OG			55,4	48,6	
9887	EG	Benedikt-Wehrle-Straße 10	N	51,2	44,7	4
	1.OG			53,2	46,6	
	2.OG			55,0	48,1	
9891	EG	Benedikt-Wehrle-Straße 11	N	54,0	47,1	5
	1.OG			55,8	48,9	
	2.OG			57,2	50,2	

LAP Bühl 3. Stufe

Beurteilungspegel tags/nachts

Maßnahmenbereich M 6 k

Nr.	Stockwerk	Name	Richtung	GLK Lärmanalyse RLS 90 Bühl LrT [dB(A)]	LrN [dB(A)]	Anzahl Einwohner je Gebäude
9907	EG	Benedikt-Wehrle-Straße 12	N	52,2	44,9	3
	1.OG			54,3	47,2	
	2.OG			56,4	49,3	
9918	EG	Benedikt-Wehrle-Straße 13	N	55,4	48,3	5
	1.OG			57,2	50,0	
9929	1.OG	Benedikt-Wehrle-Straße 14	N	56,1	49,1	4
	2.OG			57,7	50,6	
43409	EG	Neuäckerstraße 2	N	51,6	45,1	6
	1.OG			53,9	47,4	
	2.OG			54,8	48,2	
43437	EG	Neuäckerstraße 4	N	50,5	44,3	5
	1.OG			54,0	47,9	
	2.OG			55,5	49,1	
43538	EG	Neukrittstraße 1	N	52,4	46,0	4
	1.OG			54,0	47,4	
	2.OG			55,2	48,5	
43632	EG	Neukrittstraße 7	N	53,0	46,0	7
	1.OG			54,5	47,3	
	2.OG			55,7	48,4	
43653	EG	Neukrittstraße 9	N	53,2	46,0	5
	1.OG			54,7	47,5	
	2.OG			55,8	48,4	
49252	EG	Römerstraße 1	N	50,9	44,1	5
	1.OG			52,4	45,5	
	2.OG			55,2	48,3	
49285	EG	Römerstraße 4	W	54,9	47,9	9
	1.OG			56,2	49,3	
49291	EG	Römerstraße 5	N	61,1	53,6	10
	1.OG			62,2	54,6	
	2.OG			63,4	55,7	
49303	EG	Römerstraße 6	N	61,6	54,0	3
	1.OG			63,6	55,9	
	2.OG			66,2	58,4	
49317	EG	Römerstraße 7	N	59,5	52,0	4
	1.OG			62,2	54,6	
49324	EG	Römerstraße 8	N	58,6	51,2	7
	1.OG			61,7	54,1	
	2.OG			66,1	58,3	
49341	EG	Römerstraße 9	N	58,4	51,0	7
	1.OG			61,5	53,8	
	2.OG			65,9	58,1	
49350	EG	Römerstraße 10	N	58,5	51,1	11
	1.OG			61,7	54,1	
	2.OG			66,2	58,4	
49362	EG	Römerstraße 11	N	58,0	50,5	2
	1.OG			61,3	53,6	
	2.OG			65,9	58,2	
49373	EG	Römerstraße 12	N	58,2	50,8	11
	1.OG			61,8	54,1	
	2.OG			66,5	58,7	
49382	EG	Römerstraße 13	N	58,2	50,6	6
	1.OG			61,6	53,9	
	2.OG			66,3	58,5	
49390	EG	Römerstraße 14	N	58,1	50,5	2
	1.OG			61,5	53,8	
49411	EG	Römerstraße 15	N	57,7	50,1	10
	1.OG			60,8	53,1	
	2.OG			65,6	57,8	
49418	EG	Römerstraße 16	N	57,7	50,1	7
	1.OG			60,8	53,1	
	2.OG			65,5	57,7	
49436	EG	Römerstraße 17	N	57,5	49,9	3

LAP Bühl 3. Stufe

Beurteilungspegel tags/nachts

Maßnahmenbereich M 6 k

Nr.	Stockwerk	Name	Richtung	GLK Lärmanalyse RLS 90 Bühl LrT [dB(A)]	LrN [dB(A)]	Anzahl Einwohner je Gebäude
49436	1.OG	Römerstraße 17	N	60,5	52,8	3
	2.OG			65,3	57,4	
49441	EG	Römerstraße 18	NO	57,5	50,0	7
	1.OG			60,4	52,8	
	2.OG			64,9	57,1	
49463	EG	Römerstraße 21	N	59,6	52,0	3
	1.OG			62,7	54,9	
	2.OG			66,6	58,8	
49479	EG	Römerstraße 23	O	58,5	50,4	2
	1.OG			59,8	51,8	
49503	EG	Römerstraße 25	O	57,8	49,7	2
	1.OG			59,0	51,0	
49513	EG	Römerstraße 27	N	56,2	48,4	3
	1.OG			57,3	49,5	
	2.OG			58,8	51,0	
49521	EG	Römerstraße 29	O	56,1	48,0	1
	1.OG			57,2	49,2	
	2.OG			58,3	50,3	
53089	EG	Silcherstraße 12	N	54,8	47,5	9
	1.OG			56,8	49,5	
53106	EG	Silcherstraße 13	N	52,6	45,8	6
	1.OG			54,5	47,6	
	2.OG			56,2	49,1	
53108	1.OG	Silcherstraße 15	N	56,2	48,9	6
	2.OG			58,2	50,9	
56472	EG	Türkenlouisstraße 12	N	53,2	45,9	3
	1.OG			55,7	48,3	
56481	EG	Türkenlouisstraße 13	N	54,3	47,0	4
	1.OG			56,8	49,3	
57882	EG	Vogesenstraße 2	N	51,5	44,9	8
	1.OG			54,0	47,6	
	2.OG			54,7	48,1	
57863	EG	Vogesenstraße 2/B	N	56,4	49,5	4
	1.OG			56,7	49,8	
58966	EG	Wallstraße 1	W	54,5	48,4	3
	1.OG			55,3	49,3	
58998	EG	Wallstraße 3	N	54,1	47,9	8
	1.OG			55,4	49,1	
59009	EG	Wallstraße 4	W	52,5	46,5	6
	1.OG			54,2	48,2	
59027	EG	Wallstraße 5	N	53,0	46,5	2
	1.OG			54,8	48,4	
	2.OG			56,5	50,2	
59031	EG	Wallstraße 6	N	52,4	46,2	2
	1.OG			54,8	48,5	
	2.OG			55,9	49,7	
59041	EG	Wallstraße 7	W	54,7	48,7	4
	1.OG			55,7	49,7	
59056	EG	Wallstraße 8	W	54,1	48,2	5
	1.OG			55,6	49,6	
	2.OG			56,2	50,2	
59069	EG	Wallstraße 9	W	54,7	48,6	5
	1.OG			55,8	49,7	
59079	EG	Wallstraße 10	W	54,5	48,5	4
	1.OG			55,9	49,8	
59083	EG	Wallstraße 11	W	55,1	49,0	2
	1.OG			56,2	50,0	
59093	EG	Wallstraße 12	W	54,7	48,3	6
	1.OG			56,4	50,1	
	2.OG			56,7	50,6	
59111	EG	Wallstraße 13	W	55,1	49,0	2
	1.OG			56,2	50,1	

LAP Bühl 3. Stufe

Beurteilungspegel tags/nachts

Maßnahmenbereich M 6 k

Nr.	Stockwerk	Name	Richtung	GLK Lärmanalyse RLS 90 Bühl LrT [dB(A)]	LrN [dB(A)]	Anzahl Einwohner je Gebäude
59115	EG	Wallstraße 15	W	55,8	49,6	3
	1.OG			56,6	50,4	
59130	EG	Wallstraße 17	W	55,9	49,7	3
	1.OG			56,7	50,5	
59456	EG	Weidmattenstraße 25	N	53,1	47,0	2
	1.OG			54,3	48,3	

LAP Bühl 3. Stufe

Beurteilungspegel tags/nachts

Maßnahmenbereich M 1a/1b km

Nr.	Stockwerk	Name	Richtung	GLK Lärmanalyse RLS 90 Bühl LrT [dB(A)]	LrN [dB(A)]	Anzahl Einwohner je Gebäude
26662	EG	Hauptstraße 1	SO	69,1	60,0	8
	1.OG			68,5	59,3	
	2.OG			67,7	58,6	
	3.OG			66,9	57,8	
26570	EG	Hauptstraße 1/B	SO	65,9	56,8	9
	1.OG			66,2	57,1	
26594	EG	Hauptstraße 1/C	SO	65,7	56,6	4
	1.OG			65,9	56,8	
	2.OG			65,6	56,5	
	3.OG			65,3	56,2	
26616	EG	Hauptstraße 1/D	SO	56,7	47,5	2
	1.OG			57,8	48,7	
26625	EG	Hauptstraße 1/E	SO	69,2	60,1	6
	1.OG			68,6	59,5	
	2.OG			67,8	58,7	
	3.OG			66,9	57,8	
26821	EG	Hauptstraße 2	NW	66,4	57,3	1
	1.OG			66,5	57,4	
	2.OG			66,2	57,1	
26672	EG	Hauptstraße 2/A	NW	65,4	56,3	16
	1.OG			65,6	56,5	
	2.OG			65,4	56,3	
	3.OG			65,0	55,9	
	4.OG			64,7	55,6	
	5.OG			64,2	55,1	
26712	EG	Hauptstraße 2/E	NW	68,2	59,0	2
	1.OG			67,9	58,7	
26739	EG	Hauptstraße 2/F	NW	66,2	57,1	6
	1.OG			66,4	57,3	
	2.OG			66,2	57,0	
26741	EG	Hauptstraße 2/G	NW	58,5	49,3	3
	1.OG			60,4	51,2	
26762	EG	Hauptstraße 2/H	NW	65,3	56,2	15
	1.OG			65,7	56,6	
	2.OG			65,6	56,5	
	3.OG			65,3	56,2	
26780	EG	Hauptstraße 2/I	NW	66,6	57,4	4
	1.OG			66,7	57,6	
	2.OG			66,4	57,3	
26797	EG	Hauptstraße 2/K	NW	67,4	58,3	4
	1.OG			67,3	58,2	
	2.OG			66,8	57,7	
	3.OG			66,3	57,2	
26835	EG	Hauptstraße 3	O	58,4	49,2	4
	1.OG			59,9	50,7	
26884	EG	Hauptstraße 5	SO	72,1	62,9	5
	1.OG			71,6	62,4	
	2.OG			70,8	61,7	
	3.OG			70,0	60,9	
26886	EG	Hauptstraße 6	NW	72,0	62,8	22
	1.OG			70,9	61,7	
	2.OG			69,8	60,6	
	3.OG			68,9	59,7	
26926	EG	Hauptstraße 7	SO	73,1	63,9	4
	1.OG			72,5	63,3	
	2.OG			71,7	62,6	
	3.OG			71,0	61,8	
26941	EG	Hauptstraße 8	NW	59,9	50,7	2
	1.OG			60,9	51,7	
26947	EG	Hauptstraße 9	SO	72,6	63,4	11
	1.OG			72,3	63,2	
	2.OG			71,6	62,5	

LAP Bühl 3. Stufe

Beurteilungspegel tags/nachts

Maßnahmenbereich M 1a/1b km

Nr.	Stockwerk	Name	Richtung	GLK Lärmanalyse RLS 90 Bühl LrT [dB(A)]	LrN [dB(A)]	Anzahl Einwohner je Gebäude
26957	EG	Hauptstraße 10	NW	74,4	65,2	4
	1.OG			73,2	64,0	
	2.OG			72,0	62,8	
26980	EG	Hauptstraße 11	SO	75,0	65,8	3
	1.OG			74,0	64,8	
	2.OG			72,9	63,7	
26991	EG	Hauptstraße 12	NW	72,9	63,8	6
	1.OG			72,3	63,2	
27023	EG	Hauptstraße 13	SO	73,5	64,3	9
	1.OG			72,7	63,5	
	2.OG			71,8	62,7	
	3.OG			71,2	62,0	
27047	EG	Hauptstraße 14	NW	75,0	65,8	9
	1.OG			74,0	64,8	
	2.OG			72,8	63,6	
	3.OG			71,6	62,4	
27069	EG	Hauptstraße 16	NW	75,1	65,9	4
	1.OG			73,9	64,7	
27076	EG	Hauptstraße 18	NW	71,8	62,5	3
	1.OG			71,0	61,7	
	2.OG			70,2	60,9	
27096	EG	Hauptstraße 19	SO	70,3	61,0	9
27114	EG	Hauptstraße 20	NW	71,4	62,1	4
	1.OG			70,7	61,4	
	2.OG			69,8	60,6	
39199	EG	Karl-Fanz-Straße 38	W	58,9	49,8	4
	1.OG			60,0	51,0	

Anlage 4: Maßnahmenkatalog zum Entwurf des Lärmaktionsplans Bühl

Kurzfristige Maßnahmen (< 2 Jahre)

lfd. Nr.	Straßenzug/ Bereich	Maßnahme	Pegelminderung	Bemerkungen	Priorität
1a k	**L 83** **OD Altschweier** zw. Edit-Stein-Str. 7 u. KV Mattenmühle	Temporeduzierung auf durchgehend 50 km/h tags/nachts	2 dB (T70 zu T50)	-Bereiche mit Beurteilungspegel > 65 dB(A) tags (punktuell) und > 55 dB(A) nachts (im Teilbereich westlich Hessensteg) -Anordnung der Maßnahme durch die Straßenverkehrsbehörden, daher Abstimmungen erforderlich. -Prüfung von verkehrlichen Gesichtspunkten, z. B.: Verlagerungseffekten auf andere Straßen, Leistungsfähigkeit und Auswirkungen auf ÖPNV	hoch
1b k	**L 83** **OD Altschweier** zw. KV Mattenmühle u. Ortsende im Osten	Temporeduzierung auf durchgehend 30 km/h tags/nachts	2,5 dB (T50 zu T30)	-Bereiche mit Beurteilungspegel > 65 dB(A) tags und > 55 dB(A) nachts, punktuell > 70 dB(A) tags und > 60 dB(A) nachts -Anordnung der Maßnahme durch die Straßenverkehrsbehörden, daher Abstimmungen erforderlich. -Prüfung von verkehrlichen Gesichtspunkten, z. B.: Verlagerungseffekten auf andere Straßen, Leistungsfähigkeit und Auswirkungen auf ÖPNV	hoch

Entwurf

lfd. Nr.	Straßenzug/ Bereich	Maßnahme	Pegelminde-rung	Bemerkungen	Priorität
2 k	**K 3763 Vimbucher Straße** zw. Seemattenstr. u. Vimbucher Str. 15	Temporeduzierung auf durchgehend 30 km/h tags/nachts in beide Richtungen	2,5 dB (T50 zu T30)	-Bereiche mit Beurteilungspegel > 65 dB(A) tags (punktuell) und > 55 dB(A) nachts (in Teilbereichen) -Anordnung der Maßnahme durch die Straßenverkehrsbehörden, daher Abstimmungen erforderlich. -Prüfung von verkehrlichen Gesichtspunkten, z. B.: Verlagerungseffekten auf andere Straßen, Leistungsfähigkeit und Auswirkungen auf ÖPNV	hoch
3 k	**K 3764 Hauptstraße nördl. KV Rheinstraße** zw. KV Rheinstr. u. Friedrich-Ebert-Str.	Temporeduzierung auf durchgehend 30 km/h tags/nachts	2,5 dB (T50 zu T30)	- Bereiche mit Beurteilungspegel > 65 dB(A) tags und > 55 dB(A) nachts, punktuell > 70 dB(A) tags und z.T. > 60 dB(A) nachts -Anordnung der Maßnahme durch die Straßenverkehrsbehörden, daher Abstimmungen erforderlich. -Prüfung von verkehrlichen Gesichtspunkten, z. B.: Verlagerungseffekten auf andere Straßen, Leistungsfähigkeit und Auswirkungen auf ÖPNV	hoch
4 k	**Rheinstraße** zw. KV Hauptstr. u. Bahnstrecke	Temporeduzierung auf durchgehend 30 km/h tags/nachts	2,5 dB (T50 zu T30)	- Bereiche mit Beurteilungspegel > 70 dB(A) tags und > 60 dB(A) nachts -Anordnung der Maßnahme durch die Straßenverkehrsbehörden, daher Abstimmungen erforderlich. -Prüfung von verkehrlichen Gesichtspunkten, z. B.: Verlagerungseffekten auf andere Straßen, Leistungsfähigkeit und Auswirkungen auf ÖPNV	hoch

Entwurf

lfd. Nr.	Straßenzug/ Bereich	Maßnahme	Pegelminde-rung	Bemerkungen	Priorität
5 k	**K 3764 Bühlertalstraße** zw. Grabenstr. u. Bühlertalstr. 48	Temporeduzierung auf durchgehend 30 km/h tags/nachts	2,5 dB (T50 zu T30)	- Bereiche mit Beurteilungspegel > 65 dB(A) tags und > 55 dB(A) nachts, Kreuzungsbereich Grabenstr. > 70 dB(A) tags und > 60 dB(A) nachts -Anordnung der Maßnahme durch die Straßenverkehrsbehörden, daher Abstimmungen erforderlich. -Prüfung von verkehrlichen Gesichtspunkten, z. B.: Verlagerungseffekten auf andere Straßen, Leistungsfähigkeit und Auswirkungen auf ÖPNV	hoch
6 k	**L 85 Vimbuch Bereich Neukritt**	Belagsaustausch in einen lärmoptimierten Asphalt, z.B. SMA LA o. ä.	Bis 3 dB	-Bereiche mit Beurteilungspegel > 65 dB(A) tags und > 55 dB(A) nachts -Abstimmungen mit Straßenbaulastträger erforderlich -Beachtung aktueller Entwicklungen bei der Auswahl des lärmoptimierten Asphalts, auch hinsichtlich Haltbarkeit -Lärmoptimierter Asphalt für innerörtliche Situationen gegenüber herkömmlichem Asphalt nahezu kostenneutral, sofern ohnehin ein Belagsaustausch ansteht.	hoch

Entwurf

lfd. Nr.	Straßenzug/ Bereich	Maßnahme	Pegelminde-rung	Bemerkungen	Priorität
7 k	**Landes/ Kreisstraßen im Stadtgebiet**	Förderung passiver Schallschutzmaß-nahmen an Gebäu-den im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes bzw. Landes (Landesstraßen) sowie des Gemeinde-verkehrsfinanzie-rungsgesetzes (Kreis/Gemeindestr.)	Keine Reduzierung Außenlärmpegel	-Lärmsanierungsprogramm für Bühl wurde bereits durchge-führt (2015) -Aktive Maßnahmen haben vom Grundsatz her Vorrang vor passiven Maßnahmen, Maßnahme führt zu keiner Minderung der Außenlärmpegel -Ergänzende Maßnahme zu den vorgeschlagenen aktiven Maßnahmen, wenn durch diese keine weiteren Pegelminde-rungen möglich sind. -Anforderungen an den Lärmschutz ergibt sich aus den Re-gelwerken der Lärmsanierung bzw. des Gemeindeverkehrsfi-nanzierungsgesetzes im Rahmen der zur Verfügung stehen-den Haushaltsmittel.	hoch

Entwurf

Kurz/mittelfristige Maßnahmen (< 2-5 Jahre)

lfd. Nr.	Straßenzug/ Bereich	Maßnahme	Pegelminde-rung	Bemerkungen	Priorität
1a km	**K 3764 Hauptstraße südl. Bühlertalstr. im Rahmen der geplanten Neugestaltung**	Temporeduzierung auf durchgehend 30 km/h tags/nachts	2,5 dB (T50 zu T30)	- Bereiche mit Beurteilungspegel > 65 dB(A) tags und > 55 dB(A) nachts, nördlich Robert-Koch-Str. > 70 dB(A) tags und z.T. > 60 dB(A) nachts -Anordnung der Maßnahme durch die Straßenverkehrsbehörden, daher Abstimmungen erforderlich. - Prüfung von verkehrlichen Gesichtspunkten, z. B.: Verlagerungseffekten auf andere Straßen, Leistungsfähigkeit und Auswirkungen auf ÖPNV	hoch
1b km		Belagsaustausch in einen lärmoptimierten Asphalt, z.B. SMA LA o. ä.	bis 3 dB	-Abstimmungen mit Straßenbaulastträger erforderlich -Beachtung aktueller Entwicklungen bei der Auswahl des lärmoptimierten Asphalts, auch hinsichtlich Haltbarkeit -Lärmoptimierter Asphalt für innerörtliche Situationen gegenüber herkömmlichem Asphalt nahezu kostenneutral, sofern ohnehin ein Belagsaustausch ansteht.	hoch

Entwurf

Mittelfristige Maßnahmen (> 2 Jahre)

lfd. Nr.	Straßenzug/ Bereich	Maßnahme	Pegelminde-rung	Bemerkungen	Priorität
1 m	**L 83 OD Altschweier**	Belagsaustausch in einen lärmoptimierten Asphalt, z.B. SMA LA o. ä.	bis 3 dB	-Bereiche mit Beurteilungspegel > 65 dB(A) tags und > 55 dB(A) nachts, punktuell > 70 dB(A) tags und > 60 dB(A) nachts -Abstimmungen mit Straßenbaulastträger erforderlich. -Beachtung aktueller Entwicklungen bei der Auswahl des lärmoptimierten Asphalts, auch hinsichtlich Haltbarkeit. -Lärmoptimierter Asphalt für innerörtliche Situationen gegenüber herkömmlichem Asphalt nahezu kostenneutral, sofern ohnehin ein Belagsaustausch ansteht.	hoch

Mittel/langfristige Maßnahmen (> 5 Jahre)

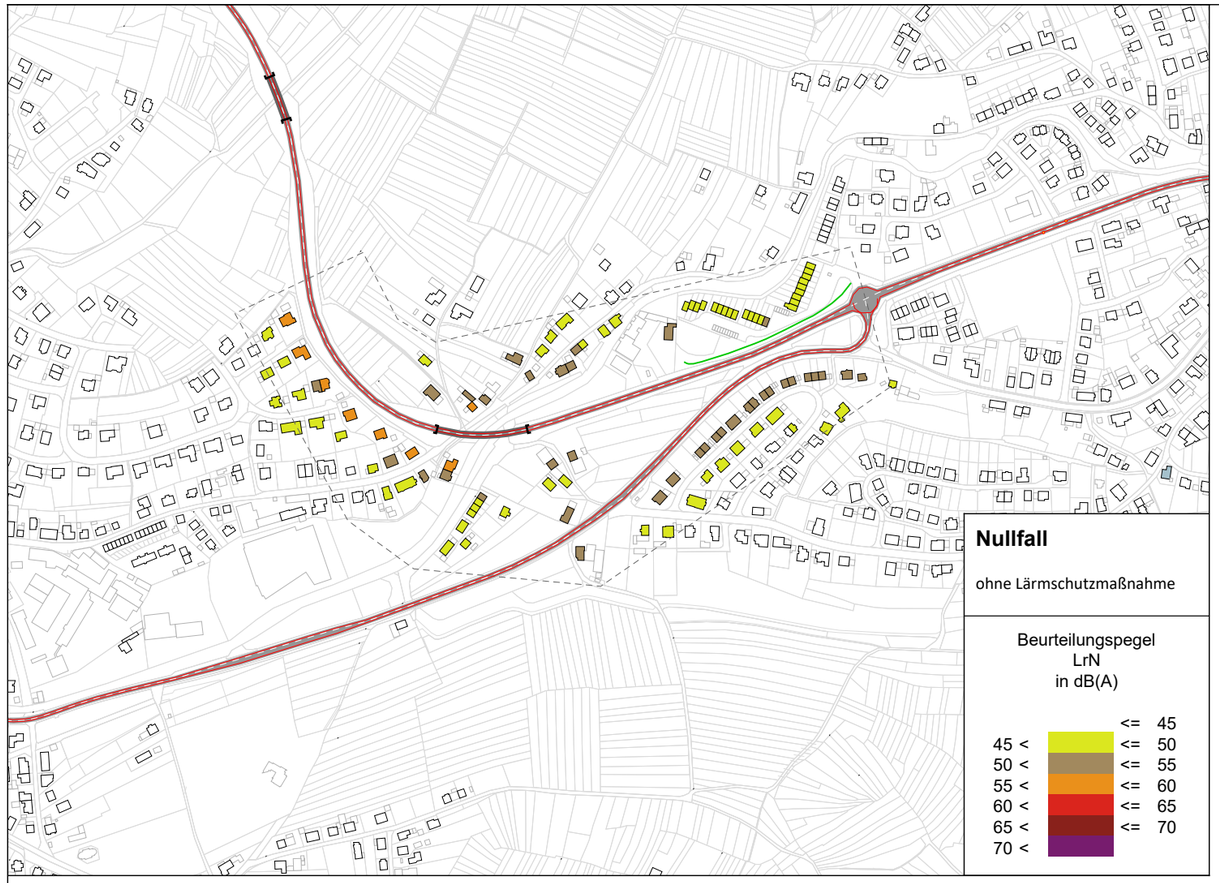
lfd. Nr.	Straßenzug/ Bereich	Maßnahme	Pegelminde-rung	Bemerkungen	Priorität
1 ml	**Gesamtkonzept verkehrslenkende Maßnahmen**	Verkehrsentlastung in innerstädtischen Bereichen		Verkehrslenkende Maßnahmen zur Verkehrsentlastung im innerstädtischen Bereich werden im Rahmen eines Gesamtkonzepts geprüft.	hoch
2 ml	**K 3763 neue Verbindung B3/L 85**	Ortsumgehung Bühl/Vimbuch	Im Detail zu ermitteln	-Umsetzung der Maßnahme durch den Straßenbaulastträger im Rahmen der finanziellen Mittel -Negative Auswirkungen durch den Neubau der Straße wären im Planverfahren zu prüfen, insbesondere nach den Vorgaben der 16. BImSchV.	hoch

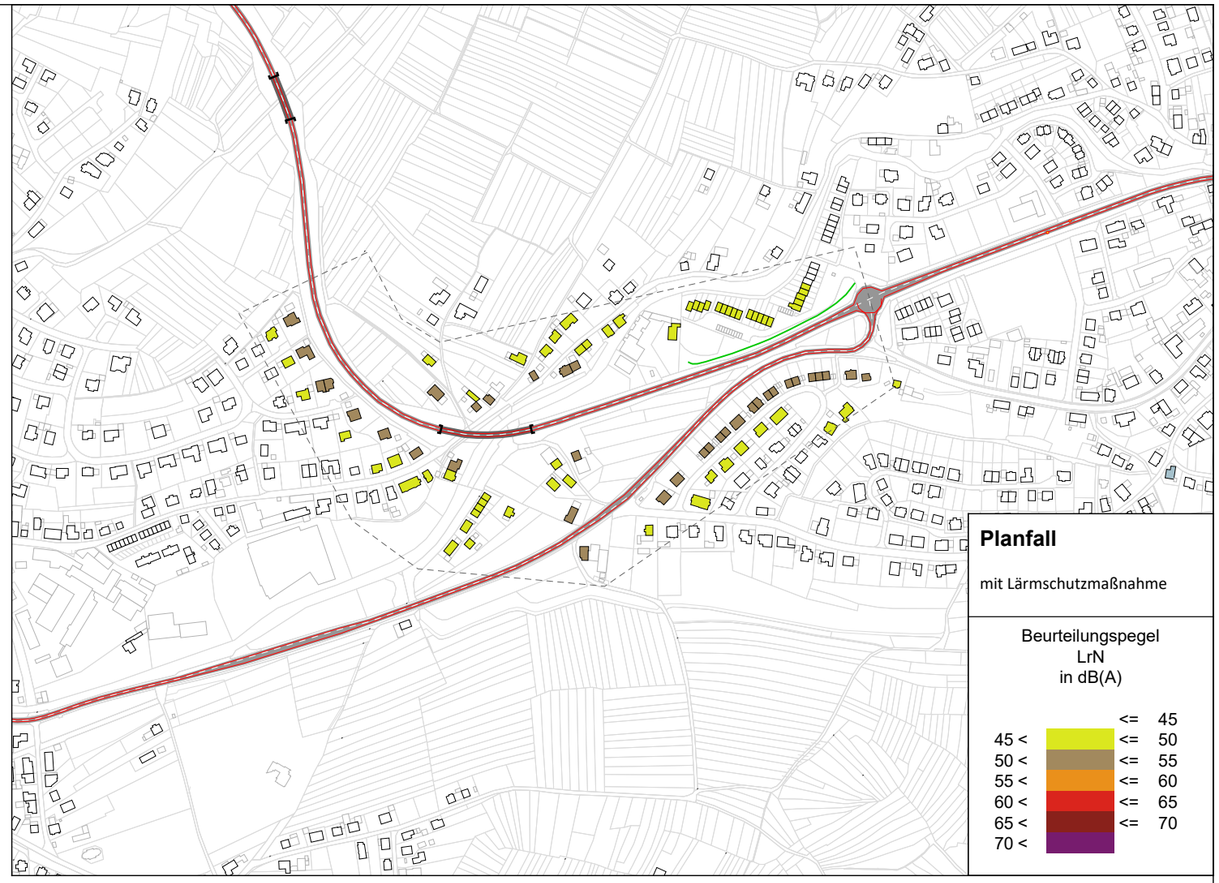
Entwurf

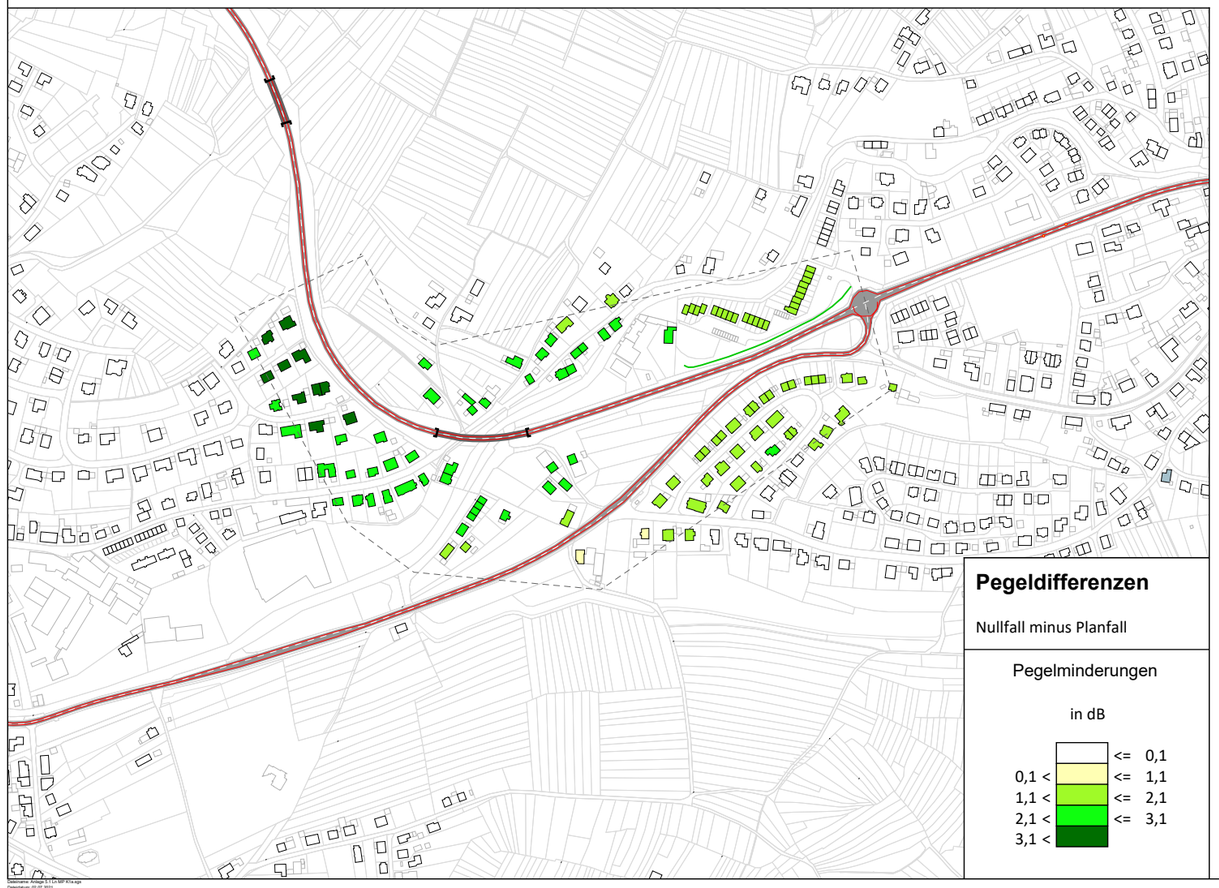
Hinweise zu ruhigen Gebieten

lfd. Nr.	Straßenzug/ Bereich	Maßnahme	Priorität
1	**Bestehende und geplante Wohngebiete sowie verkehrsberuhigte Bereiche**	Berücksichtigung der Belange des Schallschutzes im Rahmen künftiger Planungen, z. B. im Rahmen der Verkehrs- und Bauleitplanung. Auch negative Auswirkungen durch Geräusche auf bislang ruhige Wohngebiete bzw. verkehrsberuhigte Bereiche abseits der Hauptverkehrsachsen sollten durch entsprechende Planungen vermieden werden.	hoch
2	**Grünflächen/ Naherholungsgebiete**	Die Ausweisung ruhiger Gebiete, z. B. von Grünflächen, naturnahen Gebiete zum Wandern/Radfahren, innerörtlichen Erholungsgebieten, soll im Zuge der parallel stattfindenden Fortschreibung des Flächennutzungsplanes/Landschaftsplanes geprüft werden.	hoch

Entwurf







Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Straßenachse
- Lärmschutzwand
- Signalanlage
- Rechengebiete im Rahmen der Maßnahmenprüfung

Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Stadt Bühl

Maßnahmenprüfung Straßenverkehr

M1a k

L 83 OD Altschweier

zw. Edit-Stein-Str. 7 u. KV Mattenmühle

Temporeduzierung auf 50 km/h

Berechnungsvorschrift: RLS-90

Gebäudelärmkarte: Höchster Pegel

Druckdatum: 05.07.2021
RL: verschiedene Rechenläufe

Maßstab (A3) 1:7000

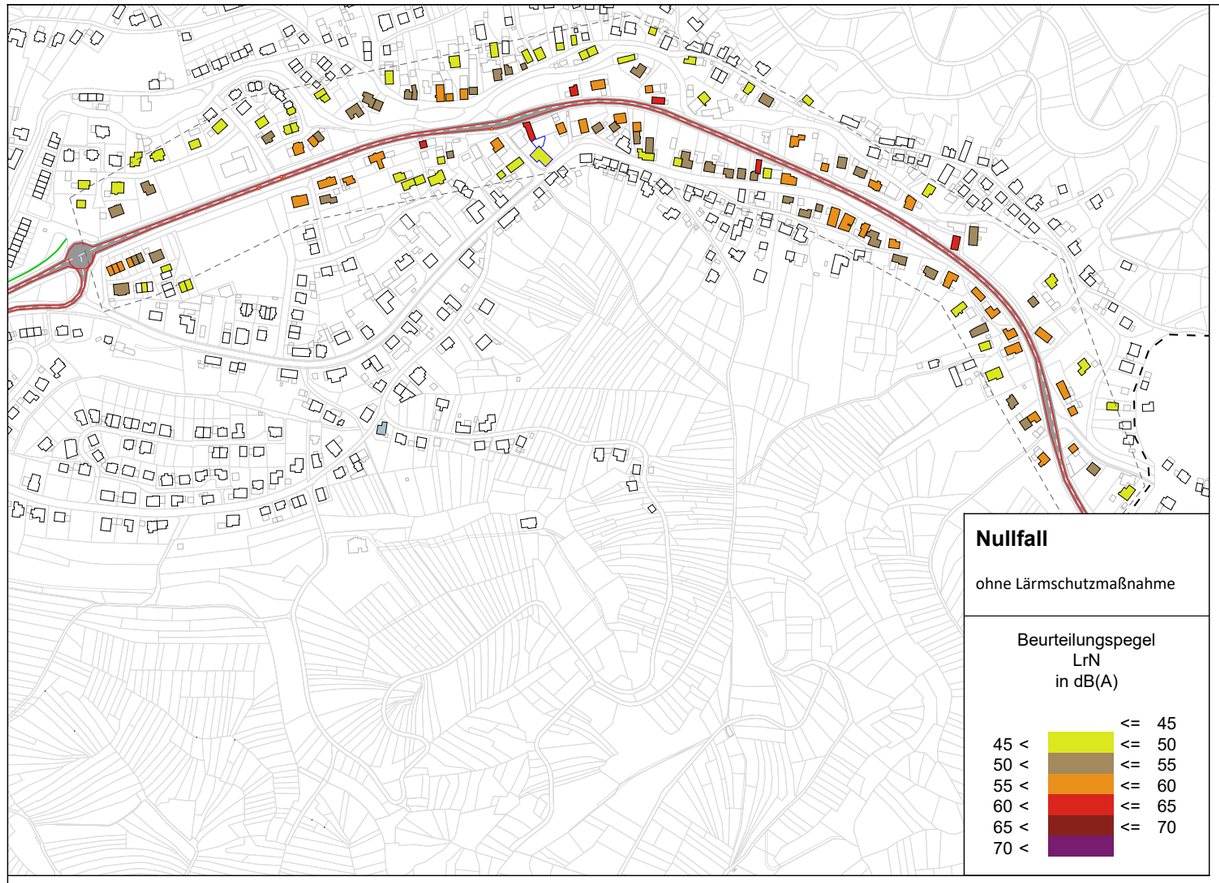
0 50 100 200 300 m

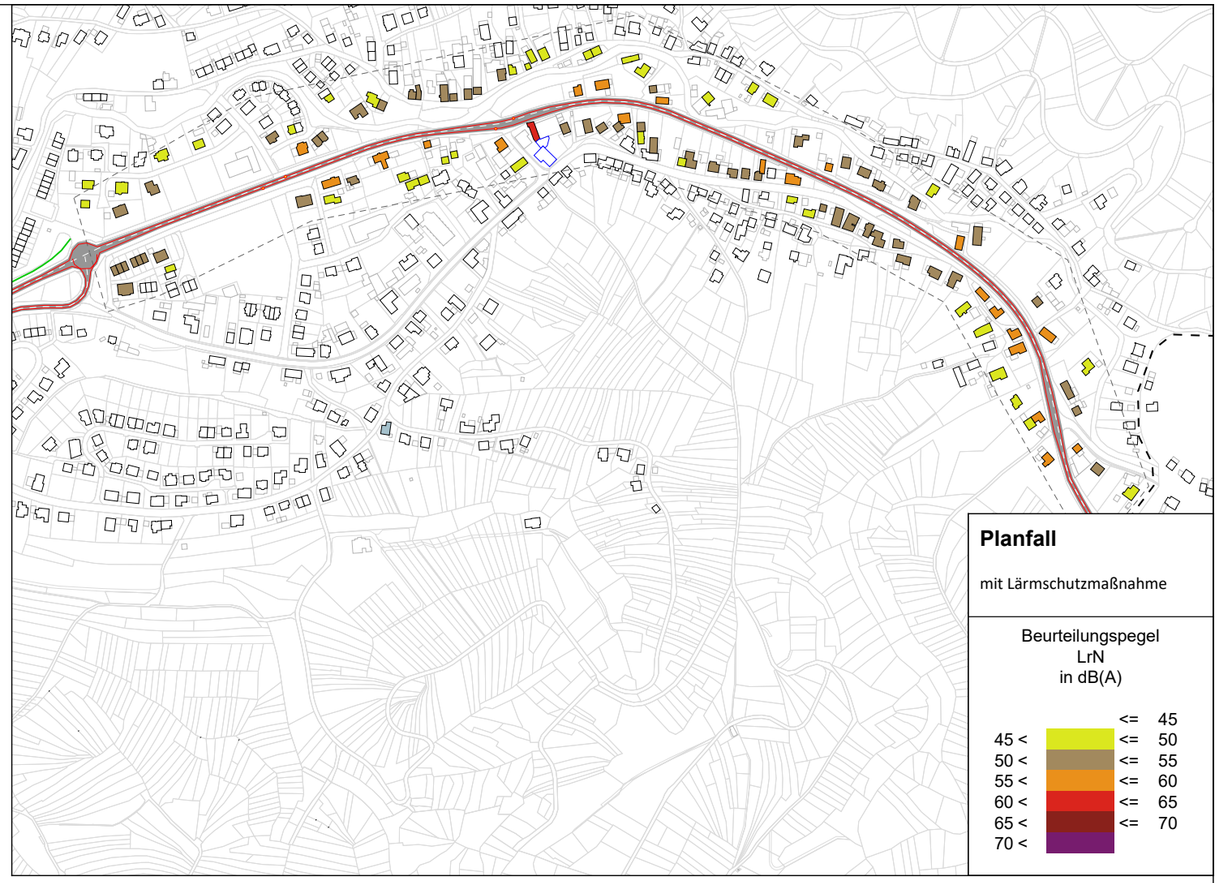
KURZ UND FISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9 ▪ 71364 Winnenden

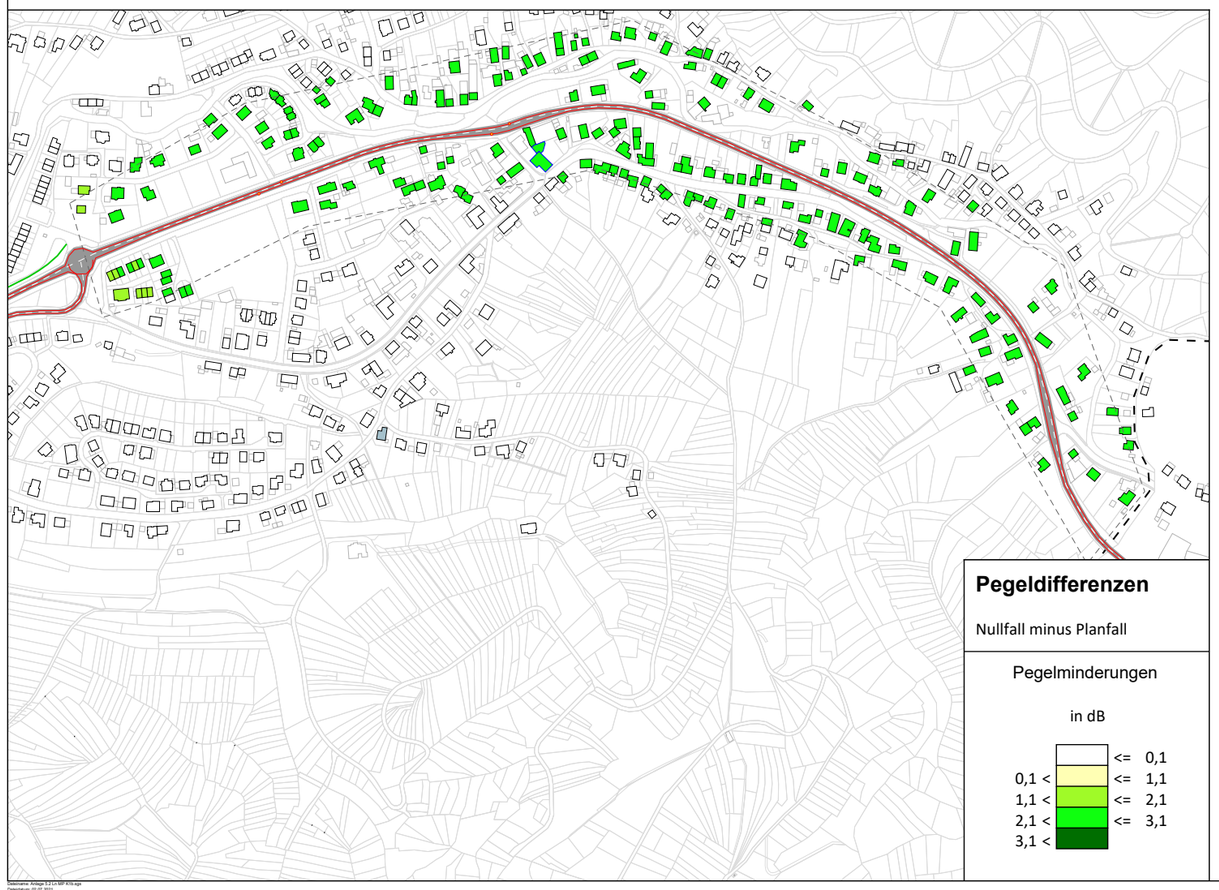
Projekt-Nr.: 12864

Anlage 5.1

Dateiname: Anlage 5.1 Gs MP M1a.wor
Dateidatum: 05.07.2021
GLK MP M1a FP RLS90







Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Straßenachse
- Lärmschutzwand
- Signalanlage
- Rechengebiete im Rahmen der Maßnahmenprüfung

Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Stadt Bühl

Maßnahmenprüfung Straßenverkehr

M1b k

L 83 OD Altschweier

zw. KV Mattenmühle u. Ortsende im Osten

Temporeduzierung auf 30 km/h

Berechnungsvorschrift: RLS-90
Gebäudelärmkarte: Höchster Pegel

Druckdatum: 05.07.2021
RL: verschiedene Rechenläufe

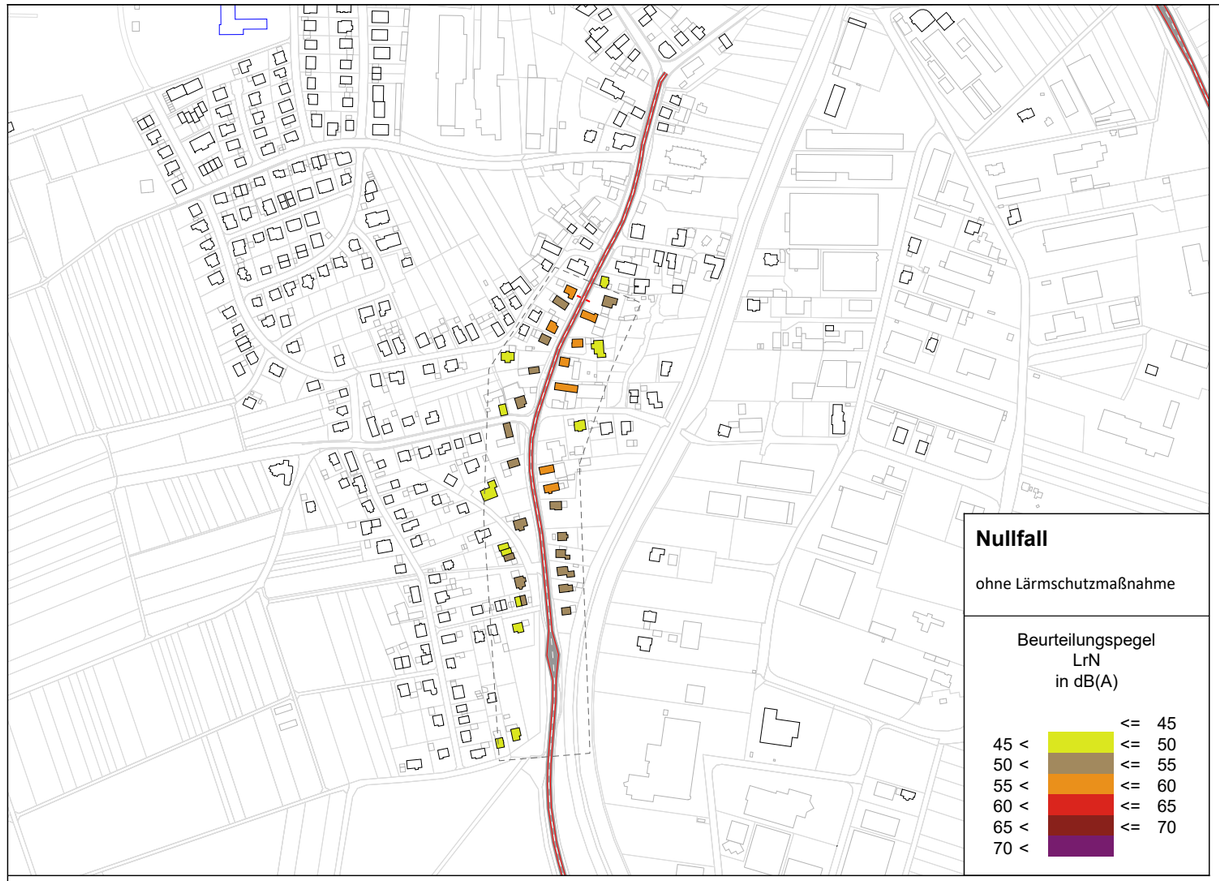
Maßstab (A3) 1:7000

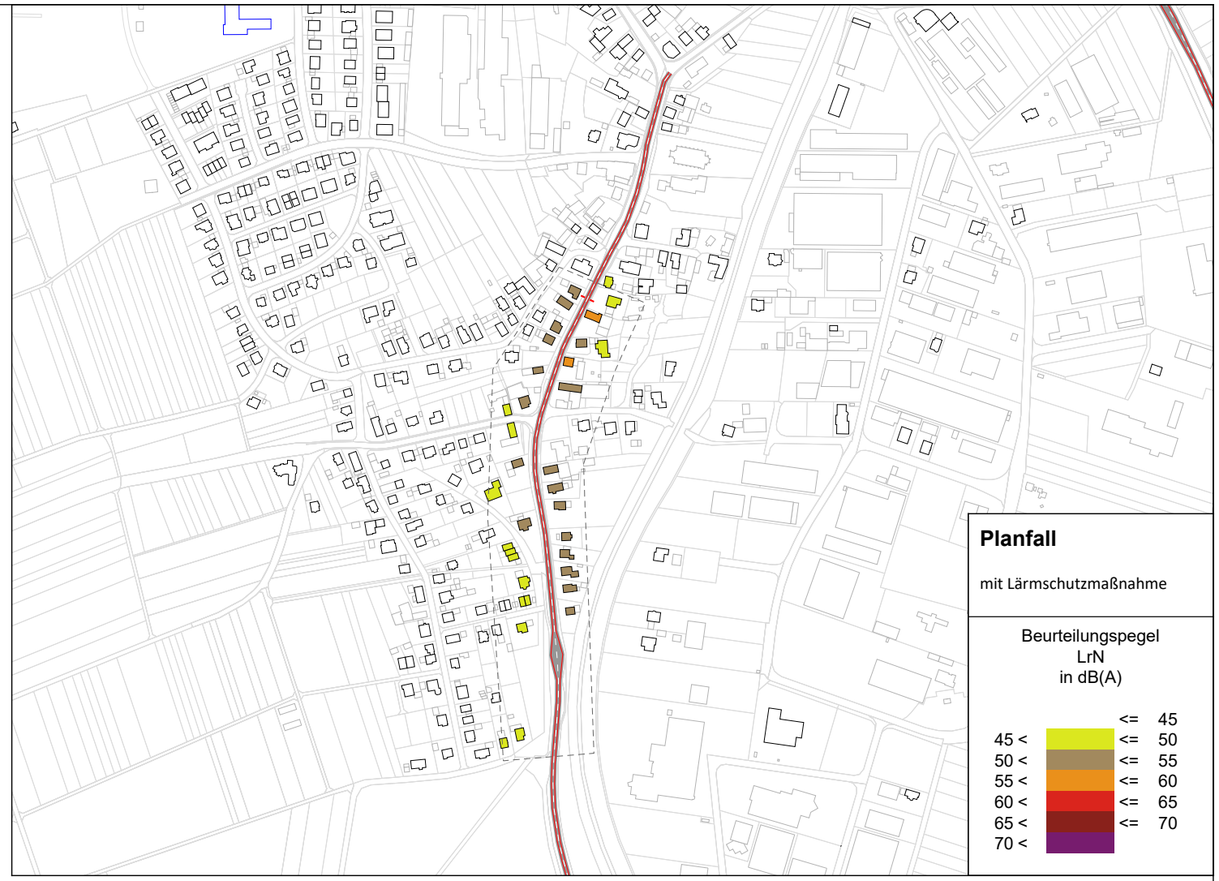
0 50 100 200 300 m

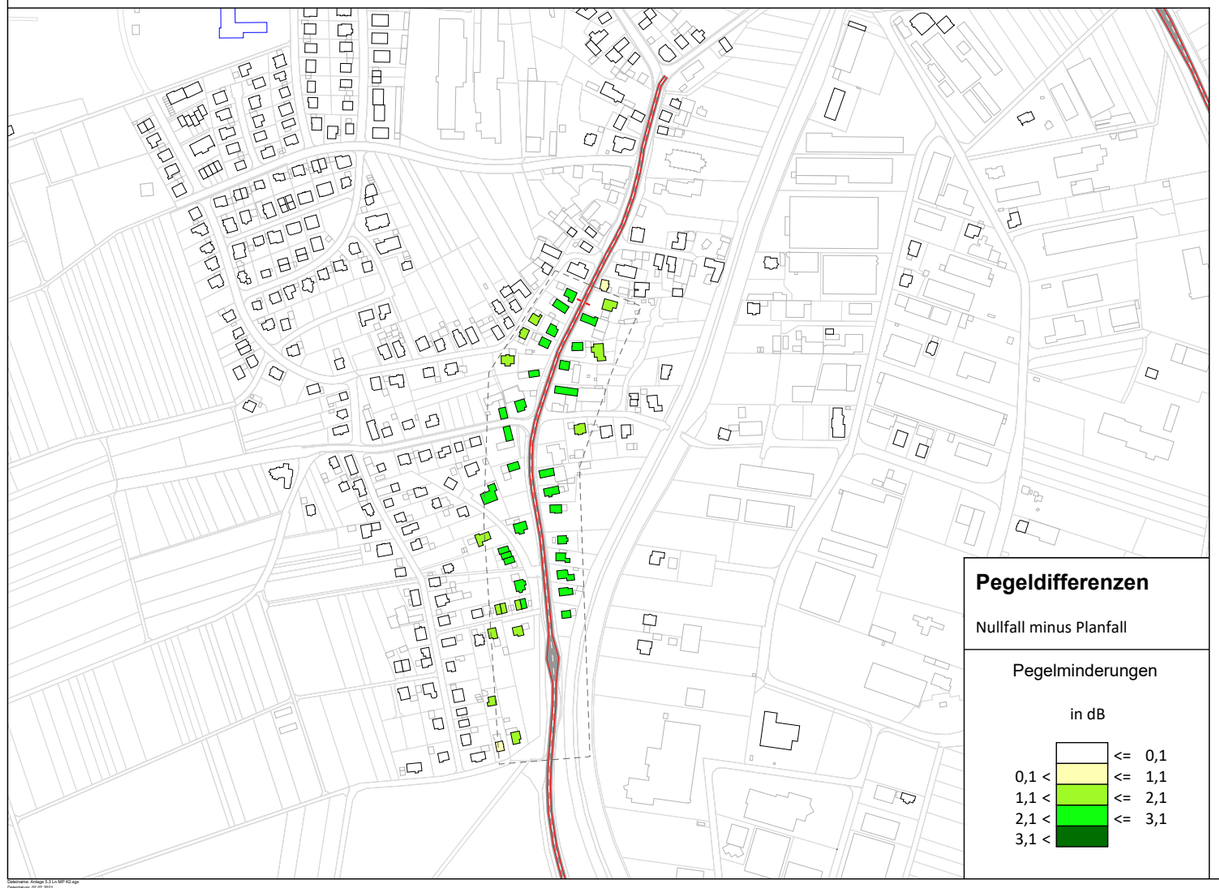
KURZ UND FISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9 ▪ 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 5.2







Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Straßenachse
- Lärmschutzwand
- Signalanlage
- Rechengebiete im Rahmen der Maßnahmenprüfung

Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Stadt Bühl

Maßnahmenprüfung Straßenverkehr

M2 k

K 3763 Vimbucher Straße

zw. Seemattenstr. u. Vimbucher Str. 15

Temporeduzierung auf 30 km/h

Berechnungsvorschrift: RLS-90

Gebäudelärmkarte: Höchster Pegel

Druckdatum: 05.07.2021
RL: verschiedene Rechenläufe

Maßstab (A3) 1:7000

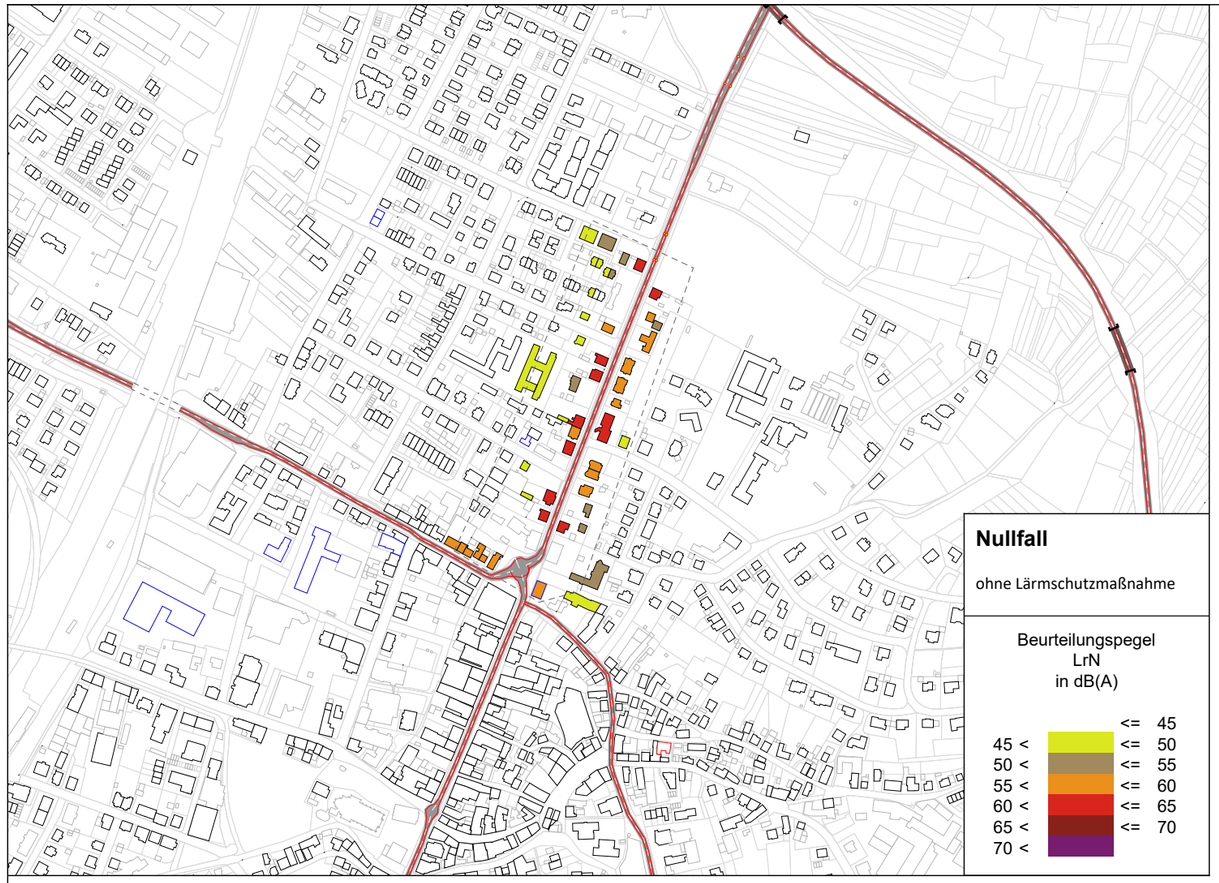
0 50 100 200 300 m

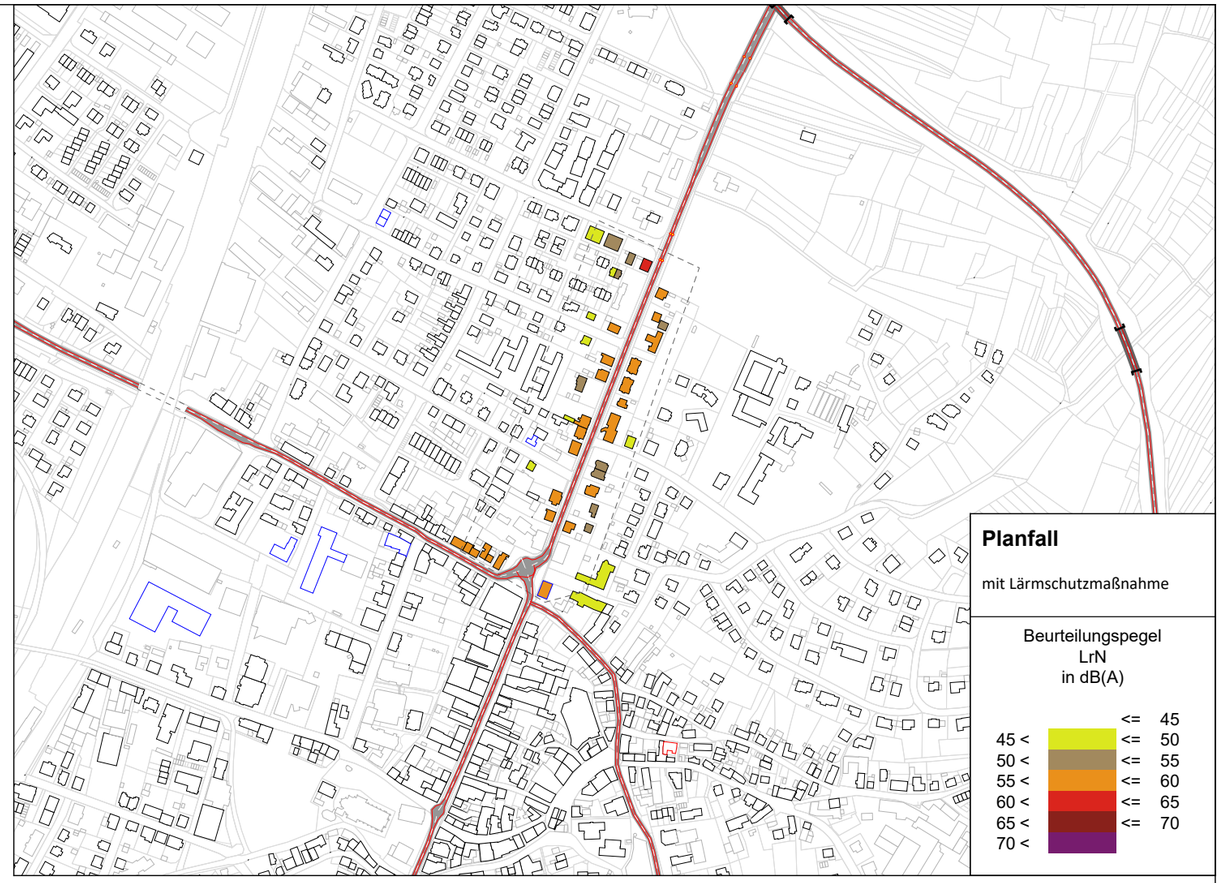
N

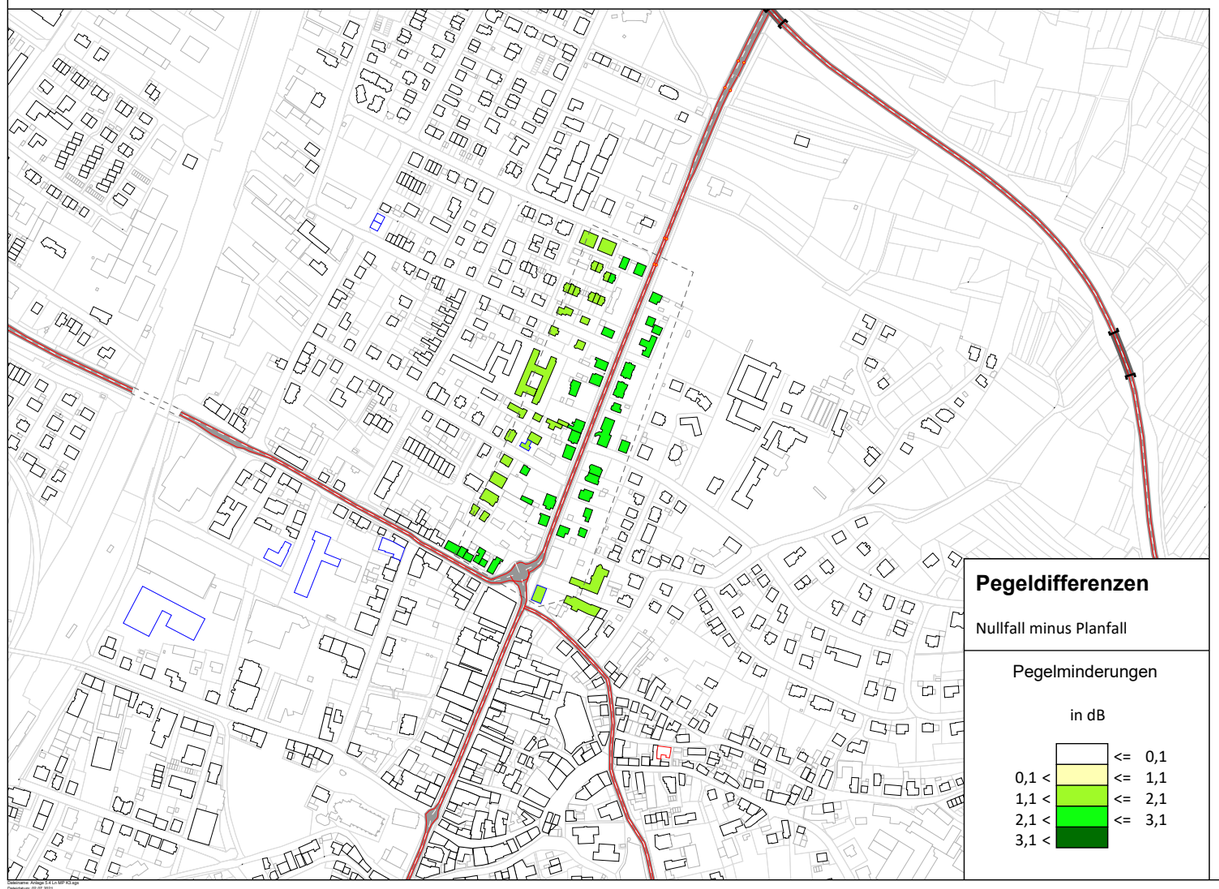
KURZ UND FISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9 ▪ 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 5.3







Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Straßenachse
- Lärmschutzwand
- Signalanlage
- Rechengebiete im Rahmen der Maßnahmenprüfung

Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Stadt Bühl

Maßnahmenprüfung Straßenverkehr

M3 k

K 3764 Hauptstraße nördl. KV Rheinstraße

zw. KV Rheinstr. u. Friedrich-Ebert-Str.

Temporeduzierung auf 30 km/h

Berechnungsvorschrift: RLS-90

Gebäudelärmkarte: Höchster Pegel

Druckdatum: 05.07.2021
RL: verschiedene Rechenläufe

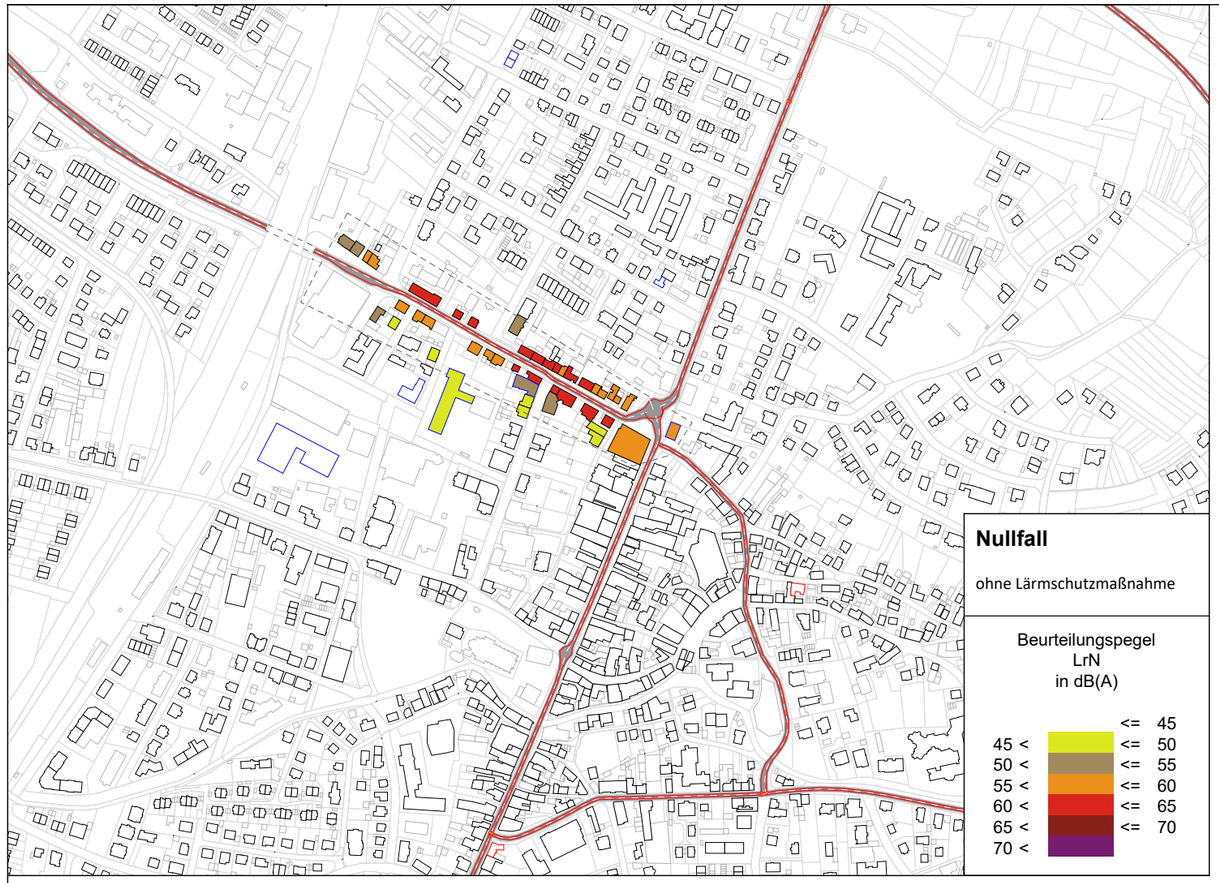
Maßstab (A3) 1:7000

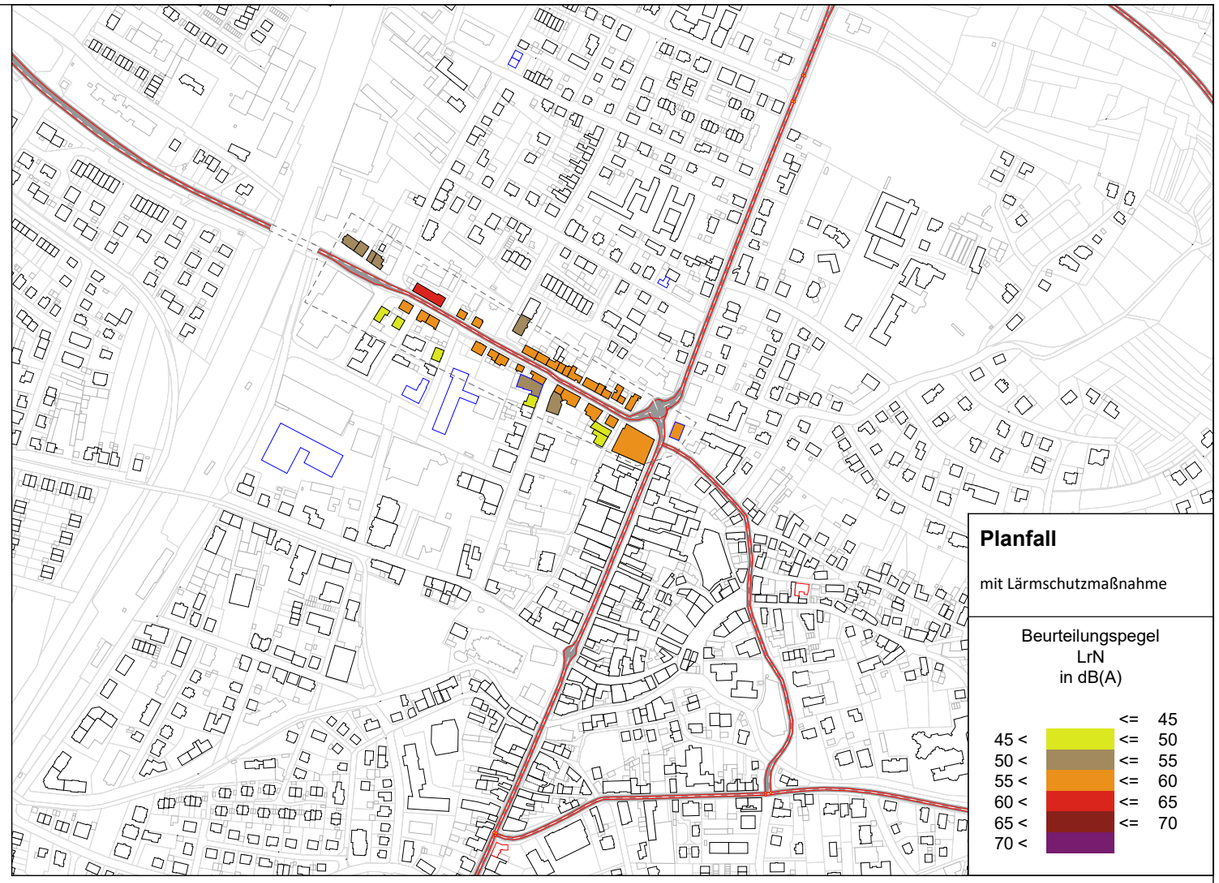
0 50 100 200 300 m

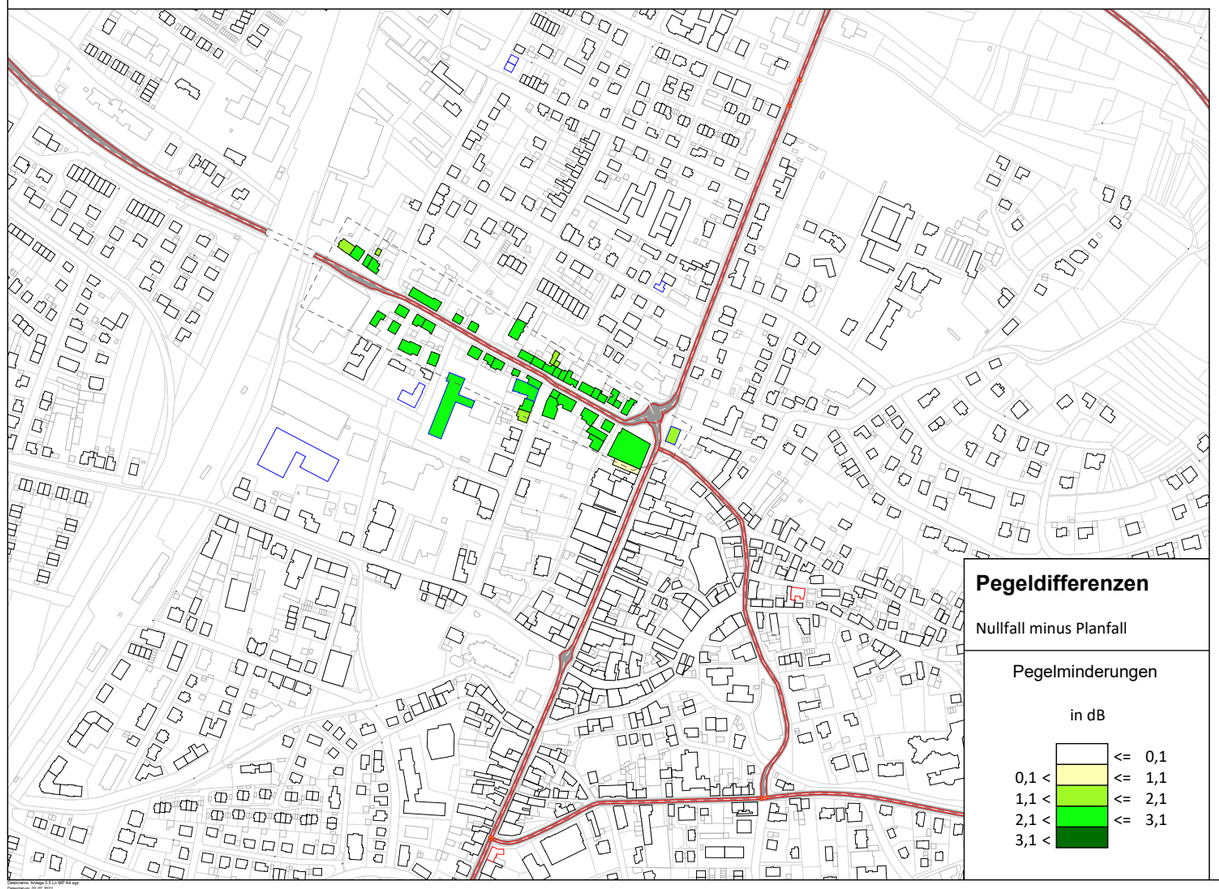
KURZ UND FISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9 ▪ 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 5.4







Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Straßenachse
- Lärmschutzwand
- Signalanlage
- Rechengebiete im Rahmen der Maßnahmenprüfung

Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Stadt Bühl

Maßnahmenprüfung Straßenverkehr

M4 k

Rheinstraße

zw. KV Hauptstr. u. Bahnstrecke

Temporeduzierung auf 30 km/h

Berechnungsvorschrift: RLS-90

Gebäudelärmkarte: Höchster Pegel

Druckdatum: 05.07.2021
RL: verschiedene Rechenläufe

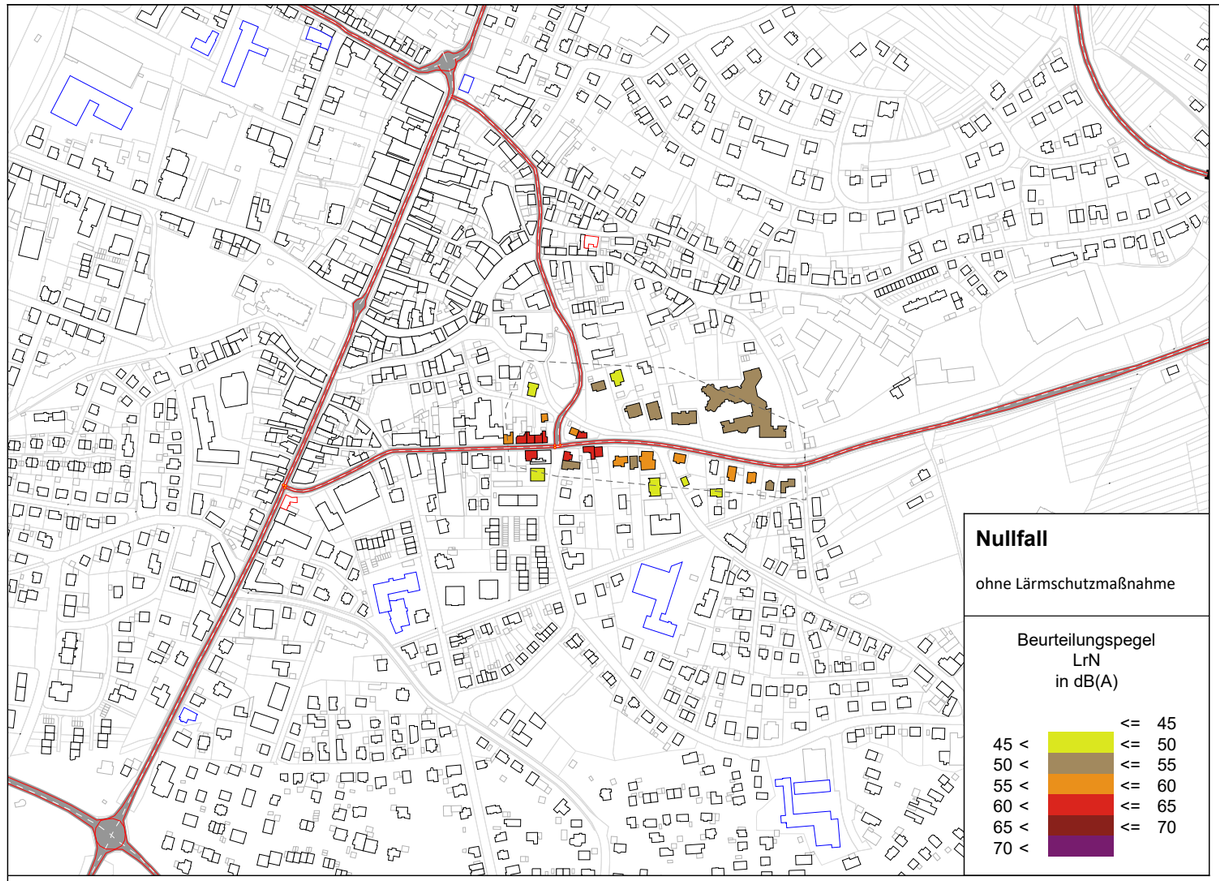
Maßstab (A3) 1:7000

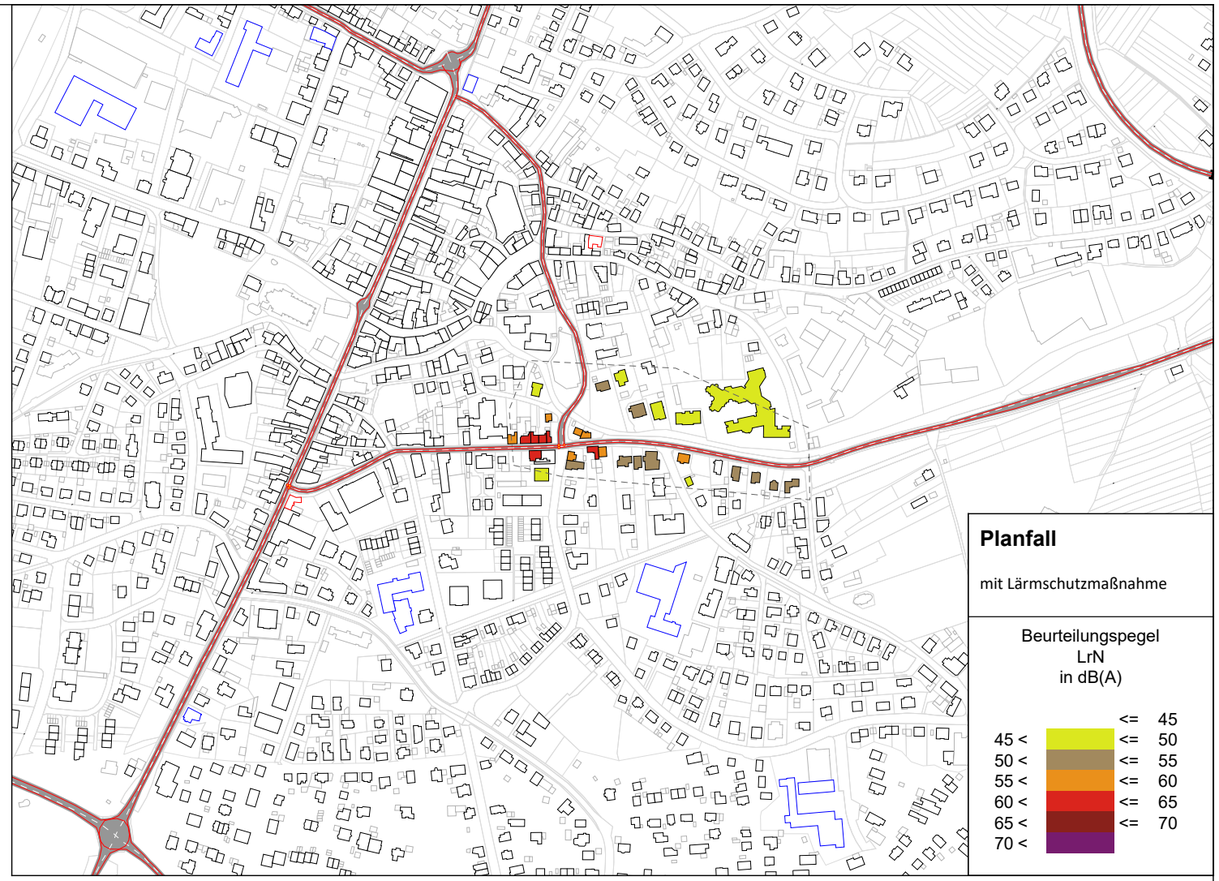
0 50 100 200 300 m

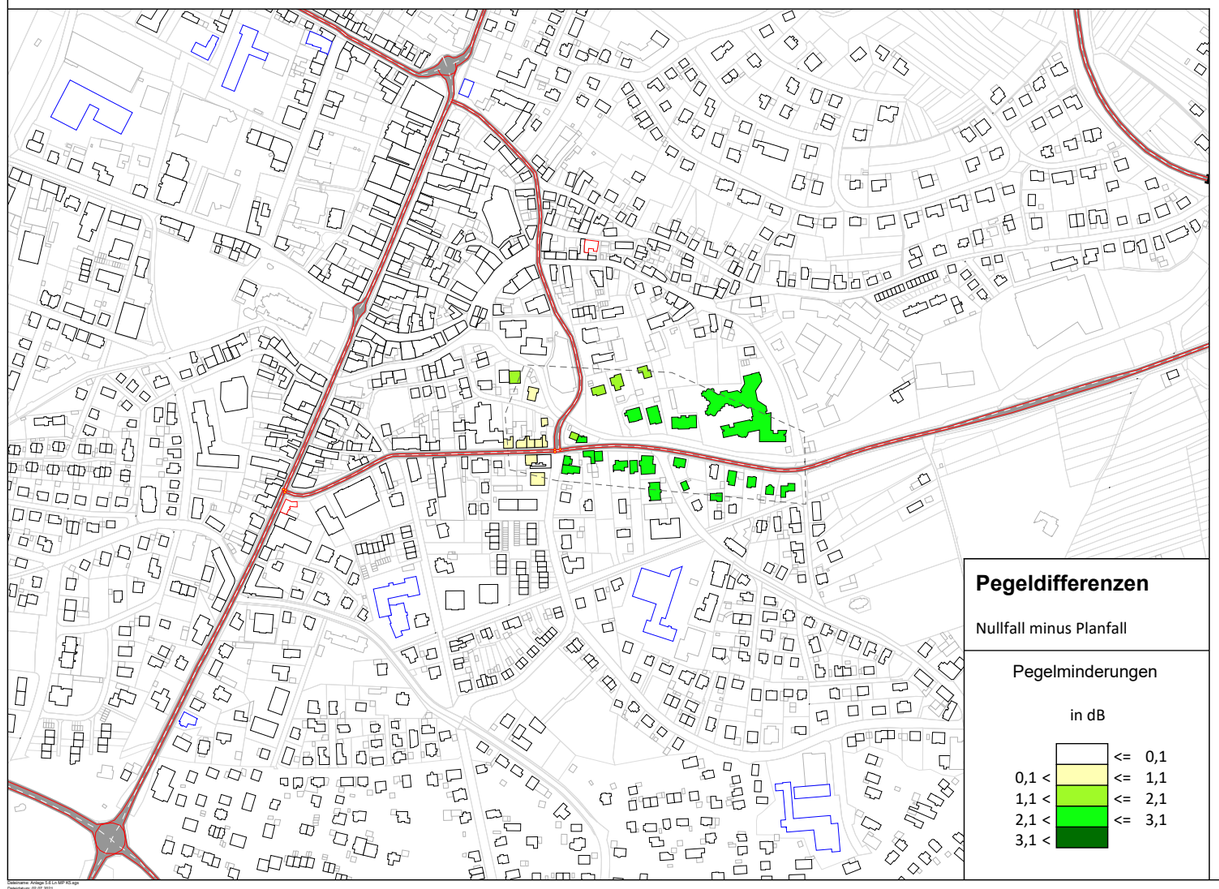
KURZ UND FISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9 ▪ 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 5.5







Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Straßenachse
- Lärmschutzwand
- Signalanlage
- Rechengebiete im Rahmen der Maßnahmenprüfung

Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Stadt Bühl

Maßnahmenprüfung Straßenverkehr

M5 k

K 3764 Bühlertalstraße

zw. Grabenstr. u. Bühlertalstr. 48

Temporeduzierung auf 30 km/h

Berechnungsvorschrift: RLS-90

Gebäudelärmkarte: Höchster Pegel

Druckdatum: 05.07.2021
RL: verschiedene Rechenläufe

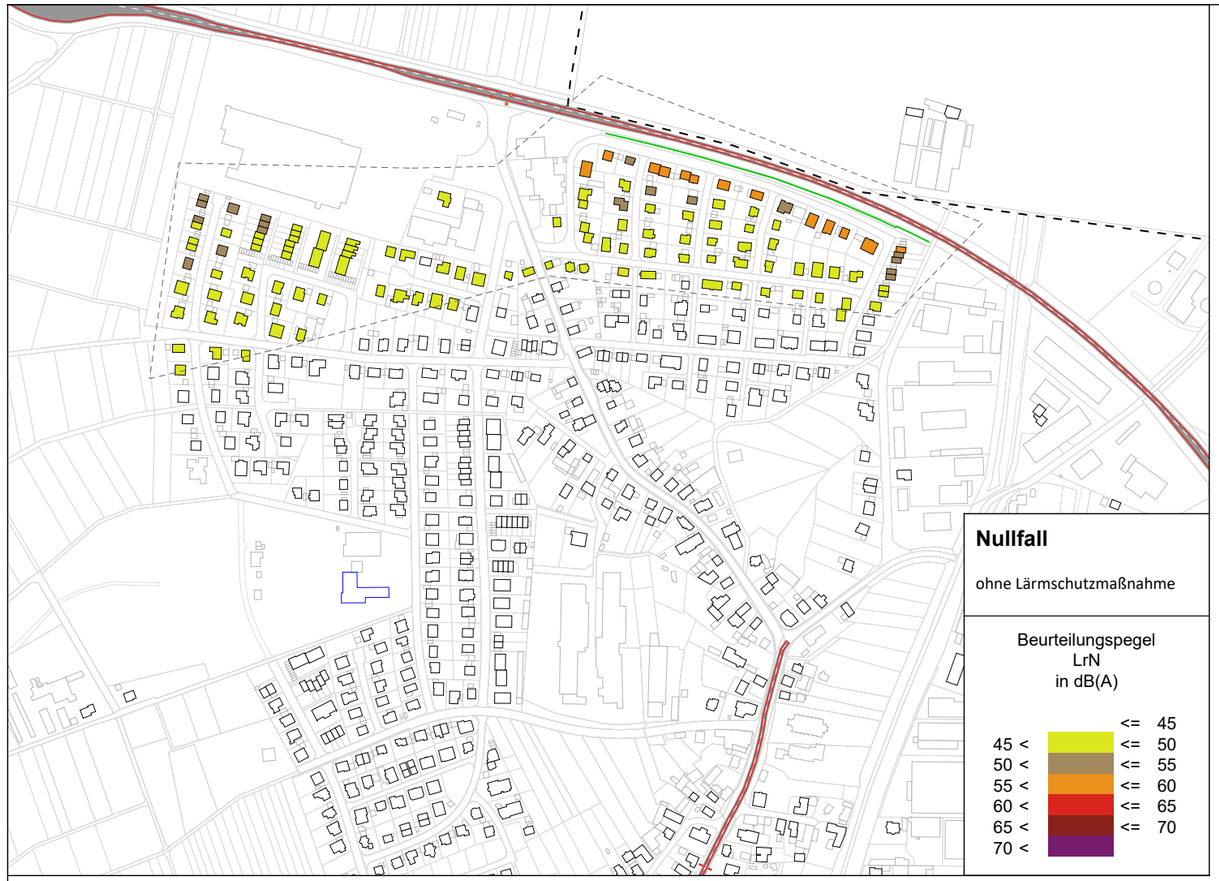
Maßstab (A3) 1:7000

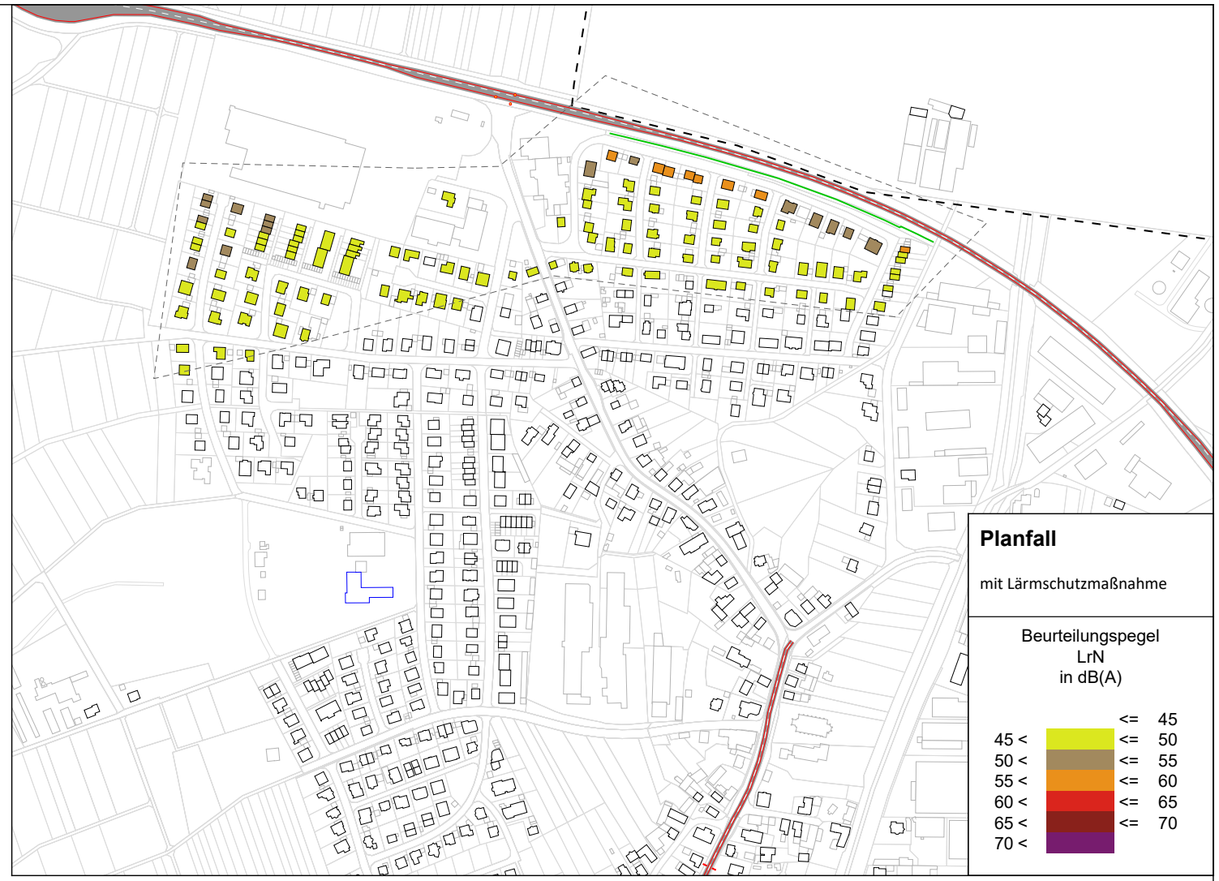
0 50 100 200 300 m

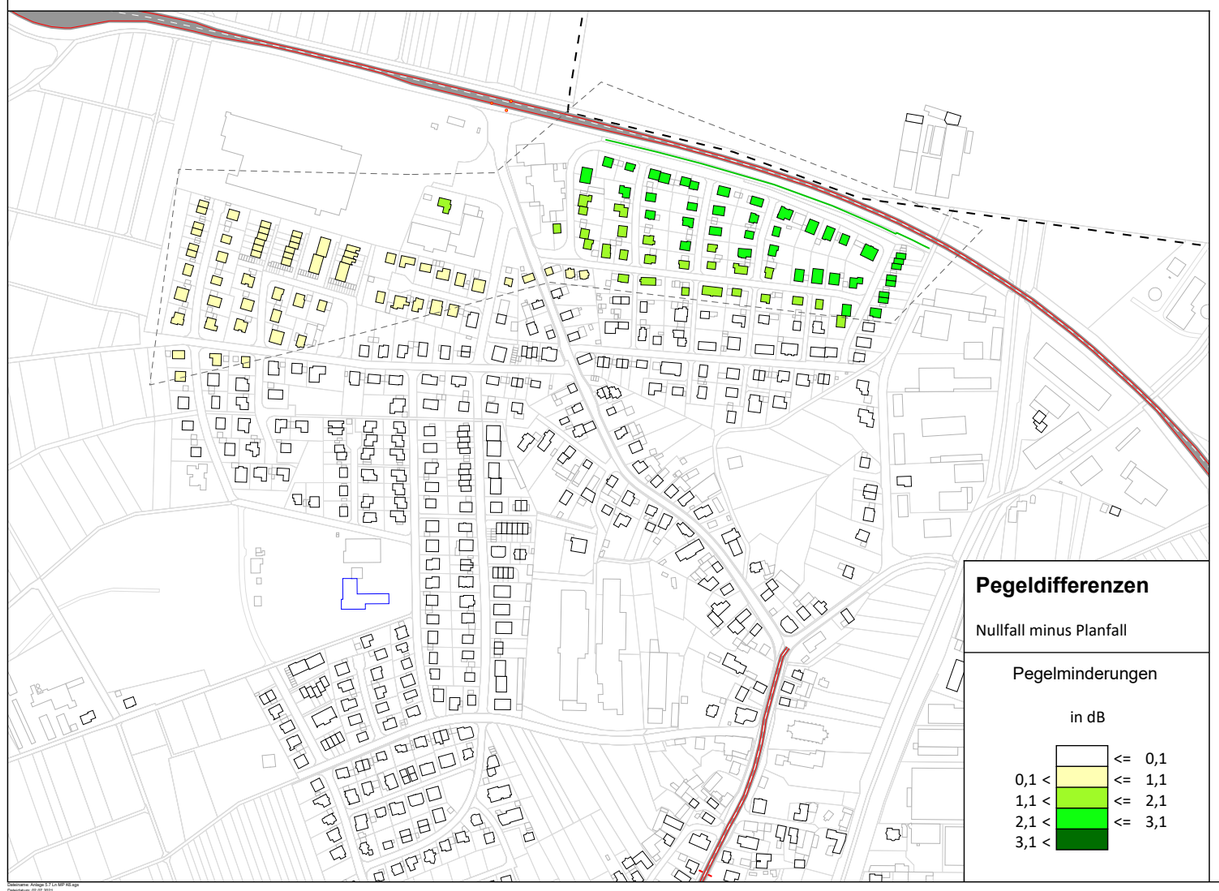
KURZ UND FISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9 ▪ 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 5.6







Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Straßenachse
- Lärmschutzwand
- Signalanlage
- Rechengebiete im Rahmen der Maßnahmenprüfung

Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Stadt Bühl

Maßnahmenprüfung Straßenverkehr

M6 k

L 85 Vimbuch Bereich Neukritt

Belegsaustausch in einen lärmoptimierten Asphalt

Berechnungsvorschrift: RLS-90

Gebäudelärmkarte: Höchster Pegel

Druckdatum: 05.07.2021
RL: verschiedene Rechenläufe

Maßstab (A3) 1:7000

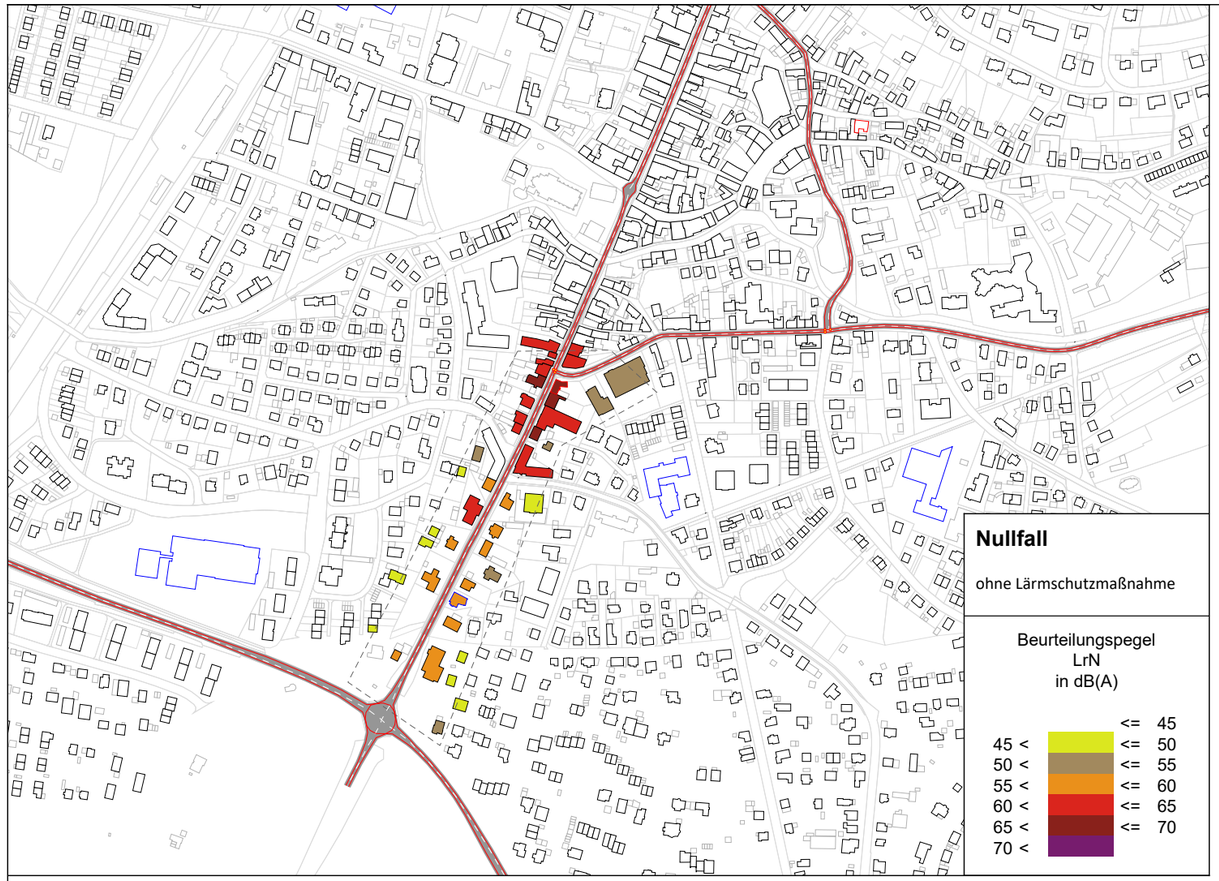
0 50 100 200 300 m

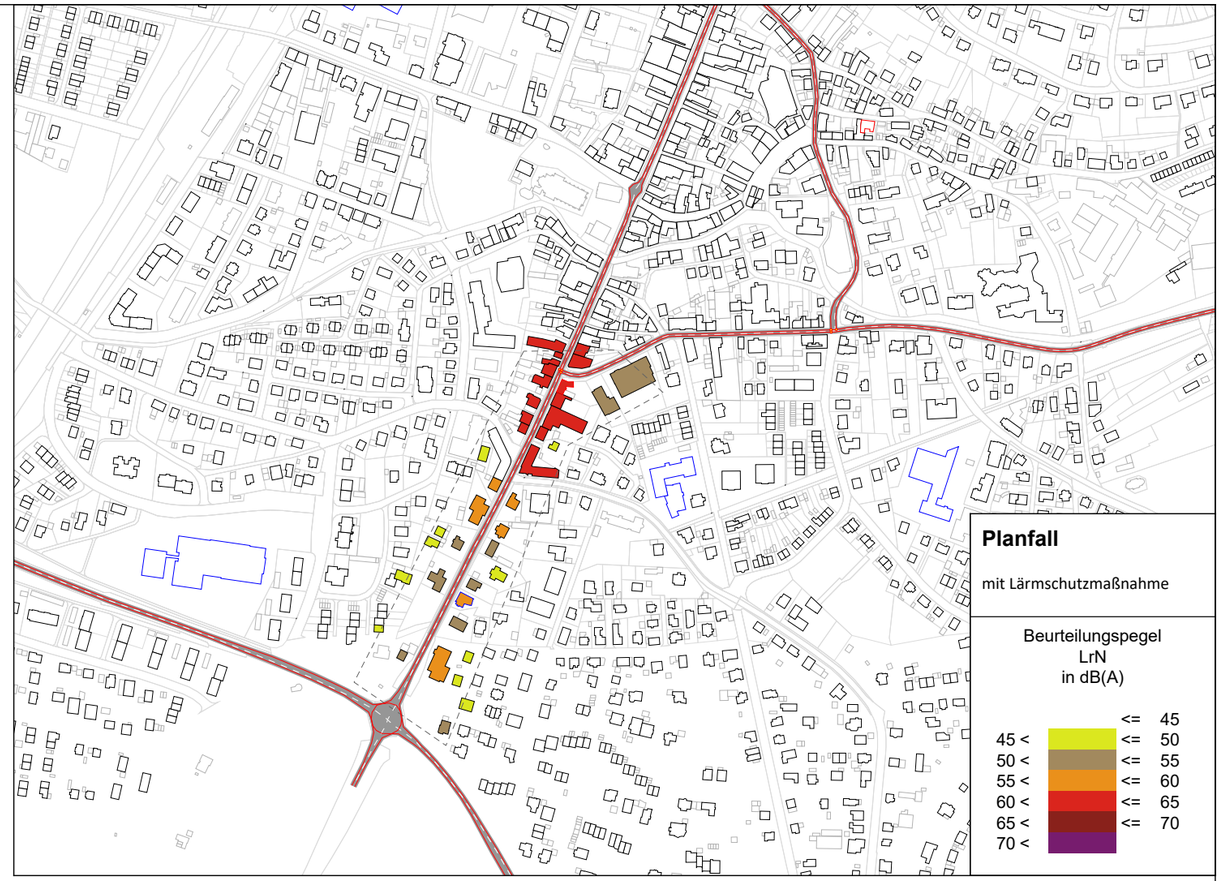
N

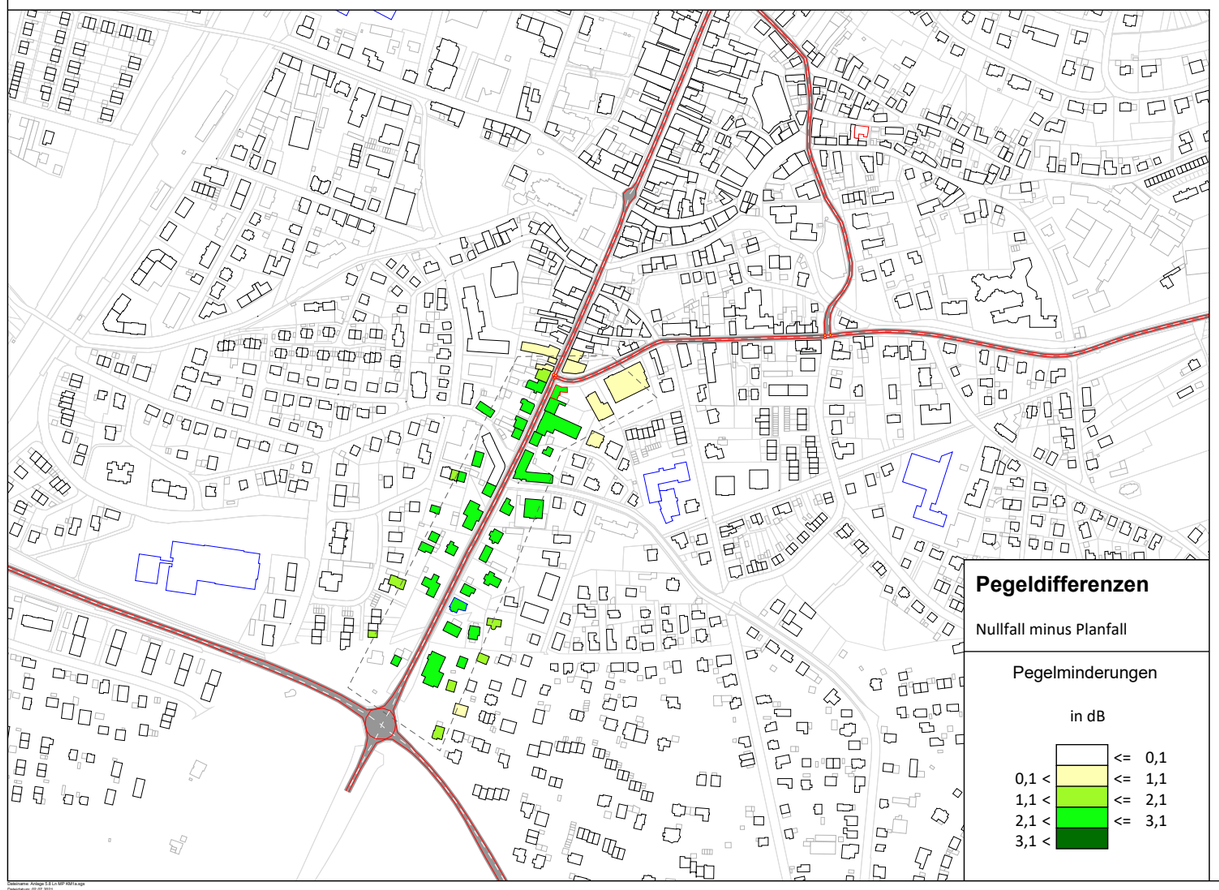
KURZ UND FISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9 ▪ 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 5.7







Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Straßenachse
- Lärmschutzwand
- Signalanlage
- Rechengebiete im Rahmen der Maßnahmenprüfung

Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Stadt Bühl

Maßnahmenprüfung Straßenverkehr

M1a km

K 3764 Hauptstraße südl. Bühlertalstr.

im Rahmen der geplanten Neugestaltung

Temporeduzierung auf 30 km/h

Berechnungsvorschrift: RLS-90

Gebäudelärmkarte: Höchster Pegel

Druckdatum: 05.07.2021
RL: verschiedene Rechenläufe

Maßstab (A3) 1:7000

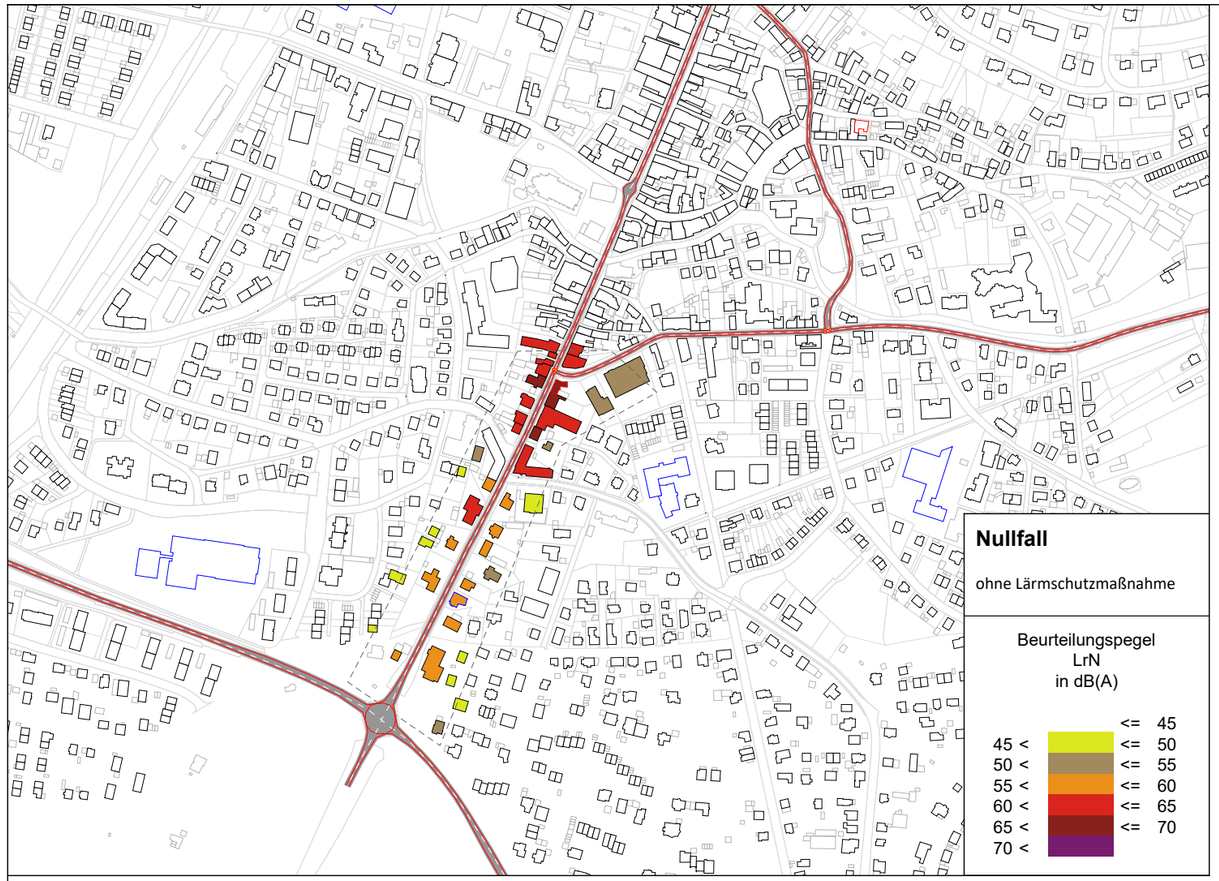
0 50 100 200 300 m

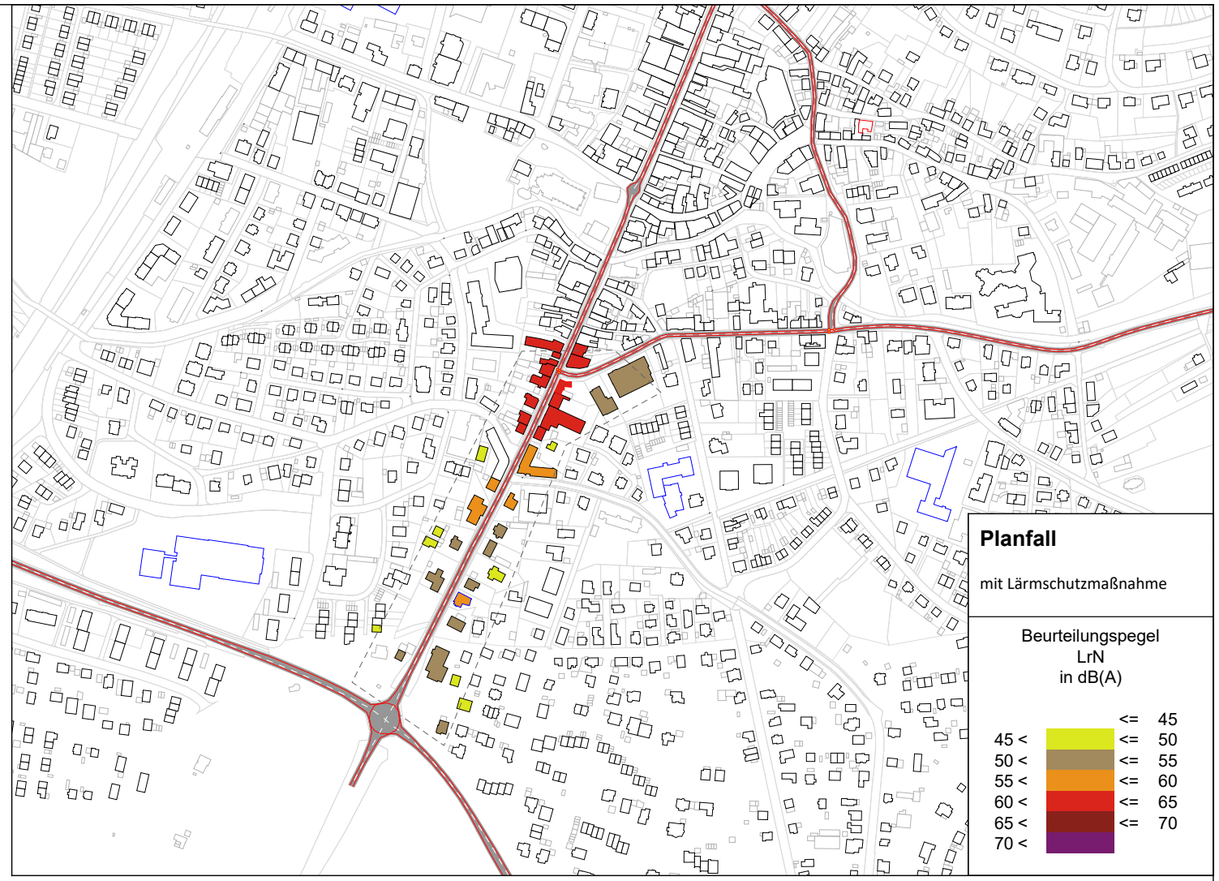
N

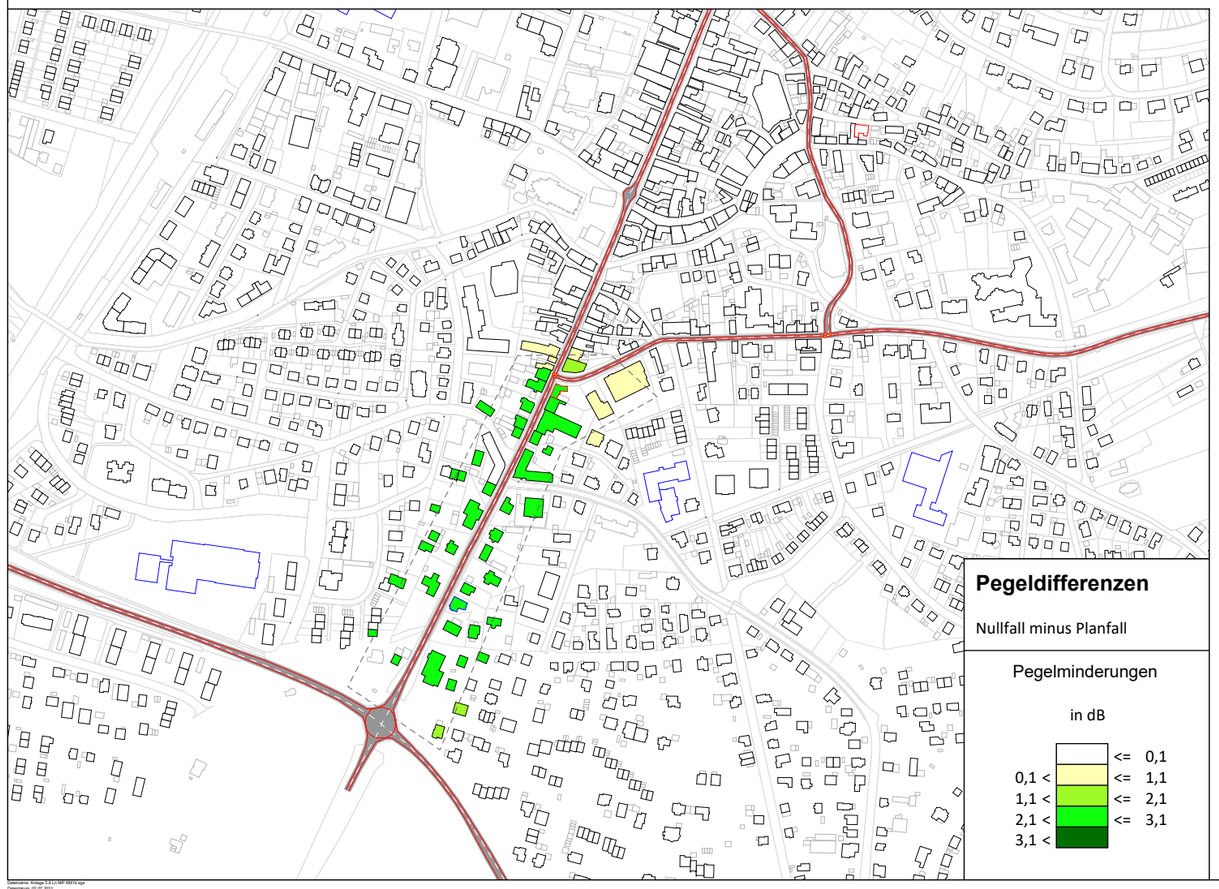
KURZ UND FISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9 ▪ 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 5.8







Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Straßenachse
- Lärmschutzwand
- Signalanlage
- Rechengebiete im Rahmen der Maßnahmenprüfung

Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Stadt Bühl

Maßnahmenprüfung Straßenverkehr

M1b km

K 3764 Hauptstraße südl. Bühlertalstr.

im Rahmen der geplanten Neugestaltung

Belagsaustausch in einen lärmoptimierten Asphalt

Berechnungsvorschrift: RLS-90

Gebäudelärmkarte: Höchster Pegel

Druckdatum: 05.07.2021
RL: verschiedene Rechenläufe

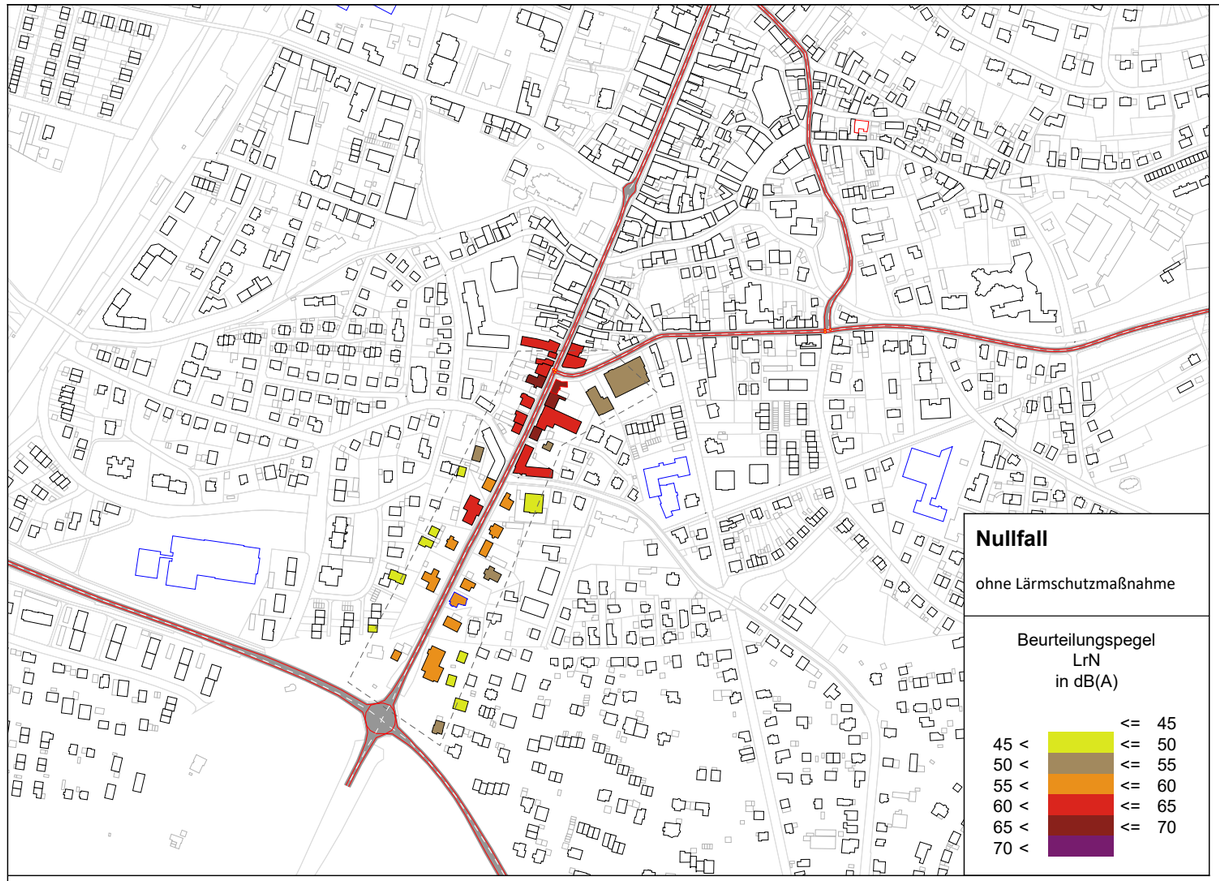
Maßstab (A3) 1:7000

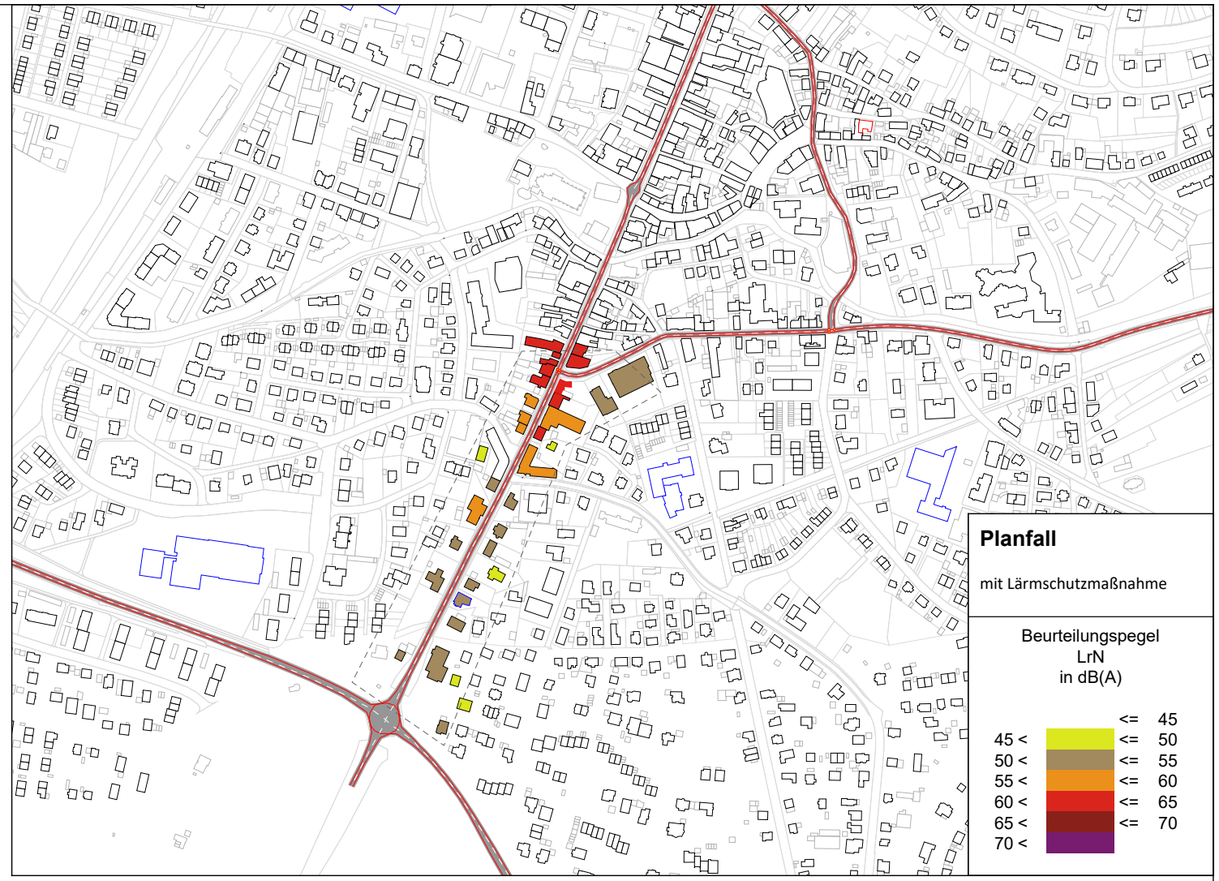
0 50 100 200 300 m

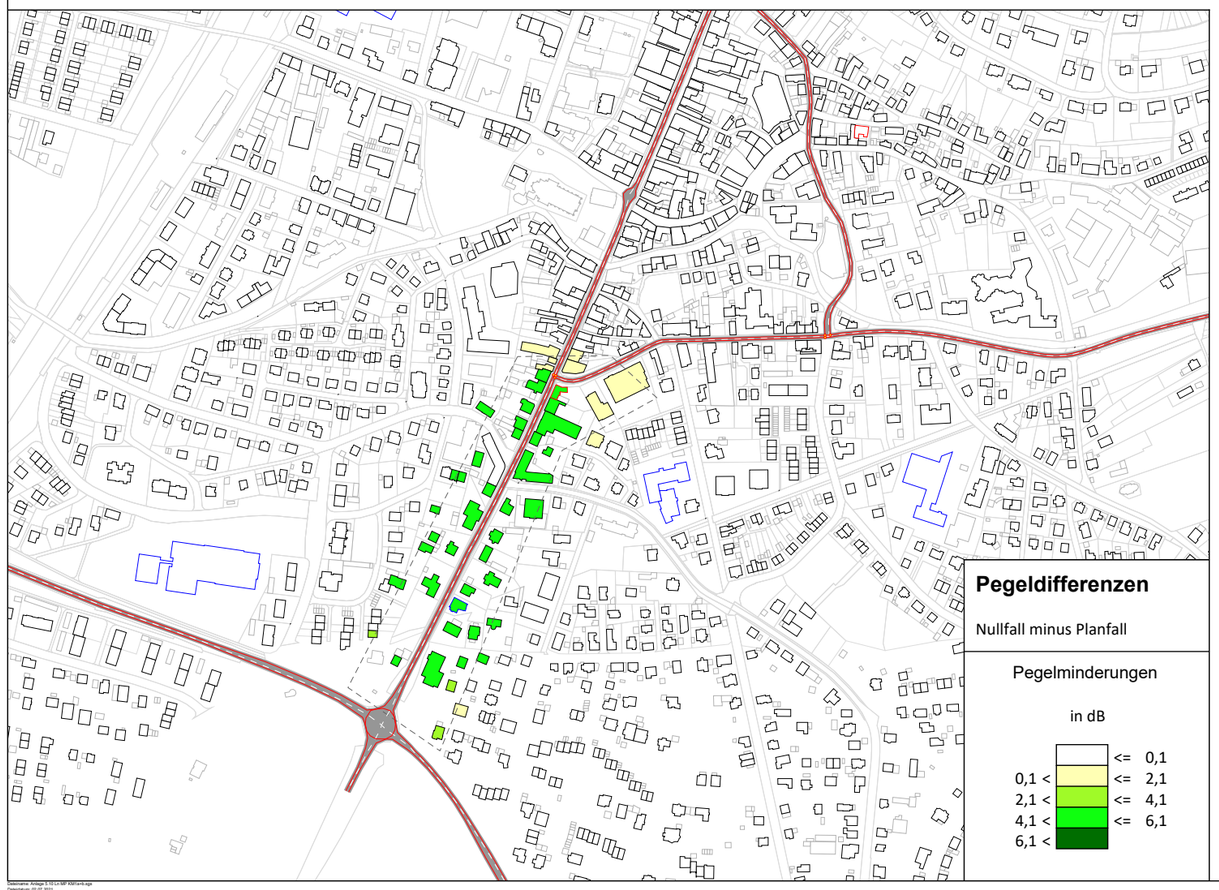
KURZ UND FISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9 ▪ 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 5.9







Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Straßenachse
- Lärmschutzwand
- Signalanlage
- Rechengebiete im Rahmen der Maßnahmenprüfung

Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Stadt Bühl

Maßnahmenprüfung Straßenverkehr

M1a/1b km

K 3764 Hauptstraße südl. Bühlertalstr.

im Rahmen der geplanten Neugestaltung

Temporeduzierung auf 30 km/h und

Belagsaustausch in einen lärmoptimierten

Asphalt

Berechnungsvorschrift: RLS-90

Gebäudelärmkarte: Höchster Pegel

Druckdatum: 05.07.2021
RL: verschiedene Rechenläufe

Maßstab (A3) 1:7000

0 50 100 200 300 m

N

KURZ UND FISCHER
Beratende Ingenieure ▪ Bauphysik
Brückenstraße 9 ▪ 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12864

Anlage 5.10

Anlage 6: Dokumentation Öffentlichkeitsbeteiligung

Deutsche Bahn AG
DB Immobilien
Region Südwest
Gutschstraße 6
76137 Karlsruhe
www.deutschebahn.com

FACHBEREICH
09. Nov. 2021
Stadt Bühl
Eing. 09. Nov. 2021

Deutsche Bahn AG • DB Immobilien
Gutschstraße 6 • 76137 Karlsruhe

Sadtverwaltung Bühl
Stadtentwicklung-Bauen-Immobilien
Stadtplanung
Friedrichstraße 6
77815 Bühl

Zeichen CR.R O41 Bec
BA KAR 21-112941

04.11.2021

Entwurf zum Lärmaktionsplan der Stadt Bühl.

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange zu o.g. Lärmaktionsplan.

Für den o.g. Entwurf zum Lärmaktionsplan Bühl bestehen aus immobilienwirtschaftlicher Sicht hinsichtlich der TöB Belange folgende Anmerkungen.

Durch Bühl verläuft die stark frequentierte Rheintalbahn mit den Strecken:
4000 Mannheim Hbf – Basel – Konstanz und 4280 Karlsruhe - Basel.
Hierbei handelt es sich um planfestgestellte Haupteisenbahnstrecken des Bundes. Bestandsstrecken unterliegen nicht der Verkehrslärmschutzverordnung und von daher besteht - anders als bei Neu- und Ausbaustrecken - kein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz.

Seit dem 1. Januar 2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig.

Für Bestandstrecken gibt es das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes. In diesem Programm ist Bühl derzeit nicht enthalten, da bereits im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn umfangreiche aktive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) und passiver Schallschutz (Lärmschutzfenster) realisiert wurden.

Unabhängig vom freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes arbeitet die Deutsche Bahn gemeinsam mit dem Bund und der Industrie seit Jahren beständig und erfolgreich daran, den Lärm an besonders belasteten Schienenstrecken bundesweit Schritt für Schritt weiter zu verringern.

Deutsche Bahn AG
Sitz Berlin
Registergericht
Berlin-Charlottenburg
HRB 50 000
USt-IdNr.: DE 811569869

Unser Anliegen:
DEUTSCHLAND BRAUCHT EINE STARKE SCHIENE

Hier möchten wir folgende Maßnahmen hervorzuheben:

- Flüsterbremse:

Seit 2020 ist die gesamte Güterwagenflotte von DB Cargo in Deutschland mit Flüsterbremsen unterwegs. Hierdurch wurde der Güterzugverkehrslärm im Laufe der letzten Jahre erheblich reduziert. Durch die ehemals verwendeten Grauguss-Klotzbremsen wurden die Radlaufflächen aufgeraut. Dies verursachte einen Großteil des Schienenverkehrslärms aus dem Güterverkehr. Die neuen Verbundstoffbremssohlen, sogenannte „Flüsterbremsen", reduzieren das Vorbeifahrgeräusch von Güterzügen um etwa 10 dB(A), was einer gefühlten Halbierung des Lärms entspricht.

- Weitere Geräuschminderungen an Schienenfahrzeugen:

Gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Industrie untersucht die DB AG weitere mögliche Innovationen zum Schallschutz und deren Umsetzung an Schienenfahrzeugen. Die bereits am 28.05.2021 verschickte Stellungnahme ist weiterhin aktuell und als Anlage diesem Schreiben beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen
Deutsche Bahn AG

Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Für den Schienenlärm (Lärmaktionsplan Bahn) ist das Eisenbahnbundesamt zuständig.

Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE
ABTEILUNG 4 - MOBILITÄT, VERKEHR, STRASSEN

Regierungspräsidium Karlsruhe · 76247 Karlsruhe

26. Okt. 2021
Karlsruhe
Name
Durchwahl
Aktenzeichen

Stadt Bühl
Eing. 26. Okt. 2021

Stadt Bühl
Stadtplanung / GIS

Friedrichstr. 6
77815 Bühl

Lärmaktionsplanung der Stadt Bühl
Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange
Ihr Schreiben vom 29.07.2021

Sehr geehrter

wir nehmen Bezug auf das o.g. Schreiben, mit dem das Regierungspräsidium Karlsruhe als höhere Straßenverkehrsbehörde am Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplans der Stadt Bühl beteiligt wird und bedanken uns für die gewährte Fristverlängerung bis zum 22.10.2021. Zum Entwurf des Lärmaktionsplans vom 21.07.2021 nehmen wir wie folgt Stellung.

Für die Prüfung und Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Verkehrsverboten ist die Stadt Bühl, Straßenverkehrsbehörde, zuständig. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen bedürfen zusätzlich der Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde (vgl. VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e, V, wobei der Zustimmungsvorbehalt gemäß der VwV-IM-StVO in Baden-Württemberg auf die Regierungspräsidien delegiert ist).

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verkehrsverboten ist nicht in die freie Disposition der Behörden gestellt. Vielmehr ist es erforderlich, dass die rechtlichen Voraussetzungen für solche Maßnahmen gegeben sind. Beim Schutz vor Straßenlärm ist dies vor allem dann der Fall, wenn der Lärm Ausmaße angenommen hat, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs als ortsüblich hinzunehmen ist. Dies ist – unabhängig vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung - regelmäßig gegeben, wenn die vom Straßenverkehr herrührenden Beurteilungspegel (RLS-90) von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts überschritten sind (Orientierungswerte der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm - Lärmschutz-Richtlinien StV -).

Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob eine Gefahrenlage gem. § 45 Abs. 9 S. 3 StVO gegeben ist, die eine Verkehrsbeschränkung rechtfertigt, 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). So regelt auch der „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung" des Ministeriums für Verkehr vom 29. Oktober 2018 (Az. 4-8826.15/75) im Kern, dass bei einer Überschreitung der gebietsspezifischen Lärmvorsorgewerte aus der 16. BImSchV das Anordnungsermessen eröffnet wird und bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung besonders 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. Im Ergebnis gibt es einen Ermessensspielraum ab Überschreiten der Grenzwerte der 16. BImSchV bis zu den Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien StV. Dabei besagt der Kooperationserlass nicht, dass sich bei einer Überschreitung der vom VGH genannten Orientierungswerte von 65/55 dB(A) das Ermessen zu einer Pflicht zum Einschreiten und zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verdichtet. Es muss vielmehr eine Abwägung durch die Gemeinde erfolgen. Rechtsfehlerhaft ist die Abwägung einer Gemeinde u.a. dann, wenn die Anhörung der zuständigen Verkehrsbehörde unterblieben ist oder lediglich auf einem Gemeinderatsbeschluss fußt. Über den Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien StV ist das Ermessen eingeschränkt in Richtung eines Einschreitens im Regelfall.

Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Lärmschutz-Richtlinien StV eine Orientierungshilfe dar. Diese enthalten grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind. Bei der Festlegung verkehrsbe-

schränkender Maßnahmen in Lärmaktionsplänen sind die in den Richtlinien genannten Kriterien in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten.

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)
- 60 dB(A) zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (nachts)
- in Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A)

Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten. Bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der o.g. Werte kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z.B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung) qualifiziert belegt wird und gerechtfertigt erscheint.

Nach dem „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung" sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90" maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes. Nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen –VBUS-" ermittelte Pegelwerte an den Gebäuden sind durch Ab- und Zuschläge mit den nach RLS-90 ermittelten Werten zu vergleichen, wobei die Nachtwerte identisch sind, solange sich keine Signalanlagen im Umfeld befinden. Dagegen ist der L_{DEN}-Wert nach VBUS mit den im Kooperationserlass genannten Abschlägen und unter Berücksichtigung vorhandener Signalanlagen in den Tagwert nach RLS-90 umzurechnen. Nähere Einzelheiten zur vereinfachten Umrechnung der Lärmpegelwerte können dem „Kooperationserlass Lärmaktionsplanung" entnommen werden. Die Lärmberechnungen müssen auch etwaige bereits bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen und Minderungen aufgrund lärmoptimierter Straßenbeläge berücksichtigen. Neben den geforderten Lärmwerten besteht eine weitere Voraussetzung für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen darin, dass die Beurteilungspegel für eine deutliche Zahl von Betroffenen über den genannten Werten liegen; wenige Betroffenheiten reichen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nicht aus.

Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u.a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärmminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), in Gebieten mit Luftreinhalteplänen Auswirkungen auf die Luftreinhaltung. Zur Vermeidung häufiger Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten können zwischen Maßnahmenbereichen Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge erfolgen. Die Straßenverkehrsbehörde hat bei der Prüfung, ob und ggfls. welche Beschränkungen möglich sind, auch die sonstigen Belange wie Verkehrssicherheit, Verkehrsfunktion, Leistungsfähigkeit sowie mögliche Verdrängungseffekte in ruhige Bereiche zu bedenken. In die Beurteilung sollten vor einer Entscheidung auch – wie bei allen straßenverkehrsrechtlichen Sachverhalten – die Stellungnahmen des Straßenbaulastträgers und der Polizei einbezogen werden. Danach kann die Zustimmung des Regierungspräsidiums zu dann noch beabsichtigten Maßnahmen eingeholt werden. Um die Wirksamkeit beschlossener Maßnahmen nachhaltig zu unterstützen, sollte flankierend eine entsprechende Verkehrsüberwachung konzipiert werden.

Die Lärmaktionsplanung der Stadt Bühl sieht folgende, das Regierungspräsidiums als höhere Straßenverkehrsbehörde betreffenden Maßnahmen zur Lärmminderung vor:

5.1 Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen (< 2 Jahre)

M 1 k: L 83 Ortsdurchfahrt Altschweier – Temporeduzierung
M 1a k Abschnitt zw. Edith-Stein-Straße 7 u. KV Mattenmühle auf 50 km/h
M 1b k Abschnitt zw. KV Mattenmühle u. Ortsende Richtung Osten auf 30 km/h

M 2 k: K 3763 Vimbucher Straße – Temporeduzierung auf 30 km/h
Abschnitt zw. Seemattenstraße u. Vimbucher Straße 15

M 3 k: K 3764 Hauptstraße – Temporeduzierung auf 30 km/h
Abschnitt zw. KV Rheinstraße u. Friedrich-Ebert-Straße

M 4 k: Rheinstraße – Temporeduzierung auf 30 km/h
Abschnitt zw. KV Hauptstraße u. Bahnstrecke
M 5 k: 3764 Bühlertalstraße – Temporeduzierung auf 30 km/h
Abschnitt zw. Grabenstraße u. Bühlertalstraße 48

5.2 Kurz-/mittelfristig umsetzbare Maßnahmen (<2-5 Jahre)

Maßnahmenpaket: K 3764 Hauptstraße südl. Bühlertalstraße im Rahmen der geplanten Neugestaltung
M 1a km: Temporeduzierung auf 30 km/h

Die höhere Straßenverkehrsbehörde ist bereit und willens, den nach Fachrecht zulässigen Verkehrsbeschränkungen zuzustimmen. Voraussetzung hierbei ist neben einer großen Anzahl Lärmbetroffener in den betroffenen Streckenabschnitten der rechnerische Nachweis der maßgeblichen Richtwertüberschreitungen. Nach den im Rahmen der Anhörung vorgelegten Unterlagen (Anlage 3 – Lärmanalyse nach den Berechnungsvorschriften der RLS 90) dokumentierten Lärmwerte sind in den genannten Bereichen Lärmschwerpunkte mit zahlreichen Lärmbetroffenen vorhanden, die Grundlage für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen sein können. Welche Maßnahmen letztlich zustimmungsfähig sind und von der Straßenverkehrsbehörde getroffen werden können, insbesondere die Festlegung der konkreten Beschränkungsbereiche, ist im Rahmen des Zustimmungsverfahrens im Einzelnen abzustimmen.

Hinsichtlich der im Bericht enthaltenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h **(M 1a k: L 83 Ortsdurchfahrt Altschweier, Abschnitt zw. Edit-Stein-Str. 7 u. KV Mattenmühle)** weisen wir darauf hin, dass nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV (Ziff. 2.3) durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden soll, wobei schon ab einer berechneten Differenz von 2,1 dB(A) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen geeignet sein können. Der Umstand, dass bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h generell von einer Pegelminderung um (aufgerundet) 3 dB(A) ausgegangen werden kann, lässt sich nicht ohne Weiteres auf andere Geschwindigkeitsbereiche übertragen. Unter Ziff. 5.1 ist ausgeführt und in Anl. 5.1 ist dargetellt, dass die zu erwartende Pegelminderung der Maßnahme bis zu 4 dB beträgt.

Zur Bindungswirkung bei Hauptverkehrsstraßen i.S.v. § 47b Nr. 3 BImSchG geben wir folgende Hinweise:

Eine Bindungswirkung von in Lärmaktionsplänen festgelegten Maßnahmen an Straßen besteht bei Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG. Hiernach ist eine Hauptverkehrsstraße eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder auch sonstige grenzüberschreitende Straße, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr. Unabhängig von der Klassifizierung einer Straße, d.h. auch bei Kreisstraßen und Gemeindestraßen, ist bei einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in der Regel davon auszugehen, dass es sich um Straßen von regionaler Bedeutung handelt. Es handelt sich demnach ebenfalls um Hauptverkehrsstraßen gem. § 47b Nr. 3 BImSchG, was eine Auslegung u.a. anhand von Art. 3 lit. A der EU-Richtlinie 2002/49/EG („Umgebungslärmrichtlinie") ergibt. Maßnahmen, die rechtsfehlerfrei in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurden, entfalten demnach auch für diese Straßen eine Bindungswirkung gegenüber den für die Umsetzung der Maßnahme zuständigen Fachbehörden, bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen den Straßenverkehrsbehörden. Voraussetzung ist nicht, dass die betreffenden Straßenabschnitte Teil der Lärmkartierung der LUBW nach § 47c BImSchG sind. Es ist ausreichend, dass im Rahmen der Lärmaktionsplanung seitens der Gemeinde Lärmberechnungen für den jeweiligen Streckenabschnitt ergänzt werden. Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr oder weniger sind 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, die unter besonderer Würdigung der Ausführungen des Lärmaktionsplans zu erfolgen hat. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind dies die Straßenverkehrsbehörden. Die Anordnung unterliegt dem Zustimmungsvorbehalt der höheren Straßenverkehrsbehörde. Das bedeutet, dass die höhere Straßenverkehrsbehörde bei Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden ist, sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Gemeinde jedoch zu eigen machen kann. Die Fachbehörden sind hierbei grundsätzlich an die ermessenslenkenden Verwaltungsvorschriften gebunden.

Da § 47 d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG keine eigene Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärmminderungsmaßnahmen darstellt, können nur solche Maßnahmen umgesetzt werden, die nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden. Daher halten wir es für erforderlich, die oben aufgeführten Hinweise vor Aufnahme in den Lärmaktionsplan zu berücksichtigen und nur solche verkehrsrechtlichen Maßnahmen aufzunehmen, die nach Fachrecht zulässig sind.

Bauliche Lärmsanierungsmaßnahmen:

Im Bereich der Stadt Bühl ist das Referat 45 (Regionales Mobilitätsmanagement, Sachgebiet Verkehr-Umwelt-Klima) des Regierungspräsidiums Karlsruhe zuständig für die Umsetzung von baulichen Lärmsanierungsmaßnahmen an der Bundesstraße B 3 sowie an den Landesstraßen L 83, L 84 und L 85. Zu den einzeln aufgeführten, die Straßenbauverwaltung betreffenden baulichen Maßnahmen im Lärmaktionsplan wird wie folgt Stellung genommen.

Da nur Bühl-Altschweier die passiven Lärmschutzmaßnahmen in Anspruch genommen hat, könnten alle anderen Stadtteile sich noch am passiven Lärmschutzprogramm beteiligen.

Zur Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden mit Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung:
Mit der Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen an besonders betroffenen Gebäuden ist das Regierungspräsidium Karlsruhe grundsätzlich einverstanden. Eigentümer von Gebäuden an Bundes- und Landesstraßen, für die nach der RLS 19 eine Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung berechnet wurde, haben die Möglichkeit beim Regierungspräsidium Karlsruhe einen Antrag auf Zuschuss zu passiven Lärmschutzmaßnahmen zu stellen. Voraussetzung für die Gewährung eines Zuschusses ist daneben, dass das betreffende Gebäude vor dem 01.04.1974 (Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes) errichtet wurde oder zumindest die Voraussetzung für das Gebäude in Form eines rechtskräftigen Bebauungsplanes zu diesem Zeitpunkt schon geschaffen war. Außerdem dürfen für das betreffende Gebäude in der Vergangenheit nicht bereits schon einmal Zuschüsse zu Lärmschutzmaßnahmen gezahlt worden sein. Im Gewährungsfall beträgt der Zuschuss 75% der Gesamtkosten für die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen.

Zum Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelage in der Ortsdurchfahrt Altschweier L83 und der L85 Vimbuch:
Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen werden in Abhängigkeit ihres baulichen Zustands entsprechend einer landesweiten Dringlichkeitsliste durchgeführt. In dieser Liste sind die Ortsdurchfahrt Altschweier und Vimbuch – Bereich Neukritt nicht als zur Erhaltung anstehend aufgeführt. Ein Austausch des Fahrbahnbelags kann daher erst langfristig erfolgen. Erst im Rahmen einer anstehenden Fahrbahnsanierung kann auch eine abschließende Aussage darüber getroffen werden, ob der Straßenabschnitt sich für den Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags eignet.

Zum Bau einer Ortsumfahrung:
Wir weisen Sie darauf hin, dass durch das Instrument des Lärmaktionsplans kein Straßenbauvorhaben ausgelöst werden kann. Für die Umsetzung eines solchen Vorhabens ist die vorherige Aufnahme desselben in den Bundesverkehrswegeplan von Nöten. In der Priorisierung des aktuellen Bundesverkehrswegeplans wurde die Maßnahme Ortsumgehung L83 OU Bühl-Vimbuch in die Kategorie weiterer Bedarf einsortiert. Mit der Planung der Ortsumfahrung kann erst begonnen werden, wenn höher priorisierte Maßnahmen abgearbeitet sind. Mit einer Aufnahme der Planung kann daher erst langfristig gerechnet werden.

Mit freundlichen Grüßen

Stellungnahme der Verwaltung

Die allgemeinen Hinweise zur Bewertung der vorgeschlagenen verkehrsrechtlichen Maßnahmen werden zur Kenntnis genommen.
Das prinzipielle Einverständnis zur Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen wird begrüßt.
Im Bereich Vimbuch „Neukritt“ ist die Maßnahme nicht unter Unterhaltung sondern im Rahmen der Überplanung zum vierspurigen Ausbau der L85 im Bereich der Auffahrt zur BAB 5 bis Ende Römerwall aufgenommen. Hierbei ist der Lärmschutz hinsichtlich des Fahrbahnbelages bereits aufgenommen und berücksichtigt. Die Maßnahme ist 2023/24 geplant.
Die Anregung zur Maßnahme „Austausch Fahrbahnbelag“ in Altschweier soll als Mittelfristige Maßnahme > 2 Jahre beibehalten werden, um zu gewährleisten, dass dies bei der nächsten Deckensanierung berücksichtigt wird.
Die Hinweise zum Bau der Ortsumfahrung werden zur Kenntnis genommen.

REGIONALVERBAND MITTLERER OBERRHEIN

Regionalverband Mittlerer Oberrhein
Baumeisterstr. 2 76137 Karlsruhe

Stadt Bühl
Stadtentwicklung-Bauen-Immobilien

Stadtplanung / GIS
E-Mail

Datum	Unser Zeichen	Ihre Nachricht vom	Ihr Zeichen
15.10.2021	6.6.3.003	30.07.2021	

Entwurf zum Lärmaktionsplan der Stadt Bühl, Fortschreibung

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 30.07.2021 und die Gelegenheit, zum Entwurf des Lärmaktionsplans eine Stellungnahme abzugeben.

Die geplanten kurz, mittel- und langfristigen Maßnahmen stehen den Zielen und Grundsätzen des Regionalplans Mittlerer Oberrhein 2003 nicht entgegen. Für die mittel/langfristige Maßnahme mit der lfd. Nr. 3 ml „K 3763 neue Verbindung B 3 / L 85“ werden wir im Rahmen des Planungsverfahrens bei Planungsbeginn eine gesonderte Stellungnahme abgeben.

Wir wünschen bei der Weiterentwicklung und anschließenden Umsetzung des Lärmaktionsplans viel Erfolg.

Mit freundlichen Grüßen

Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Handelsverband Südbaden

FACHBEREICH
Stadtentwicklung - Bauen - Immobilien
15. Okt. 2021
FBL | Assz.
SE | PA | AB | TB | OSH
Vermerke: 14.10.2021

Handelsverband Südbaden e.V. · Postfach 473 · 79004 Freiburg

Stadt Bühl

Friedrichstraße 6
77815 Bühl

Stadt Bühl
Eing. 15. Okt. 2021

Lärmaktionsplan
Hier: Stellungnahme im Rahmen der Anhörung

Sehr geehrter Herr

besten Dank für die Beteiligung. Im zentralen Bereich der Hauptstraße konnte aus unserer Sicht durch das Tempo 20 bereits eine Lärmreduzierung erreicht werden, aber auf der anderen Seite hat diese Maßnahme dazu geführt, dass die Innenstadt weiter anfahrbar blieb, was von den Gewerbetreibenden sehr begrüßt wurde. Die jetzt geplanten Maßnahmen schließen im südlichen und nördlichen Bereich an mit einem Tempo 30 Bereichan. Zusätzlich wird im Ortsteil Altschweier eine Temporeduzierung auf Tempo 50 bzw. auf Tempo 30 und in der Vimbucher Straße Tempo 30 vorgeschlagen. Besonders unterstützen wollen wir die Überlegungen zu einem Belagaustausch mit einem lärmoptimierten Asphalt.

Der stationäre Einzelhandel ist durch den stetig steigenden Onlinehandel besonders auch während der Coronapandemie in einem großen Transformationsprozess. Der Kunde von heute hat vom Onlinehandel mitgenommen, dass alles einfach und bequem gehen muss. Dies gilt natürlich auch für die Erreichbarkeit und das Parken für den stationären Handel. Alles, was der Kunde als unbequem empfindet, wird dazu führen, dass es nur zu einer Umlenkung in einen anderen Einkaufsstandort bzw. ins Netz kommt. Gerade der Onlinehandel verursacht durch die Logistik mit den Kleintransportern zunehmend Lärm und Umweltbelastung.

Aus dem vorher Gesagten sind bauliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung zu favorisieren. Temporeduzierungen, die zu Staus führen, belasten die Erreichbarkeit der Innenstadt und den Einzelhandel. Zudem dürfte der Trend zur E-Mobilität zusätzlich zu einer Reduzierung des Lärmpegels führen.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

KVV Karlsruher Verkehrsverbund GmbH
K4-VQ1
Tullastraße 71, 76131 Karlsruhe, Germany, T +49 (0) 721 6107-0, F +49 (0) 721 6107-5009
info@kvv.karlsruhe.de, www.kvv.de
Tram 1, 2, 6 und S4, S5, S7, S8, S51, S52 Haltestelle: Tullastraße/Verkehrsbetriebe

KVV Bewegt alle.

KVV GmbH, Postfach 1140, 76001 Karlsruhe

Stadt Bühl
Fachbereich SBI, Stadtentwicklung
Friedrichstraße 6
77815 Bühl

Karlsruhe, 10.08.2021

Entwurf zum Lärmaktionsplan der Stadt Bühl, Fortschreibung, auf Grundlage der Umgebungslärmrichtlinie, Richtlinie 2002/49/EG des EU des EU-Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm;
Stellungnahme zur Benachrichtigung der Behörden, benachbarten Gemeinden und Träger öffentlicher Belange von der öffentlichen Auslegung des Entwurfs
Ihre Nachricht vom 29.07.21, Ihr Zeichen

Sehr geehrte Damen und Herren,

der KVV dankt der Stadt Bühl für die im Voraus erfolgte Einbeziehung der Belange des ÖPNV bei der Aufstellung des Lärmaktionsplanes, sowie der Berücksichtigung der abgegebenen Vorabeinschätzung im Entwurf des Dokumentes. Gerne nimmt der KVV wie folgt Stellung zum Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Bühl.

Hinsichtlich der Einschätzung der entstehenden Verlustzeiten für den ÖPNV durch die Temporeduzierung erfolgt durch den Gutachter regelmäßig der Verweis auf folgende Werte: „Unter Berücksichtigung von Forschungserkenntnissen zu Tempo 30 km/h an Hauptverkehrsstraßen bewegen sich die realen Reisezeitverluste durch Tempo 30 km/h zu Tempo 50 km/h im Tageszeitbereich bei durchschnittlich ca. 2 Sekunden je 100 Meter. (Fachbeitrag Straßenverkehrstechnik 2.2015)"

Diese Einschätzung deckt sich jedoch nicht mit den Erfahrungen des KVV aus dem realen Betrieb. Darüber hinaus entsprechen 2 Sekunden pro 100 Meter einem Wert von 10 Minuten pro 30 Kilometer, d.h. fährt der Bus nach der Umstellung eine Strecke von 30 km in einer Stunde, so hätte er vorher zehn Minuten weniger, also 50 Minuten gebraucht. Dies ergibt eine Reisegeschwindigkeit von 36 km/h.

Gesellschafter: Stadt Karlsruhe
Landkreis Karlsruhe, Landkreis Germersheim
Landkreis Rastatt, Stadt Baden-Baden
Landkreis Südliche Weinstraße, Stadt Landau

Bankverbindung:
Sparkasse Karlsruhe
IBAN: DE57 6605 0101 0009 1311 11
BIC: KARSDE66

Zwar existieren tatsächlich Straßenabschnitte, auf denen der Bus nur punktuell die 50 km/h erreicht und abschnittsweise deutlich unter 50 km/h unterwegs ist (Engstellen, parkende Fahrzeuge etc.). In diesem Fällen wird eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 36 km/h durchaus im Bereich des Möglichen sein und an dieser Stelle auch gar nicht angezweifelt. Allerdings wird die reine Senkung der Höchstgeschwindigkeit alleine die Straßenbeschaffenheit nicht ändern – ist der Bus früher wegen geparkter Autos zum langsamen Fahren oder Abwarten des Gegenverkehrs gezwungen gewesen, so wird er das jetzt auch – mit dem einzigen Unterschied, dass er zur Kompensation nun auf freien Abschnitten statt 50 nur noch 30 km/h fahren kann. Er müsste aber konsequent Höchstgeschwindigkeit fahren können, um die Verluste bei 2 sec auf 100 m halten zu können.

Nach Sicht des KVV gibt es hier nur folgende Deutungsmöglichkeiten:

1. Der Fachbeitrag rechnet die Auswirkungen auf den ÖPNV „schön", indem der real erreichbaren Durchschnittsgeschwindigkeit im Fall 50 km/h die theoretisch mögliche Höchstgeschwindigkeit bei 30 km/h gegenüberstellt wird.
2. Es wurden flankierende Maßnahmen ergriffen, um die Verluste des ÖPNV zu kompensieren, z.B. wurden ggf. wie in Waldbronn Halteverbote angeordnet, die dem Bus ein ungestörtes Fortkommen ermöglichen.
3. Der Attraktivitätsverlust der Buslinie, somit die Abnahme der Fahrgäste und die Verringerung der Fahrgastwechselzeit wurden mit eingerechnet. In diesem Falle ginge der Fachbeitrag von einem Fahrgastrückgang > 25 % aus.
4. Der Fachbeitrag hat Fahrpläne kurz vor und kurz nach der Umstellung mit einander verglichen, dabei aber übersehen, dass der – auch im KVV empirisch belegte – reale Zeitverlust durch Tempo 30, der deutlich über 2 sec pro 100 m liegt, die Verkehrsplaner vor gravierende Probleme stellt, die teilweise nicht zeitnah gelöst werden können. So kann eine solche Maßnahme dazu führen, dass Vorgaben des Nahverkehrsplanes nicht mehr erfüllt werden können. In der Zwischenzeit gilt dann ein „Notfahrplan", der in der Regel die Pufferzeiten eliminiert und somit um den Preis der Fahrplanunstabilität eine höhere Reisegeschwindigkeit vorgaukelt. Fahrpläne beinhalten neben den reinen Fahrzeiten gewisse Pufferzeiten zur Betriebsstabilisierung. Im Falle von Tempo 30 müssen häufig zunächst diese Pufferzeiten aus dem Fahrplan gestrichen werden womit ein unmittelbar im Fahrplan „ablesbarer" Zeitverlust nicht dem real vom Verkehrsplaner angesetzten Zeitverlust entspricht.

Die Temporeduzierungen in der Stadt Bühl sind nicht isoliert zu betrachten, da auch andere bereits umgesetzte oder geplante Temporeduzierungsmaßnahmen in benachbarten Gemeinden (Ottersweier, Bühlertal, etc.) berücksichtigt werden müssen. Die Summe aller Maßnahmen hat in der Folge zudem weitaus gravierendere Auswirkungen als bei einer ausschließlichen Betrachtung der Bühler Abschnitte, da die betroffenen Buslinien somit deutlich höheren Zeitverlusten auf dem gesamten Linienweg unterliegen. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund eines integrierten Gesamtkonzeptes mit einer Vielzahl von komplexen Anschlussbeziehungen zum Schienenverkehr zu beachten, da die in Summe auf einer Linie entstehenden Fahrzeitverlängerungen diese Systeme akut gefährden. Neben dem Verlust der Pufferzeiten können ggf. nach einer Fahrplananpassung bestehende Anschlüsse nicht mehr hergestellt werden. Dies ist insbesondere bei Linien mit Anschlussbeziehungen an beiden Linienenden bzw. Unterwegshaltestellen der Fall. In diesen Fällen ist in der Folge ein Anschluss zu priorisieren und die weiteren aufzugeben was dem Gesamtsystem erhebliche Schäden zufügt. In Anbetracht der Bedeutung des Verknüpfungspunktes zwischen Bus- und Schienenverkehr am Bahnhof Bühl kann es da-

her nicht das Ziel sein die bestehenden Anschlüsse und Netzverknüpfungen systematisch zu verschlechtern. Darüber hinaus kann bei bereits heute optimal ausgenutzten Fahrzeugumläufen eine Fahrzeitverlängerung zum Aufplatzen der Umläufe führen, sodass entweder ein zusätzlich zu finanzierender Mehrbedarf an Fahrzeugen entsteht oder im Gegenzug das Fahrtenangebot reduziert werden muss.

Um die durch die Temporeduzierung auf 30 km/h entstehenden Fahrzeitverluste zu kompensieren schlägt der KVV alternativ vor die Reduzierung auf 30 km/h auf die Nachtstunden von 22 Uhr bis 06 Uhr zu beschränken, da sich damit die Auswirkungen auf den Busverkehr auf ein Minimum reduzieren lassen. Alternativ sind Kompensationsmaßnahmen entlang der Streckenabschnitte mit Busverkehr zu prüfen. Solche Kompensationsmaßnahmen können beispielsweise die Einrichtung von Halteverboten (um ein Ausweichen auf die Gegenfahrbahn bzw. Abwarten des Gegenverkehrs zu vermeiden) oder aber eine Aufhebung von Rechts-vor-Links-Regelungen sein. Nach Kenntnisstand des KVV sind diese beiden Maßnahmen jedoch lediglich auf Streckenabschnitten der Bühler Citylinien möglich. Für die betroffenen Regionalbuslinien sieht der KVV dagegen einen konkreten Ansatzpunkt in einer Bus-Beeinflussung der in Bühl zahlreich vorhandenen Lichtsignalanlagen, um die entstehenden Verlustzeiten auszugleichen. Konkret kommen dafür folgende Knotenpunkte mit LSA in Frage:

- Knotenpunkt Hauptstraße/Bühlertalstraße
- Knotenpunkt Hauptstraße/Friedrich-Ebert-Straße
- Knotenpunkt Hauptstraße/Anschlussstelle L83
- Knotenpunkt B3/K3749
- Knotenpunkt Rheintalstraße/Siemensstraße
- Knotenpunkt Rheintalstraße/Rheinstraße
- Knotenpunkt Vimbucher Straße/L85

Für den Fall, dass keine Kompensationen der Zeitverluste möglich sind, behält sich der KVV vor in Absprache mit dem zuständigen Aufgabenträger entsprechende Einschnitte im Verkehrsangebot vorzunehmen. Konkret denkbar sind zum Beispiel das Auslassen von Haltestellen, sowie eine Reduzierung des Fahrtenangebotes (Taktreduzierung). Insbesondere vor dem Hintergrund der in Bühl verkehrenden landesgeförderten Regiobuslinien X34 (Bühl – BadenAirpark – Rastatt) und zusätzlich ab Dezember 2020 X44 (Bühl – Baden-Baden – Gernsbach – Bad Herrenalb), welche gemäß Förderrichtlinie entsprechende Standards hinsichtlich der Reisegeschwindigkeit und Zuganschlüsse erfüllen müssen, wird der KVV zeitnah Fahrzeitverlängerungen durch die Einführung von Tempo 30 prüfen und entsprechend reagieren. Bei der Linie X44 wäre in diesem Fall der KVV ggf. gezwungen, den Fahrweg über die Rheinstr. zu wählen, um die Zeitverluste in der Hauptstraße zu kompensieren. Die zentrale Haltestelle Bühl Rathaus könnte dann nicht mehr angefahren werden, was wir mehr als bedauern würden.

Mit freundlichen Grüßen

Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV)

Stellungnahme der Verwaltung

Die Überprüfung der Auswirkungen auf die Reisezeiten des Busverkehrs (vgl. Erläuterungsbericht zum Entwurf des Lärmaktionsplans) hat ergeben, dass sich bei den geplanten Maßnahmen einer Temporeduzierung auf 30 km/h entsprechend den Maßnahmenvorschlägen die realen Reisezeitverluste je nach Buslinie und Straßenabschnitt in einer Größenordnung von meist < 10 Sekunden, für die Ortsdurchfahrt Vimbuch von ca. 15 Sekunden bewegen. Entsprechend den Empfehlungen des Kooperationserlasses zur Lärmaktionsplanung des Ministeriums Verkehr Baden-Württemberg können Fahrzeitverlängerungen infolge straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen in einer Größenordnung von bis zu 30 Sekunden in der Regel als vernachlässigbar eingestuft werden.

Im Rahmen der Abwägung der Belange der vom Verkehrslärm betroffenen Anwohner der Maßnahmenbereiche bzw. der zu erzielenden Pegelminderungen sowie der Belange des öffentlichen Personennahverkehrs werden die vorgeschlagenen ganztägigen Geschwindigkeitsreduktionen auf 30 km/h als vertretbar eingestuft.
Daher wurde nach Abwägung der verschiedenen lärmtechnischen und verkehrlichen Belange die vorgeschlagenen Maßnahmen zu Tempo 30 in die Beschlussfassung des Lärmaktionsplans aufgenommen.

Das Thema ÖPNV und erforderliche Maßnahmen zur Busbeschleunigung müsste anschließend mit den zuständigen Stellen und in Abstimmung mit den umliegenden Gemeinden geklärt werden.

Von: | e> **Im Auftrag von** Koordinierungsstelle
Gesendet: Donnerstag, 14. Oktober 2021 12:54
An:
Betr

Sehr geehrte Damen und Herren,

besten Dank für die Beteiligung am o.g. Verfahren. Mit untenstehender Mail hat das Amt für Strukturförderung dazu Stellung genommen (siehe auch Verteiler an die Stadt Bühl)
Weitere fachliche Stellungnahmen an die Koordinierungsstelle sind nicht erfolgt.

Freundliche Grüße

Koordination und Federführung Beteiligungsverfahren

Landratsamt Rastatt
Umweltamt
Am Schlossplatz 5
76437 Rastatt

Wenn Sie diese E-Mail nicht ausdrucken, helfen Sie Papier zu sparen. Das schont die Umwelt.

Von:
Gesendet: Mittwoch, 8. September 2021 18:01

Betreff: Entwurf zum Lärmaktionsplan der Stadt Bühl

Sehr geehrte Damen und Herren,

besten Dank für die Einbezug in das Verfahren des Lärmaktionsplans der Stadt Bühl. Anbei die Stellungnahme des Amtes für Strukturförderung mit Bezug auf den öffentlichen Personennahverkehr:

Der Lärmaktionsplan enthält Elemente von partiellen Geschwindigkeitsreduzierungen in größeren Umfang im Ortsbereich der Stadt Bühl.

Wir machen darauf aufmerksam, dass ein umfangreicher städtischer und regionaler Busverkehr in Bühl besteht. Bzgl. der in Trägerschaft des Landkreises stehenden Linien sind von den Maßnahmen insbesondere die regionalen Verkehre der KVV-Linien 214, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269 X 34 und die geplante X 44 sowie alle Citylinien des städtischen Verkehrs der Stadt Bühl betroffen.

Die Linien sind umlauftechnisch in Fahrpläne eingebunden. Die Auswirkungen der Maßnahmen auf den ÖPNV sind auf den Seiten 20 ff des Berichtes dargestellt. Bzgl. der „Auskömmlichkeit" dieser Berechnung von wenigen Sekunden Fahrzeugverlust verweisen wir auf die detaillierte Stellungnahme des KVV vom 10. August 2021. Die methodische Berechnungsgrundlage wird hier nachvollziehbar angezweifelt. Zudem ist zu berücksichtigen, dass sich zudem benachbarte Kommunen in der Ausarbeitung von Lärmaktionsplänen befinden oder sonstige temporeduzierende Planungen vorantreiben. Die angeführten Zeitverluste sind somit nicht singulär zu betrachten sondern in der Gesamtheit auf der gesamten Linienlänge der Buslinien! Bei dieser Betrachtung werden dann schnell Zeitverluste erzielt, die nicht mehr durch „Pufferausnutzungen„ oder „Optimierungen" zu kompensieren sind.

Durch die Geschwindigkeitsbeschränkungen werden grundsätzlich umlauftechnische Schwierigkeiten entstehen. Wie mit entstehenden Mehrkosten durch notwendige Fahrplananpassungen und mit induzierten Sprungkosten umgegangen wird, kann derzeit noch nicht beurteilt werden. Alternativ besteht allenfalls noch die Kompensationsmöglichkeit, bestehende Anschlusskonzepte aufzugeben, auf alternative beschleunigte Linienführungen auszuweichen (weniger Haltestellen, geringere Erschließung) oder auch Verkehrsreduzierungen durchzuführen.

Zusätzlich zu diesen allgemeinen Anmerkungen machen wir auch auf spezifische neue Verkehrskonzepte im Bühler Raum aufmerksam, die aktuell eingeführt wurden bzw. Anfang Fahrplanwechsel Dezember 2021 umgesetzt werden sollen.

Im Rahmen des von allen Beteiligten mitgetragenen NLP-Verkehrskonzeptes wurden zum 1. Mai 2021 die beiden Linien 263 und 264 vollkommen neu konzipiert. Die Linien wurden verdichtet und vertaktet und haben Anschlüsse an den Bahnhöfen Bühl und Forbach sowie auf die Regiolinie X 45 zum Ruhestein an der Haltestelle Sand. Insofern haben wir bei den Linien ein komplexes Anschlusssystem, das im Umlauf auf ausreichend Pufferzeiten angewiesen ist. Bei flächenhaften Einführung der 30er Zone in Bühl und auch in Bühlertal geht definitiv Fahrzeit verloren. Unabhängig hiervon „nagt" die Temporeduzierung aber auch bei kleineren Fahrzeitverlusten grundsätzlich am Fahrzeitpuffer der Linien und dies geht am Ende zu Lasten der Anschlusssicherheiten am Bahnhof Bühl und Forbach sowie am Sand zur X45. Inwieweit die Gesamtkonzeption in Gänze gefährdet wird, müsste im Rahmen von Detailprüfungen abgeschätzt werden.

Auch die neue Regiobuskonzeptionen X 34 (Verlängerung nach Bühl ab 12/20) und X 44 (Durchbindung bis Bühl ab 12/21) sind von den Maßnahmen erheblich betroffen. Hier bestehen auch noch Fahrzeitzwänge durch Vorgaben des Landesprogrammes.

Die Notwendigkeit der ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierungen bitten wir daher nochmals zu prüfen (evtl. nur nächtliche Reduzierungen).
Zudem regen wir an, alternative Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV verstärkt in die Betrachtung einzubeziehen (siehe hierzu Stellungnahme des KVV).

Freundliche Grüße

Raum- und Regionalplanung / Verkehr und Statistik

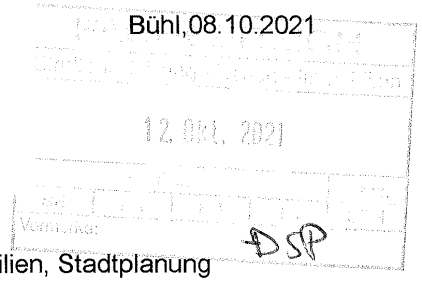
Landratsamt Rastatt
Amt für Strukturförderung
Am Schlossplatz 5
76437 Rastatt

Wenn Sie diese E-Mail nicht ausdrucken, helfen Sie Papier zu sparen. Das schont die Umwelt.

Stellungnahme der Verwaltung

Auf die Stellungnahme des KVV wird verwiesen.

Bühl, 08.10.2021



Fachbereich Stadtentwicklung – Bauen – Immobilien, Stadtplanung
Rathaus V
Friedrichstr. 6
77815 Bühl

Betr.: Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Bühl

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Entwurf des am 21. Juli 2021 vom Bühler Gemeinderat gebilligten Lärmaktionsplanes der Stadt Bühl veranlasst uns zu der folgenden Stellungnahme.

1. Zeitpunkt der Lärmmessung
   Aus dem Lärmaktionsplan geht für den Stadtteil Weitenung hervor, dass eine Lärmmessung nur nachts von 22.00 bis 6.00 Uhr stattgefunden hat (siehe Anlage 3.2.1./Projekt-Nr. 12864). Warum wurde nicht auch am Tag von 6.00 bis 22.00 Uhr der entstandene Lärm gemessen? Die Lärmmessungen in Weitenung berücksichtigen in keiner Weise sowohl die entsprechende Jahreszeit als auch aktuelle Bedingungen wie Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit. Diese speziellen Bedingungen haben aber besonders im Wohnbereich der A 5 eine nicht unerhebliche Relevanz. Die Weitenunger Anwohner in der hinteren Kirchstraße/Richtung Oberbruch spüren den Verkehrslärm von der A 5 deshalb stärker, weil leider zwischen der Vimbucher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke" in Richtung Karlsruhe kein Lärmschutz in Form einer Schutzwand oder eines Schutzwalls besteht. Diese bestehende Lücke führt zu einem gewissen Sog, der den Lärm auf dieses Wohngebiet zuführt. Diese Lärmbelästigung ist z. B. besonders bei Südwest-Wind und in den Sommermonaten spürbar. Da man sich im Sommer doch mehr im Freien aufhält (z. B. Balkon, Terrasse) und bei geöffneten Fenstern zur Nachtzeit schläft, beeinträchtigt der deutlich stärker wahrnehmbare Verkehrslärm von der A 5 sowohl das Gehör als auch die allgemeine Befindlichkeit. So hat schon bereits ein Gutachten des „Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V." aus dem Jahr 2004 ergeben, dass schon bei Pegeln über 45 dB (A) nachts sich Änderungen der Schlafstadien feststellen lassen" („Aktiv gegen Lärm", Berlin 2004, S. 3). Die aufgeführten speziellen Faktoren (Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit) wurden bei der bisherigen Lärmmessung im Bereich der hinteren Kirchstraße bis jetzt überhaupt nicht berücksichtigt.
2. Vorschläge
   a) Im Moment kennen wir aufgrund des vorliegenden Lärmaktionsplanes nur den Wert von 49 dB (A) zwischen 22.00 und 6.00 Uhr für den hinteren Teil der Kirchstraße. Wir haben aber keine Informationen über die Anzahl und Art der Messungen. Wir wissen außerdem nicht, ob zu unterschiedlichen Jahreszeiten gemessen wurde, und wir haben keine Kenntnis über die oben genannten speziellen Bedingungen der durchgeführten Lärmmessung. Deshalb verlangen wir erneute Lärmmessungen auch zwischen 6.00 und 22.00 Uhr, die sowohl die speziellen und notwendigen Faktoren, als auch die Jahreszeiten berücksichtigen. Wir halten diese umfangreicheren und detaillierteren Lärmmessungen für unbedingt erforderlich, da Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit als besonders wichtige Merkmale der Schallausbreitung endlich bei einer Lärmmessung miteinbezogen werden müssen.
   b) Als Lösung der Lärmproblematik für die Anwohner der hinteren Kirchstraße fordern wir die Schließung der Lücke auf der A 5 zwischen der Vimbucher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke" durch eine Lärmschutzwand oder einen Lärmschutzwall.

Diese Stellungnahme enthält 11 Unterschriften. Es folgen 7 gleiche weitere Stellungnahmen

Die folgenden Bewohner und Bewohnerinnen der hinteren Kirchstraße in Richtung „Herzig-Brücke" schließen sich inhaltlich der Stellungnahme an und unterstützen die im 2. Punkt genannten Vorschläge.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Lärmkarten wurden auf Grundlage von rechtlich vorgegebenen Berechnungsvorschriften durchgeführt, auf die im Bericht zum Lärmaktionsplan verwiesen wird. Berücksichtigt wird bei den Berechnungen die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV), bezogen auf die Mittelung auf alle Tage im Jahr. Zudem wird bei den Berechnungen eine Mitwindsituation zugrunde gelegt, d. h. eine schallausbreitungsgünstige Wetterlage wird für alle berechneten Gebäude berücksichtigt.
In den Lärmkarten der Anlage sind, wie in der Darstellung beschrieben, die Lärmpegel tags LrT ≥ 59 dB(A) (Anlage 3.1.1) bzw. nachts LrN ≥ 49 dB(A) (Anlage 3.2.1) dargestellt. Diese Werte entsprechen den Immissionsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung. An den Gebäuden ohne Eintrag des Lärmpegels liegen geringere Lärmpegel vor.
Es wird bestätigt, dass es abhängig der Windrichtung und Windgeschwindigkeit zu unterschiedlichen, mal mehr mal weniger störenden Wahrnehmungen der Autobahn kommt.
Den Ergebnissen der Anlagen 3.1.1 und 3.1.2 lässt sich ableiten, dass der Immissionsgrenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung für Allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags in Weitenung unterschritten wird, der nächtliche Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) nachts in Teilbereichen überschritten wird.
Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung, wie der geforderte Lückenschluss der aktiven Lärmschutzmaßnahme zwischen Vimbucher Autobahnbrücke und „Herzigbrücke“ auch für die Gebäude mit Überschreitung des nächtlichen Immissionsgrenzwerts, besteht nicht. Dennoch wird die Stadtverwaltung auf das Regierungspräsidium Karlsruhe, als zuständige Behörde zugehen und den Sachverhalt zur Prüfung weitergeben. Die Maßnahme auf Lückenschluss zwischen der Vimbucher Autobahnbrücke und Herzigbrücke soll dazu als weitere Lärmschutzmaßnahme (langfristig) im Lärmaktionsplan aufgenommen werden. Auf Grund der Vielzahl an Rückmeldungen soll als kurzfristige Maßnahme eine Temporeduzierung auf 120km/h anvisiert und aufgenommen werden.

Fachbereich Stadtentwicklung – Bauen – Immobilien, Stadtplanung
Rathaus V
Friedrichstr. 6
77815 Bühl

EINGANGSBEREICH
Stadtentwicklung - Bauen - Immobilien
Stadt Bühl
14. Okt. 2021
Eing. 14. Okt. 2021
FBL
Ass.
SE | PA | HB | TB | SG
Vermerke:

Betr.: Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Bühl

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Entwurf des am 21. Juli 2021 vom Bühler Gemeinderat gebilligten Lärmaktionsplanes der Stadt Bühl veranlasst uns zu der folgenden Stellungnahme:

1. Zeitpunkt der Lärmmessung
   Aus dem Lärmaktionsplan geht für den Stadtteil Weitenung hervor, dass eine Lärmmessung nur nachts von 22.00 bis 6.00 Uhr stattgefunden hat (siehe Anlage 3.2.1./Projekt-Nr. 12864). Warum wurde nicht auch am Tag von 6.00 bis 22.00 Uhr der entstandene Lärm gemessen? Die Lärmmessungen in Weitenung aber auch z. B. in Balzhofen berücksichtigen in keiner Weise sowohl die entsprechende Jahreszeit als auch aktuelle Bedingungen wie Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit. Diese speziellen Bedingungen haben aber besonders im Wohnbereich der A 5 eine nicht unerhebliche Relevanz. Die Weitenunger Anwohner in der hinteren Kirchstraße/Richtung Oberbruch spüren den Verkehrslärm von der A 5 deshalb stärker, weil leider zwischen der Vimbucher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke“ in Richtung Karlsruhe kein Lärmschutz in Form einer Schutzwand oder eines Schutzwalls besteht. Diese bestehende Lücke führt zu einem gewissen Sog, der den Lärm auf dieses Wohngebiet zuführt. Diese Lärmbelästigung ist z. B. besonders bei Südwest-Wind und in den Sommermonaten spürbar. Da man sich im Sommer doch mehr im Freien aufhält (z. B. Balkon, Terrasse) und bei geöffneten Fenstern zur Nachtzeit schläft, beeinträchtigt der deutlich stärker wahrnehmbare Verkehrslärm von der A 5 sowohl das Gehör als auch die allgemeine Befindlichkeit. So hat schon bereits ein Gutachten des „Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.“ aus dem Jahr 2004 ergeben, dass schon bei Pegeln über 45 dB (A) nachts sich Änderungen der Schlafstadien feststellen lassen“ („Aktiv gegen Lärm“, Berlin 2004, S. 3). Die aufgeführten speziellen Faktoren (Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit) wurden bei der bisherigen Lärmmessung im Bereich der hinteren Kirchstraße bis jetzt überhaupt nicht berücksichtigt.
2. Vorschläge
   a) Im Moment kennen wir aufgrund des vorliegenden Lärmaktionsplanes nur den Wert von 49 dB (A) zwischen 22.00 und 6.00 Uhr für den hinteren Teil der Kirchstraße. Wir haben aber keine Informationen über die Anzahl und Art der Messungen. Wir wissen außerdem nicht, ob zu unterschiedlichen Jahreszeiten gemessen wurde und wir haben keine Kenntnis über die oben genannten speziellen Bedingungen der durchgeführten Lärmmessung. Deshalb verlangen wir erneute Lärmmessungen auch zwischen 6.00 und 22.00 Uhr, die sowohl die speziellen und notwendigen Faktoren, als auch die Jahreszeiten berücksichtigen. Wir halten diese umfangreicheren und detaillierteren Lärmmessungen für unbedingt erforderlich, da Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit als besonders wichtige Merkmale der Schallausbreitung endlich bei einer Lärmmessung miteinbezogen werden müssen.
   b) Als Lösung der Lärmproblematik für die Anwohner der hinteren Kirchstraße fordern wir die Schließung der Lücke auf der A 5 zwischen der Vimbucher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke“ durch eine Lärmschutzwand oder einen Lärmschutzwall.

Mit freundlichen Grüßen

Fachbereich Stadtentwicklung – Bauen – Immobilien, Stadtplanung
Rathaus V
Friedrichstr. 6
77815 Bühl

FACHBEREICH
Stadtentwicklung – Bauen – Immobilien
20. Okt. 2021
Stadt Bühl
Eing. 20. Okt. 2021

Betr.: Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Bühl

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Entwurf des am 21. Juli 2021 vom Bühler Gemeinderat gebilligten Lärmaktionsplanes der Stadt Bühl veranlasst uns zu der folgenden Stellungnahme:

1. Zeitpunkt der Lärmmessung
   Aus dem Lärmaktionsplan geht für den Stadtteil Weitenung hervor, dass eine Lärmmessung nur nachts von 22.00 bis 6.00 Uhr stattgefunden hat (siehe Anlage 3.2.1./Projekt-Nr. 12864). Warum wurde nicht auch am Tag von 6.00 bis 22.00 Uhr der entstandene Lärm gemessen? Die Lärmmessungen in Weitenung aber auch z. B. in Balzhofen berücksichtigen in keiner Weise sowohl die entsprechende Jahreszeit als auch aktuelle Bedingungen wie Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit. Diese speziellen Bedingungen haben aber besonders im Wohnbereich der A 5 eine nicht unerhebliche Relevanz. Die Weitenunger Anwohner in der hinteren Kirchstraße/Richtung Oberbruch spüren den Verkehrslärm von der A 5 deshalb stärker, weil leider zwischen der Vimbucher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke" in Richtung Karlsruhe kein Lärmschutz in Form einer Schutzwand oder eines Schutzwalls besteht. Diese bestehende Lücke führt zu einem gewissen Sog, der den Lärm auf dieses Wohngebiet zuführt. Diese Lärmbelästigung ist z. B. besonders bei Südwest-Wind und in den Sommermonaten spürbar. Da man sich im Sommer doch mehr im Freien aufhält (z. B. Balkon, Terrasse) und bei geöffneten Fenstern zur Nachtzeit schläft, beeinträchtigt der deutlich stärker wahrnehmbare Verkehrslärm von der A 5 sowohl das Gehör als auch die allgemeine Befindlichkeit. So hat schon bereits ein Gutachten des „Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V." aus dem Jahr 2004 ergeben, dass schon bei Pegeln über 45 dB (A) nachts sich Änderungen der Schlafstadien feststellen lassen" („Aktiv gegen Lärm", Berlin 2004, S. 3). Die aufgeführten speziellen Faktoren (Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit) wurden bei der bisherigen Lärmmessung im Bereich der hinteren Kirchstraße bis jetzt überhaupt nicht berücksichtigt.
2. Vorschläge
   a) Im Moment kennen wir aufgrund des vorliegenden Lärmaktionsplanes nur den Wert von 49 dB (A) zwischen 22.00 und 6.00 Uhr für den hinteren Teil der Kirchstraße. Wir haben aber keine Informationen über die Anzahl und Art der Messungen. Wir wissen außerdem nicht, ob zu unterschiedlichen Jahreszeiten gemessen wurde und wir haben keine Kenntnis über die oben genannten speziellen Bedingungen der durchgeführten Lärmmessung. Deshalb verlangen wir erneute Lärmmessungen auch zwischen 6.00 und 22.00 Uhr, die sowohl die speziellen und notwendigen Faktoren, als auch die Jahreszeiten berücksichtigen. Wir halten diese umfangreicheren und detaillierteren Lärmmessungen für unbedingt erforderlich, da Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit als besonders wichtige Merkmale der Schallausbreitung endlich bei einer Lärmmessung miteinbezogen werden müssen.
   b) Als Lösung der Lärmproblematik für die Anwohner der hinteren Kirchstraße fordern wir die Schließung der Lücke auf der A 5 zwischen der Vimbucher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke" durch eine Lärmschutzwand oder einen Lärmschutzwall.

Mit freundlichen Grüßen

Fachbereich Stadtentwicklung – Bauen – Immobilien, Stadtplanung
Rathaus V
Friedrichstr. 6
77815 Bühl

FACHBEREICH
Stadtentwicklung – Bauen – Immobilien
18. Okt. 2021
FBL | Assz.
SG | BA | DB | TB | SBH
Vermerke: DSP

Betr.: Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Bühl

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Entwurf des am 21. Juli 2021 vom Bühler Gemeinderat gebilligten Lärmaktionsplanes der Stadt Bühl veranlasst uns zu der folgenden Stellungnahme:

1. Zeitpunkt der Lärmmessung
   Aus dem Lärmaktionsplan geht für den Stadtteil Weitenung hervor, dass eine Lärmmessung nur nachts von 22.00 bis 6.00 Uhr stattgefunden hat (siehe Anlage 3.2.1./Projekt-Nr. 12864). Warum wurde nicht auch am Tag von 6.00 bis 22.00 Uhr der entstandene Lärm gemessen? Die Lärmmessungen in Weitenung aber auch z. B. in Balzhofen berücksichtigen in keiner Weise sowohl die entsprechende Jahreszeit als auch aktuelle Bedingungen wie Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit. Diese speziellen Bedingungen haben aber besonders im Wohnbereich der A 5 eine nicht unerhebliche Relevanz. Die Weitenunger Anwohner in der hinteren Kirchstraße/Richtung Oberbruch spüren den Verkehrslärm von der A 5 deshalb stärker, weil leider zwischen der Vimbucher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke" in Richtung Karlsruhe kein Lärmschutz in Form einer Schutzwand oder eines Schutzwalls besteht. Diese bestehende Lücke führt zu einem gewissen Sog, der den Lärm auf dieses Wohngebiet zuführt. Diese Lärmbelästigung ist z. B. besonders bei Südwest-Wind und in den Sommermonaten spürbar. Da man sich im Sommer doch mehr im Freien aufhält (z. B. Balkon, Terrasse) und bei geöffneten Fenstern zur Nachtzeit schläft, beeinträchtigt der deutlich stärker wahrnehmbare Verkehrslärm von der A 5 sowohl das Gehör als auch die allgemeine Befindlichkeit. So hat schon bereits ein Gutachten des „Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V." aus dem Jahr 2004 ergeben, dass schon bei Pegeln über 45 dB (A) nachts sich Änderungen der Schlafstadien feststellen lassen" („Aktiv gegen Lärm", Berlin 2004, S. 3). Die aufgeführten speziellen Faktoren (Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit) wurden bei der bisherigen Lärmmessung im Bereich der hinteren Kirchstraße bis jetzt überhaupt nicht berücksichtigt.
2. Vorschläge
   a) Im Moment kennen wir aufgrund des vorliegenden Lärmaktionsplanes nur den Wert von 49 dB (A) zwischen 22.00 und 6.00 Uhr für den hinteren Teil der Kirchstraße. Wir haben aber keine Informationen über die Anzahl und Art der Messungen. Wir wissen außerdem nicht, ob zu unterschiedlichen Jahreszeiten gemessen wurde und wir haben keine Kenntnis über die oben genannten speziellen Bedingungen der durchgeführten Lärmmessung. Deshalb verlangen wir erneute Lärmmessungen auch zwischen 6.00 und 22.00 Uhr, die sowohl die speziellen und notwendigen Faktoren, als auch die Jahreszeiten berücksichtigen. Wir halten diese umfangreicheren und detaillierteren Lärmmessungen für unbedingt erforderlich, da Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit als besonders wichtige Merkmale der Schallausbreitung endlich bei einer Lärmmessung miteinbezogen werden müssen.
   b) Als Lösung der Lärmproblematik für die Anwohner der hinteren Kirchstraße fordern wir die Schließung der Lücke auf der A 5 zwischen der Vimbucher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke" durch eine Lärmschutzwand oder einen Lärmschutzwall.

Mit freundlichen Grüßen

Fachbereich Stadtentwicklung – Bauen – Immobilien, Stadtplanung
Rathaus V
Friedrichstr. 6
77815 Bühl

FACHBEREICH
Stadtentwicklung · Bauen · Immobilien
18. Okt. 2021

Betr.: Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Bühl

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Entwurf des am 21. Juli 2021 vom Bühler Gemeinderat gebilligten Lärmaktionsplanes der Stadt Bühl veranlasst uns zu der folgenden Stellungnahme:

1. Zeitpunkt der Lärmmessung
   Aus dem Lärmaktionsplan geht für den Stadtteil Weitenung hervor, dass eine Lärmmessung nur nachts von 22.00 bis 6.00 Uhr stattgefunden hat (siehe Anlage 3.2.1./Projekt-Nr. 12864). Warum wurde nicht auch am Tag von 6.00 bis 22.00 Uhr der entstandene Lärm gemessen? Die Lärmmessungen in Weitenung aber auch z. B. in Balzhofen berücksichtigen in keiner Weise sowohl die entsprechende Jahreszeit als auch aktuelle Bedingungen wie Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit. Diese speziellen Bedingungen haben aber besonders im Wohnbereich der A 5 eine nicht unerhebliche Relevanz. Die Weitenunger Anwohner in der hinteren Kirchstraße/Richtung Oberbruch spüren den Verkehrslärm von der A 5 deshalb stärker, weil leider zwischen der Vimbucher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke“ in Richtung Karlsruhe kein Lärmschutz in Form einer Schutzwand oder eines Schutzwalls besteht. Diese bestehende Lücke führt zu einem gewissen Sog, der den Lärm auf dieses Wohngebiet zuführt. Diese Lärmbelästigung ist z. B. besonders bei Südwest-Wind und in den Sommermonaten spürbar. Da man sich im Sommer doch mehr im Freien aufhält (z. B. Balkon, Terrasse) und bei geöffneten Fenstern zur Nachtzeit schläft, beeinträchtigt der deutlich stärker wahrnehmbare Verkehrslärm von der A 5 sowohl das Gehör als auch die allgemeine Befindlichkeit. So hat schon bereits ein Gutachten des „Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.“ aus dem Jahr 2004 ergeben, dass schon bei Pegeln über 45 dB (A) nachts sich Änderungen der Schlafstadien feststellen lassen“ („Aktiv gegen Lärm“, Berlin 2004, S. 3). Die aufgeführten speziellen Faktoren (Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit) wurden bei der bisherigen Lärmmessung im Bereich der hinteren Kirchstraße bis jetzt überhaupt nicht berücksichtigt.
2. Vorschläge
   a) Im Moment kennen wir aufgrund des vorliegenden Lärmaktionsplanes nur den Wert von 49 dB (A) zwischen 22.00 und 6.00 Uhr für den hinteren Teil der Kirchstraße. Wir haben aber keine Informationen über die Anzahl und Art der Messungen. Wir wissen außerdem nicht, ob zu unterschiedlichen Jahreszeiten gemessen wurde und wir haben keine Kenntnis über die oben genannten speziellen Bedingungen der durchgeführten Lärmmessung. Deshalb verlangen wir erneute Lärmmessungen auch zwischen 6.00 und 22.00 Uhr, die sowohl die speziellen und notwendigen Faktoren, als auch die Jahreszeiten berücksichtigen. Wir halten diese umfangreicheren und detaillierteren Lärmmessungen für unbedingt erforderlich, da Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit als besonders wichtige Merkmale der Schallausbreitung endlich bei einer Lärmmessung miteinbezogen werden müssen.
   b) Als Lösung der Lärmproblematik für die Anwohner der hinteren Kirchstraße fordern wir die Schließung der Lücke auf der A 5 zwischen der Vimbucher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke“ durch eine Lärmschutzwand oder einen Lärmschutzwall.

Mit freundlichen Grüßen

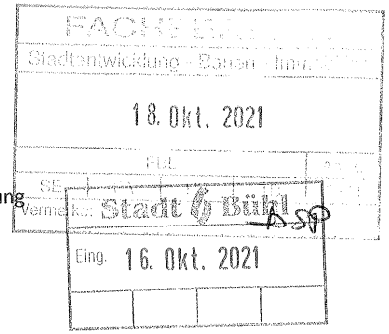
Wir sehen dies genauso!
Insbesondere nachts ist es sehr laut.
Je nach Verkehrsaufkommen im Sommer während der Reisezeit ist es extremer.

Hallo,

diese Stellungnahmen haben [redacted] verfasst. Wenn Sie sich inhaltlich der Stellungnahme und den sich daraus resultierenden Vorschlägen anschließen wollen, dann geben Sie dieses Schreiben bis spätestens am 15.10.2021 an der in der Stellungnahme genannten Anschrift ab. Selbstverständlich können Sie auch selbst Änderungen an dem Schreiben vornehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Fachbereich
Stadtentwicklung – Bauen – Immobilien, Stadtplanung
Rathaus V
Friedrichstraße 6
77815 Bühl



14.10.2021

Betreff: Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Bühl

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie unsere Stellungnahme, deren Dringlichkeit und Notwendigkeit wir unterstreichen möchte.

Mit freundlichen Grüßen

Fachbereich Stadtentwicklung – Bauen – Immobilien, Stadtplanung
Rathaus V
Friedrichstr. 6
77815 Bühl

Betr.: Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Bühl

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Entwurf des am 21. Juli 2021 vom Bühler Gemeinderat gebilligten Lärmaktionsplanes der Stadt Bühl veranlasst uns zu der folgenden Stellungnahme:

1. Zeitpunkt der Lärmmessung
   Aus dem Lärmaktionsplan geht für den Stadtteil Weitenung hervor, dass eine Lärmmessung nur nachts von 22.00 bis 6.00 Uhr stattgefunden hat (siehe Anlage 3.2.1./Projekt-Nr. 12864). Warum wurde nicht auch am Tag von 6.00 bis 22.00 Uhr der entstandene Lärm gemessen? Die Lärmmessungen in Weitenung aber auch z. B. in Balzhofen berücksichtigen in keiner Weise sowohl die entsprechende Jahreszeit als auch aktuelle Bedingungen wie Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit. Diese speziellen Bedingungen haben aber besonders im Wohnbereich der A 5 eine nicht unerhebliche Relevanz. Die Weitenunger Anwohner in der hinteren Kirchstraße/Richtung Oberbruch spüren den Verkehrslärm von der A 5 deshalb stärker, weil leider zwischen der Vimbucher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke" in Richtung Karlsruhe kein Lärmschutz in Form einer Schutzwand oder eines Schutzwalls besteht. Diese bestehende Lücke führt zu einem gewissen Sog, der den Lärm auf dieses Wohngebiet zuführt. Diese Lärmbelästigung ist z. B. besonders bei Südwest-Wind und in den Sommermonaten spürbar. Da man sich im Sommer doch mehr im Freien aufhält (z. B. Balkon, Terrasse) und bei geöffneten Fenstern zur Nachtzeit schläft, beeinträchtigt der deutlich stärker wahrnehmbare Verkehrslärm von der A 5 sowohl das Gehör als auch die allgemeine Befindlichkeit. So hat schon bereits ein Gutachten des „Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V." aus dem Jahr 2004 ergeben, dass schon bei Pegeln über 45 dB (A) nachts sich Änderungen der Schlafstadien feststellen lassen" („Aktiv gegen Lärm", Berlin 2004, S. 3). Die aufgeführten speziellen Faktoren (Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit) wurden bei der bisherigen Lärmmessung im Bereich der hinteren Kirchstraße bis jetzt überhaupt nicht berücksichtigt.
2. Vorschläge
   a) Im Moment kennen wir aufgrund des vorliegenden Lärmaktionsplanes nur den Wert von 49 dB (A) zwischen 22.00 und 6.00 Uhr für den hinteren Teil der Kirchstraße. Wir haben aber keine Informationen über die Anzahl und Art der Messungen. Wir wissen außerdem nicht, ob zu unterschiedlichen Jahreszeiten gemessen wurde und wir haben keine Kenntnis über die oben genannten speziellen Bedingungen der durchgeführten Lärmmessung. Deshalb verlangen wir erneute Lärmmessungen auch zwischen 6.00 und 22.00 Uhr, die sowohl die speziellen und notwendigen Faktoren, als auch die Jahreszeiten berücksichtigen. Wir halten diese umfangreicheren und detaillierteren Lärmmessungen für unbedingt erforderlich, da Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit als besonders wichtige Merkmale der Schallausbreitung endlich bei einer Lärmmessung miteinbezogen werden müssen.
   b) Als Lösung der Lärmproblematik für die Anwohner der hinteren Kirchstraße fordern wir die Schließung der Lücke auf der A 5 zwischen der Vimbucher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke" durch eine Lärmschutzwand oder einen Lärmschutzwall.

Mit freundlichen Grüßen

Eing. 11. Okt. 2021

Fachbereich Stadtentwicklung – Bauen – Immobilien, Stadtplanung
Rathaus V
Friedrichstr. 6
77815 Bühl

Betr.: Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Bühl

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Entwurf des am 21. Juli 2021 vom Bühler Gemeinderat gebilligten Lärmaktionsplanes der Stadt Bühl veranlasst uns zu der folgenden Stellungnahme:

1. Zeitpunkt der Lärmmessung
   Aus dem Lärmaktionsplan geht für den Stadtteil Weitenung hervor, dass eine Lärmmessung nur nachts von 22.00 bis 6.00 Uhr stattgefunden hat (siehe Anlage 3.2.1./Projekt-Nr. 12864). Warum wurde nicht auch am Tag von 6.00 bis 22.00 Uhr der entstandene Lärm gemessen? Die Lärmmessungen in Weitenung aber auch z. B. in Balzhofen berücksichtigen in keiner Weise sowohl die entsprechende Jahreszeit als auch aktuelle Bedingungen wie Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit. Diese speziellen Bedingungen haben aber besonders im Wohnbereich der A 5 eine nicht unerhebliche Relevanz. Die Weitenunger Anwohner in der hinteren Kirchstraße/Richtung Oberbruch spüren den Verkehrslärm von der A 5 deshalb stärker, weil leider zwischen der Vimbucher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke" in Richtung Karlsruhe kein Lärmschutz in Form einer Schutzwand oder eines Schutzwalls besteht. Diese bestehende Lücke führt zu einem gewissen Sog, der den Lärm auf dieses Wohngebiet zuführt. Diese Lärmbelästigung ist z. B. besonders bei Südwest-Wind und in den Sommermonaten spürbar. Da man sich im Sommer doch mehr im Freien aufhält (z. B. Balkon, Terrasse) und bei geöffneten Fenstern zur Nachtzeit schläft, beeinträchtigt der deutlich stärker wahrnehmbare Verkehrslärm von der A 5 sowohl das Gehör als auch die allgemeine Befindlichkeit. So hat schon bereits ein Gutachten des „Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V." aus dem Jahr 2004 ergeben, dass schon bei Pegeln über 45 dB (A) nachts sich Änderungen der Schlafstadien feststellen lassen" („Aktiv gegen Lärm", Berlin 2004, S. 3). Die aufgeführten speziellen Faktoren (Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit) wurden bei der bisherigen Lärmmessung im Bereich der hinteren Kirchstraße bis jetzt überhaupt nicht berücksichtigt.
2. Vorschläge
   a) Im Moment kennen wir aufgrund des vorliegenden Lärmaktionsplanes nur den Wert von 49 dB (A) zwischen 22.00 und 6.00 Uhr für den hinteren Teil der Kirchstraße. Wir haben aber keine Informationen über die Anzahl und Art der Messungen. Wir wissen außerdem nicht, ob zu unterschiedlichen Jahreszeiten gemessen wurde und wir haben keine Kenntnis über die oben genannten speziellen Bedingungen der durchgeführten Lärmmessung. Deshalb verlangen wir erneute Lärmmessungen auch zwischen 6.00 und 22.00 Uhr, die sowohl die speziellen und notwendigen Faktoren, als auch die Jahreszeiten berücksichtigen. Wir halten diese umfangreicheren und detaillierteren Lärmmessungen für unbedingt erforderlich, da Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit als besonders wichtige Merkmale der Schallausbreitung endlich bei einer Lärmmessung miteinbezogen werden müssen.
   b) Als Lösung der Lärmproblematik für die Anwohner der hinteren Kirchstraße fordern wir die Schließung der Lücke auf der A 5 zwischen der Vimbucher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke" durch eine Lärmschutzwand oder einen Lärmschutzwall.

Fachbereich Stadtentwicklung – Bauen – Immobilien, Stadtplanung
Rathaus V
Friedrichstr. 6
77815 Bühl

Betr.: Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Bühl

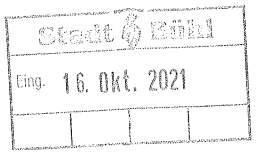
Sehr geehrte Damen und Herren,

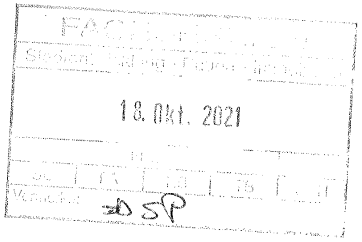
der Entwurf des am 21. Juli 2021 vom Bühler Gemeinderat gebilligten Lärmaktionsplanes der Stadt Bühl veranlasst uns zu der folgenden Stellungnahme:

1. Zeitpunkt der Lärmmessung
   Aus dem Lärmaktionsplan geht für den Stadtteil Weitenung hervor, dass eine Lärmmessung nur nachts von 22.00 bis 6.00 Uhr stattgefunden hat (siehe Anlage 3.2.1./Projekt-Nr. 12864). Warum wurde nicht auch am Tag von 6.00 bis 22.00 Uhr der entstandene Lärm gemessen? Die Lärmmessungen in Weitenung aber auch z. B. in Balzhofen berücksichtigen in keiner Weise sowohl die entsprechende Jahreszeit als auch aktuelle Bedingungen wie Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit. Diese speziellen Bedingungen haben aber besonders im Wohnbereich der A 5 eine nicht unerhebliche Relevanz. Die Weitenunger Anwohner in der hinteren Kirchstraße/Richtung Oberbruch spüren den Verkehrslärm von der A 5 deshalb stärker, weil leider zwischen der Vimbucher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke" in Richtung Karlsruhe kein Lärmschutz in Form einer Schutzwand oder eines Schutzwalls besteht. Diese bestehende Lücke führt zu einem gewissen Sog, der den Lärm auf dieses Wohngebiet zuführt. Diese Lärmbelästigung ist z. B. besonders bei Südwest-Wind und in den Sommermonaten spürbar. Da man sich im Sommer doch mehr im Freien aufhält (z. B. Balkon, Terrasse) und bei geöffneten Fenstern zur Nachtzeit schläft, beeinträchtigt der deutlich stärker wahrnehmbare Verkehrslärm von der A 5 sowohl das Gehör als auch die allgemeine Befindlichkeit. So hat schon bereits ein Gutachten des „Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V." aus dem Jahr 2004 ergeben, dass schon bei Pegeln über 45 dB (A) nachts sich Änderungen der Schlafstadien feststellen lassen" („Aktiv gegen Lärm", Berlin 2004, S. 3). Die aufgeführten speziellen Faktoren (Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit) wurden bei der bisherigen Lärmmessung im Bereich der hinteren Kirchstraße bis jetzt überhaupt nicht berücksichtigt.
2. Vorschläge
   a) Im Moment kennen wir aufgrund des vorliegenden Lärmaktionsplanes nur den Wert von 49 dB (A) zwischen 22.00 und 6.00 Uhr für den hinteren Teil der Kirchstraße. Wir haben aber keine Informationen über die Anzahl und Art der Messungen. Wir wissen außerdem nicht, ob zu unterschiedlichen Jahreszeiten gemessen wurde und wir haben keine Kenntnis über die oben genannten speziellen Bedingungen der durchgeführten Lärmmessung. Deshalb verlangen wir erneute Lärmmessungen auch zwischen 6.00 und 22.00 Uhr, die sowohl die speziellen und notwendigen Faktoren, als auch die Jahreszeiten berücksichtigen. Wir halten diese umfangreicheren und detaillierteren Lärmmessungen für unbedingt erforderlich, da Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit als besonders wichtige Merkmale der Schallausbreitung endlich bei einer Lärmmessung miteinbezogen werden müssen.
   b) Als Lösung der Lärmproblematik für die Anwohner der hinteren Kirchstraße fordern wir die Schließung der Lücke auf der A 5 zwischen der Vimbucher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke" durch eine Lärmschutzwand oder einen Lärmschutzwall.

18. Okt. 2021
Stadt Bühl
Eing. 16. Okt. 2021

15. Oktober 2021





Stadt Bühl

Stadtplanung Rathaus 5

Friedrichstr. 6

77815 Bühl

Stellungnahme zur Fortschreibung der Lärmaktionsplanung der Stadt Bühl

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen die o. g. Lärmaktionsplanung möchten ich Einwendungen erheben, da die Lärmbelästigung seit dem Neubau der A5 auf unserem Grundstück in der Weitenunger Str. 46 bzw. 48 extrem zugenommen hat.

Insbesondere in den Abend- und Nachtstunden nimmt der Lärm aus dem fehlenden Lärmschutzbereich zwischen Weitenung und Vimbuch stark zu. In den Morgenstunden verlagert sich die Lärmentwicklung in den Bereich nordwestlich beim Ortsteil Witstung.

Hier besteht dringender Handlungsbedarf, den Lärmschutz zu verbessern. Vorübergehend sollte vielleicht eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A5 auf 100 km/h angestrebt werden, um Schaden von den Bürgern in Bühl-Weitenung abzuwenden. Ähnliche Lärmprobleme dürfte es auch im Bereich der Kirchstraße am südlichen Ortsausgang geben.

Für Ihre Unterstützung wäre ich sehr dankbar.

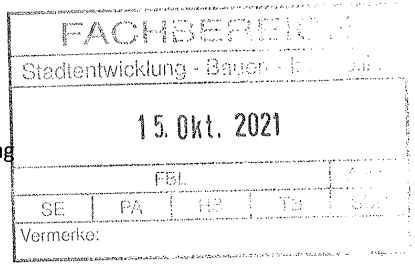
Mit freundlichen Grüßen

Stellungnahme der Verwaltung

Die Lärmkarten wurden auf Grundlage von rechtlich vorgegebenen Berechnungsvorschriften durchgeführt, auf die im Bericht zum Lärmaktionsplan verwiesen wird. Berücksichtigt wird bei den Berechnungen die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV), bezogen auf die Mittelung auf alle Tage im Jahr. Zudem wird bei den Berechnungen eine Mitwindsituation zugrunde gelegt, d. h. eine schallausbreitungsgünstige Wetterlage wird für alle berechneten Gebäude berücksichtigt.
In den Lärmkarten der Anlage sind, wie in der Darstellung beschrieben, die Lärmpegel tags LrT ≥ 59 dB(A) (Anlage 3.1.1) bzw. nachts LrN ≥ 49 dB(A) (Anlage 3.2.1) dargestellt. Diese Werte entsprechen den Immissionsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung. An den Gebäuden ohne Eintrag des Lärmpegels liegen geringere Lärmpegel vor.
Es wird bestätigt, dass es abhängig der Windrichtung und Windgeschwindigkeit zu unterschiedlichen, mal mehr mal weniger störenden Wahrnehmungen der Autobahn kommt.
Den Ergebnissen der Anlagen 3.1.1 und 3.1.2 lässt sich ableiten, dass der Immissionsgrenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung für Allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags in Weitenung unterschritten wird, der nächtliche Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) nachts in Teilbereichen überschritten wird.
Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung, wie der geforderte Lückenschluss der aktiven Lärmschutzmaßnahme zwischen Vimbucher Autobahnbrücke und „Herzigbrücke“ auch für die Gebäude mit Überschreitung des nächtlichen Immissionsgrenzwerts, besteht nicht. Dennoch wird die Stadtverwaltung auf das Regierungspräsidium Karlsruhe, als zuständige Behörde zugehen und den Sachverhalt zur Prüfung weitergeben. Die Maßnahme auf Lückenschluss zwischen der Vimbucher Autobahnbrücke und Herzigbrücke soll dazu als weitere Lärmschutzmaßnahme (langfristig) im Lärmaktionsplan aufgenommen werden. Auf Grund der Vielzahl an Rückmeldungen soll als kurzfristige Maßnahme eine Temporeduzierung auf 120km/h anvisiert und aufgenommen werden.

Bühl, 13.10.2021

Stadt Bühl
Fachbereich SBI, Abt. Stadtentwicklung
Friedrichstraße 6
77815 Bühl



Ergänzungen zum Schreiben der _ und anderer Mitunterzeichner wegen einer Stellungnahme zum Lärmaktionsplan (LAP)

Sehr geehrte Damen und Herren,

das o.g. Schreiben haben wir wegen der berechtigten Forderung nach Herstellung einer wirksamen Lärmschutzwand oder eines Lärmschutzwalles mitunterzeichnet. Auf einer Länge von ca. 700 m fehlt schlichtweg der A5-Lärmschutz und dadurch ergeben sich erhebliche stark störende Lebens- und gesundheitsbeeinträchtigende Lärmbelästigungen zu Lasten der Anwohner. Von einem Lärmaktionsplan erwarten wir Alle in dem Wohnbereich, dass auf diese Lärmsituation eingegangen wird und geeignete Maßnahmen zur Lärmminderung vorgeschlagen und letztlich durchgeführt werden. Dies unabhängig von theoretischen Lärmberechnungen, die mit der allgemeinen störenden Lärmwahrnehmung nicht übereinstimmen. Die vom Büro Kurz aufgrund von Vorgaben durchgeführte Berechnung mag zwar richtig sein, kann von uns aber nicht nachvollzogen werden. Anzuzweifeln ist die Berechnungsmethodik an sich.

Wurde die 700 m lange Lärmschutzlücke und die Hauptwindrichtung aus Südwest berücksichtigt? Die Lärmschutzlücke liegt genau in der Südwestrichtung und daher trifft der Lärm ohne jeglichen Schutz auf die Häuser. Die theoretischen Lärmberechnungen basieren auf den Gegebenheiten senkrecht von der Fahrbahn weg auf die Häuser, was hier natürlich zu falschen Rechenergebnissen führt.

Die nordwärts fahrenden Fahrzeuge verursachen eine Schallverdichtung nach Nordost direkt auf die Häuser an der hinteren Kirchstraße . Wurde dies berücksichtigt?

An der Betonwand zwischen den Fahrtrichtungen spiegelt und verstärkt sich der Schalldruck erheblich von den auf der linken Fahrspur deutlich schneller fahrenden PKW´s. Die Lärmschutzlücke ermöglicht, dass diese Lärmsteigerung sich zu den Häusern ausbreitet.

Der Fahrbahnbelag ist durch seine lärmtechnisch sehr schlechte Beschaffenheit deutlich lärmemmitierender als z.B. der an vielen anderen Autobahnabschnitten verwendete Belag. Ist dies in der Berechnung berücksichtigt? Ab Rastatt z.B. wurde Flüsterasphalt verwendet. Wieso nicht hier in Weitenung in direkter Nachbarschaft zur A5?

Als Berechnungsergebnisse werden in Anlage 3.2.1 des Erläuterungsberichtes am Ende der Weitenunger Straße und dem Bereich Kreuzfeld/Eichert Werte von 49 und 50 dB beziffert. Diese Lagen sind v.a. durch Lärmschutzwälle mit aufgesetzter Steingabionenmauer geschützt. Im Bereich der hinteren Kirchstraße, wo kein Lärmschutz vor Lärmeinträgen aus der südwestlichen Lärmeinfallsrichtung vorhanden ist, wird ein Wert von ebenfalls 49 dB beziffert. Dies ist widersprüchlich und belegt, dass die Berechnungsmethode nicht den örtlichen Gegebenheiten gerecht wird und es schlussendlich objektiv zu falschen, nämlich zu niedrigeren Rechenergebnissen führt. Wir gehen davon aus, dass die tatsächliche Lärmbelästigung in unserem Wohnbereich einen Wert über 49 bzw 59 dB hat und sich somit Handlungsnotwendigkeiten zur Lärmreduzierung ergeben.

Wir bitten um Darlegung der Lärm-Berechnung und der zugrundeliegenden Parameter.
Nicht nachvollziehbar ist, dass das Lärmproblem nur mit einer theoretischen Immissionsberechnung mit unvollständigen Berücksichtigungen von Lärmverursachungen durchgerechnet wird und hier keinerlei -nicht einmal stichprobenweisen – konkrete Lärmmessung zur Plausibilitätsprüfung oder zum Quervergleich erfolgte.

Als sofortige leicht umsetzbare und fast kostenlose Sofortmaßnahme schlagen wir – zumindest für die Fahrtrichtung nach Norden- eine Tempobegrenzung auf 120 km/h vor. Solche Tempolimits gibt es oft an Autobahnen und die sind auch dem gewollten Klimaschutz förderlich. Außerdem hat sich gezeigt, dass die vor kurzem durchgeführte zeitlich begrenzte Temporeduzierung im Bereich der Anschlussstelle Bühl die Spitzenlärmimmissionen reduzierte. 120 km/h würde also sicherlich einen kleinen aber spürbaren positiven Beitrag zur Lärmreduzierung bringen.

Wir schlagen vor, dass zur weiteren Erörterung der Situation und örtlichen Gegebenheiten ein Vor-Ort-Termin stattfindet. Gerne als Sammeltermin mit weiteren Anwohnern.

Mit freundlichen Grüßen

Stellungnahme der Verwaltung

Die Lärmkarten wurden auf Grundlage von rechtlich vorgegebenen Berechnungsvorschriften durchgeführt, auf die im Bericht zum Lärmaktionsplan verwiesen wird. Berücksichtig wird bei den Berechnungen die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV), bezogen auf die Mittelung auf alle Tage im Jahr. Zudem wird bei den Berechnungen eine Mitwindsituation zugrunde gelegt, d. h. eine schallausbreitungsgünstige Wetterlage wird für alle berechneten Gebäuden berücksichtigt.
In den Lärmkarten der Anlage sind, wie in der Darstellung beschrieben, die Lärmpegel tags LrT ≥ 59 dB(A) (Anlage 3.1.1) bzw. nachts LrN ≥ 49 dB(A) (Anlage 3.2.1) dargestellt. Diese Werte entsprechen den Immissionsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung. An den Gebäuden ohne Eintrag des Lärmpegels liegen geringere Lärmpegel vor.
Es wird bestätigt, dass es abhängig der Windrichtung und Windgeschwindigkeit zu unterschiedlichen, mal mehr mal weniger störenden Wahrnehmungen der Autobahn kommt.
Den Ergebnissen der Anlagen 3.1.1 und 3.1.2 lässt sich ableiten, dass der Immissionsgrenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung für Allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags in Weitenung unterschritten wird, der nächtliche Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) nachts in Teilbereichen überschritten wird.

Schallpegelmessungen zur Erhebung der Lärmsituation sind in den gesetzlichen Grundlagen nicht vorgesehen. Die Berechnungen führen in der Regel ohnehin zu höheren Beurteilungspegeln in der Nachbarschaft von Straßen als Messungen.

Schalltechnisch relevante Reflexionen an der Begrenzung zwischen den Fahrstreifen ist aufgrund der Höhe der Begrenzung nicht zu erwarten.

Der beim Ausbau der A 5 eingebaute Fahrbahnbelag wurde bei den Berechnungen berücksichtigt.

Die Lärmeinwirkungen an den Gebäuden in Weitenung sind v.a. abhängig von den nächstgelegenen Abschnitten der Autobahn. Aufgrund der Entfernung von der Lärmquelle liegen die ermittelten Lärmpegel in der Größenordnung von bis zu 50 dB(A) nachts, d. h. der nächtliche Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV wird in Teilbereichen überschritten. Die Pegelabnahmen sind innerhalb von Weitenung vergleichsweise gering. Dies hängt mit den physikalischen Gesetzmäßigkeiten der Schallausbreitung zusammen. Eine Abstandsverdoppelung zur Straße hat bei freier Schallausbreitung eine Pegelminderung von 4 dB zur Folge.

Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung besteht nicht. Dennoch wird die Stadtverwaltung auf das Regierungspräsidium Karlsruhe zugehen und den Sachverhalt zur Prüfung weitergeben. Die Maßnahme auf Lückenschluss zwischen der Vimbucher Autobahnbrücke und Herzigbrücke soll als weitere Lärmschutzmaßnahme (langfristig) im Lärmaktionsplan aufgenommen werden. Als kurzfristige Maßnahme wird eine Temporeduzierung auf 120 km/h anvisiert und somit als kurzfristige Maßnahme aufgenommen.

Gegründet 1986 · Eingetragen im Vereinsregister Bühl/Baden unter Nr. 210296

Stadt Bühl

Friedrichstrasse 6
77815 Bühl

Datum
14.10.2021

Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplan Bühl

Oberbruch Seestrasse:

- Hier wurden mit Tempo 30 und der Erneuerung der Fahrbahndecke schon Maßnahmen umgesetzt, um die Belastung für die Anwohner zu reduzieren. Allerdings benötigt das Tempolimit regelmäßige Kontrollen. Da die Stadt und die Polizei dies in dem notwendigen Umfang nicht leisten können, sind hier andere Lösungen gefragt. Erforderlich sind hier stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen, um die Fahrzeugführer auch dauerhaft auf die Einhaltung der Geschwindigkeit von 30 km/h zu sensibilisieren.

Autobahn A5 Bereich Oberbruch:

- Nach dem Lärmaktionsplan sind nur wenige Gebäude vom Autobahnlärm betroffen. Das zweifeln wir an. Oberbruch ist gerade durch den Wind, der überwiegend aus südlicher Richtung weht, noch stärker vom Autobahnlärm betroffen. Auch durch das Roden von Waldflächen (bedingt durch das Eschensterben) wurde die natürliche Lärmsperre deutlich reduziert. Eine Umsetzung von passivem Lärmschutz durch die Hausbesitzer bringt nur innerhalb der Gebäude eine Lärmreduzierung. Gerade über die Sommermonate ist ein Aufenthalt bzw. Freizeitgestaltung im Freien, fast nicht möglich. Daher ist auf Oberbrucher Seite eine durchgängige Lärmschutzwand bis mindestens zur Überführung Balzhofen - Zell unbedingt erforderlich.

  Beim Lärmschutz muss das Gemeinwohl der Menschen vor dem Geld (Kosten) stehen.

Mit freundlichen Grüßen

Stellungnahme der Verwaltung

Die Geschwindigkeitskontrollen der Stadt Bühl können ab Herbst forciert werden. Die Stellungnahme wird an den zuständigen Fachbereich weitergeleitet. Die Lärmkarten wurden auf Grundlage von vorgegebenen Berechnungsvorschriften durchgeführt, auf die im Bericht zum Lärmaktionsplan verwiesen wird. Berücksichtig wird bei den Berechnungen die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV), bezogen auf die Mittelung auf alle Tage im Jahr.
In den Lärmkarten der Anlage sind, wie in der Darstellung beschrieben, die Lärmpegel tags LrT ≥ 59 dB(A) (Anlage 3.1.2) bzw. nachts LrN ≥ 49 dB(A) (Anlage 3.2.2) dargestellt. Diese Werte entsprechen den Immissionsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung. An den Gebäuden ohne Eintrag des Lärmpegels liegen geringere Lärmpegel vor.
Den Ergebnissen der Anlagen 3.1.1 und 3.1.2 lässt sich ableiten, dass der Immissionsgrenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung für Allgemeine Wohngebiete in den als Allgemeines Wohngebiet einzustufenden Gebieten von 59 dB(A) tags in Oberbruch aufgrund der Geräuscheinwirkungen der Autobahn unterschritten wird, der nächtliche Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) nachts in Teilbereichen überschritten wird. Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts, die in den bezüglich der Autobahn kritischsten südwestlichen Bereichen in Oberbruch maßgeblich sind, werden unterschritten.
Die Rodung betraf keine großflächigen Waldgebiete, und wird sich zudem regenerieren, somit sind dadurch keine negativen Auswirkungen auf die schalltechnische Situation zu erwarten.
Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wie die geforderte Fortsetzung der aktiven Lärmschutzmaßnahme in Richtung Süden auch für die Gebäude mit Überschreitung des nächtlichen Immissionsgrenzwerts besteht nicht.
Die Stadtverwaltung wird auf das Regierungspräsidium zugehen und den Sachverhalt zur Prüfung weitergeben. Als kurzfristige Maßnahme wird eine Temporeduzierung auf 120 km/h anvisiert und aufgenommen.

Betreff: Umsetzung Lärmschutz in Altschweier
Priorität: Hoch

Sehr geehrte

vielen Dank für das nette Gespräch heute Morgen im Bezug auf die geplanten Lärmrichtlinen gültig für Altschweier.
Folgende Anmerkungen und Hinweise möchten wir ihnen hiermit mitteilen.

- Tempo 30 auf der L83 durchgehend...
- Verlegung der Buslinien aus der engen Bühlertalstrasse auf die L83, somit wird die Spaltung des Ortes teilweise wieder aufgehoben.
- Zusätzliche Verkehrsberuhigung in der Bühlertalstrasse durch Einbau von Bremsschwellen an kritischen Punkten wie Schule, Kirche usw. Viele Autofahrer nutzen die Bühlertalstrasse als Umfahrung der Ampeln auf der L83.
- Schliessung der Ein-/Ausmündung der Bühlertalstrasse in die L83 in Höhe Bühlertalstrasse 168, um das ungebremste Ein-bzw Ausfahren zu unterbinden.
- Lerneffekt durch Aufstellen eines fest installierten Radarkontrollgerätes auf L83 in Höhe der Bühlertalstrasse 168.

Mit freundlichen Grüßen von lärmgeplagten Anwohnern

Stellungnahme der Verwaltung

Die Informationen werden im Rahmen des Verkehrsentwicklungskonzeptes zur Mobilität der Stadt Bühl aufgenommen.
Der Lärmaktionsplan regelt ausschließlich Maßnahmen, die direkt auf eine Lärmminderung abzielen.

FACHBEREICH
Stadtentwicklung - Bauen - Immobilien
15. Okt. 2021
FBL | Ass.
SE | PA | RS | TS | SBH
Vermerke:

14.10.2021

Betreff:
Fortschreibung/Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Bühl (18.12.2019/21.07.2021)

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Anwohner (Betroffene) der Bühlertalstraße 34 begrüßen wir die im Entwurf vorgeschlagene Temporeduzierung auf 30 km/h im Abschnitt zwischen Johannesstraße/Grabenstraße und Bühlertalstraße 48 (M5K) erfreut und nachdrücklich, zumal wir uns in den letzten Jahren vergeblich aus Lärmbelästigungs- und Sicherheitsgründen (z.B. Überquerung der Straße – auch durch die vielen Schüler der Wirtschaftsschule) in Gesprächen mit der Stadtverwaltung ( ) um eine Verkehrsberuhigung und ein ordnungsgemäßes Parken in diesem Bereich bemüht hatten.

Begründung:
Häufig wird nach Überqueren der Kreuzung in Richtung Altschweier stark und laut beschleunigt. Ebenso geben viele Fahrer und Fahrerinnen aus Richtung Altschweier kommend schnell noch einmal Gas, um die gelb aufleuchtende Ampel noch geschwind zu passieren, wodurch (viel) mehr als Tempo 50 km/h gefahren wird und sich so der Lärmpegel erst recht erhöht.

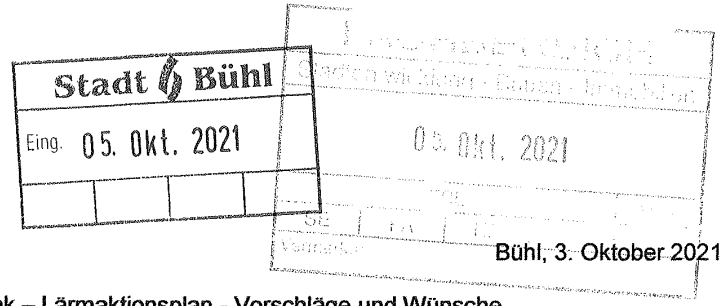
P.S.
Außerdem möchten wir Sie bei dieser Gelegenheit darauf hinweisen, dass zwischen der Kreuzung und der Abzweigung Kappelwindeckstraße immer wieder auf beiden Seiten widerrechtlich und rücksichtslos geparkt wird. Dann stehen Autos vollständig auf den Gehwegen, sodass Fußgänger, Rollstuhlfahrer, radfahrende Kinder usw gezwungenermaßen auf die Straße ausweichen müssen und sich dadurch sehr gefährlichen Situationen aussetzen müssen.
Auch Ein- und Ausfahrten werden in diesem Abschnitt immer wieder zugeparkt, um „nur schnell…“ etwas zu besorgen.

Auf einen positiven Bescheid freuen wir uns und verbleiben mit freundlichen Grüßen !

Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
In Bezug auf Ordnungswidrigkeiten werden die Hinweise an den zuständigen Fachbereich weitergeleitet. Der Lärmaktionsplan regelt ausschließlich Maßnahmen, die direkt auf eine Lärmminderung abzielen.

Stadt Bühl
Fachbereich
Stadtplanung
77815 Bühl



Bühl, 3. Oktober 2021

Lärm macht krank – Lärmaktionsplan - Vorschläge und Wünsche

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Gemeinderat hat die Aufstellung des Lärmaktionsplan beschlossen, als direkter Anwohner der Bühlertalstraße welche parallel zur L83 verläuft, begrüßen wir das sehr.

Bereits 2015 haben wir an das Regierungspräsidium Karlsruhe ein Schreiben versendet mit der Bitte um Schallschutzmaßnahmen für unsere Gemeinde, leider ohne Erfolg.

Das Nationalparkzentrum Schwarzwald am Ruhestein ist bereits eröffnet, wie wir in einem Zeitungsartikel entnehmen konnten, erwartet das Besucherzentrum bis zu 120.000 Besucher pro Jahr. Wir sind sicher, dass ein großer Teil dieser Besucher auf der L83 durch Altschweier fährt. Das bedeutet eine zusätzliche Belastung für unseren Ort. Leider wurde jedoch der Lärmschutz bei der Planung des Besucherzentrums vergessen oder einfach ignoriert. Auch gibt es für die L83 kein Verkehrskonzept seitens des Nationalparks oder der dafür zuständigen Behörde.

Der Beurteilungspegel vom Lärmschutzaktionsplan zeigt klar ein deutlicher Anstieg der dB(A) in unserem Heimatort Altschweier. Mit Werte zwischen 65 und 70 für unser Haus ist ein gemütliches, entspanntes Mittagessen oder Kaffee und Kuchen auf unserer Terrasse nicht wirklich möglich.

Wir wünschen uns endlich Maßnahmen, welche effektiv den Lärm reduzieren, dazu gehören, wo möglich Absorbtionswände. Ein Flüsterasphalt beginnend ab der Brücke am Hessensteg bis ins Bühlertal. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ab der Brücke am Hessensteg auf 40 oder max. 50 km/h und damit diese Geschwindigkeit eingehalten wird, müssen mehrere festinstallierte Blitzanlagen, welche dauerhaft in Betrieb sind, installiert werden. In anderen Ortsdurchfahrten, wie z.B. Baden-Baden-Oos oder Geroldsau sind solche Maßnahmen mit Erfolg durchgeführt worden.

Schallschutzfenster bringen nur im geschlossenen Zustand etwas, ein aktiver Lärmschutz würde drinnen und draußen den gewünschten Erfolg bringen.

Vielleicht gibt es ja auch die Möglichkeit eine Umgehungsstraße für die Zukunft zu planen, welche außerhalb von unserem Ortsteil Altschweier liegt. Ein Tunnel, wie in Baden-Baden der Michaelstunnel, gebaut in den Jahren 1986 bis 1989 hat gezeigt wie man eine ganze Stadt entlasten kann. Täglich wird er von ca. 20.000 Fahrzeugen genutzt. Für die L83 mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 8.200 Fahrzeugen täglich muss ein Lärmaktionsplan unbedingt umgesetzt werden.

Stellungnahme der Verwaltung

Temporeduzierungen für die L 83 Ortsdurchfahrt OD Altschweier auf 50 km/h bzw. östlich des Kreisverkehrs Mattenmühle auf 30 km/h sind als kurzfristige Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.
Die Geschwindigkeitskontrollen der Stadt Bühl können ab Herbst forciert werden.
Die Stellungnahme wird an den zuständigen Fachbereich weitergeleitet.
Maßnahmen mit sehr langfristigen Planungszeiten wie die geforderte Umgehungsstraße sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung und bedürfen einem separaten Planverfahren.
Aufgrund der strategischen Lage ist eine Umgehungstraße zudem bisher schwer umsetzbar.
Es ist der Stadtverwaltung bewusst, dass der Nationalpark das Verkehrsaufkommen erhöht und appelliert an die Verantwortlichen, dies in deren Verkehrskonzept zu berücksichtigen.

Betreff: Einwände zum aktuellen Lärmminderungsplan Wohngebiet "Am Bierkeller"

Sehr geehrte

für das sehr informative Gespräch von letzter Woche und die uns zur Verfügung gestellte Zeit dürfen wir uns bei Ihnen noch einmal bestens bedanken.

Bedauerlicherweise mussten wir bei diesem Besuch erfahren, dass für die Bewohner „Am Bierkeller"/"Bühlertalstraße" wiederum keinerlei Lärmminderungsmaßnahmen vorgesehen sind. Grund dafür ist Ihrer Aussage nach, dass die für unser Wohngebiet errechneten Werte unter den als gesundheitskritisch zu bezeichnenden Werten von 65 Lr,T/55 Lr,N liegen und damit kein Handlungsbedarf für Lärmminderungsmaßnahmen besteht.

Lt. Kartierung sind in unserem Wohngebiet Höchstwerte von 64 dB(A) Tag und 55 dB(A) Nacht angegeben. Diese genannten Ergebnisse sind unsererseits nicht nachvollziehbar und unserer Meinung nach aus folgenden Gründen nicht plausibel:

- Bereits im Lärmminderungsplan von 2008 wurde für den Bereich L83/Am Bierkeller eine Maximalbelastung von > 65/55 aufgeführt. In der damaligen Prioritätenliste für vorhandene Lärmschwerpunkte wurden wir unter Prio A2 eingestuft, da lt. der damaligen Lärmanalyse „die Emissionsüberlagerung Bühlertalstraße und L 83 zu Belastungen > 65/55 dB(A)" führt.
  Wie kann es sein, dass sich trotz stetig steigendem Verkehrsaufkommen die Belastungswerte in unserem Wohngebiet verbessert haben sollen, obwohl seitdem keinerlei Lärmminderungsmaßnahmen vorgenommen wurden?

- Entlang des uns gegenüber liegenden Wohngebietes „An der Mattenmühle" gibt es seit Jahren einen Lärmschutzwall. Warum wurde diese Maßnahme ergriffen, wenn angeblich die erforderlichen Höchstwerte nicht erreicht werden? Die Verkehrssituation An der Mattenmühle und Am Bierkeller ist identisch. Die Lärmbelastung dürfte Am Bierkeller sogar noch gravierender sein, da unsere Grundstücke direkt an die Bühlertalstraße grenzen, unsere Gärten und Terrassen lt. Bebauungsplan zur Bühlertalstraße/L83 ausgerichtet sind, der Verkehrslärm der L83 bereits ab Parkplatz Honau zu uns herüber schallt.

- Für die OD Altschweier wird eine höhere Maximalbelastung errechnet als in unserem Bereich, obwohl durch Altschweier eine Tempolimit von 50 kmh gilt. Bei uns führt jedoch neben der Bühlertalstraße mit 50 kmh auch die L83 mit 70 kmh vorbei. Zudem ist anzumerken, dass der Verkehr, der aus Richtung Bühlertal/Altschweier kommt, entweder in die Bühlertalstraße oder in die L83 mündet. Umgekehrt ist das jedoch nicht der Fall. Ein Großteil der Verkehrsteilnehmer, der von der L83 kommt, nimmt den Weg über den Kreisel in die Bühlertalstraße und umgekehrt. Vor allen Dingen aber stellt der sehr zahlreiche LKW Zulieferverkehr zum Kaufland, der Fa. Uhu etc. etc. eine erhebliche Lärmbelästigung dar. (Bereits morgens um 3 h hört man den ersten 40-Tonner ab Parkplatz Honau über die Brücke „heranpfeifen" und anschließend mit nicht weniger Lärm durch die Bühlertalstraße Richtung Innenstadt donnern). Auch davon ist die OD Altschweier nicht betroffen.

- Der touristische Verkehr hat sich in den letzten Jahren drastisch erhöht; einmal bedingt durch Corona und zum anderen durch die massive Bewerbung des Naturparks Schwarzwald mit Eröffnung des Infozentrums am Ruhestein.
  Der Motorradlärm, dem wir vor allen Dingen an den Wochenenden ausgesetzt sind, stellt ein weiteres gravierendes Lärmpotential dar. Speziell der Abschnitt der L83 bis zum Kreisel ist mittlerweile ein Eldorado für Motorrad-, aber auch PKW-Raser, da hier, anders als in den Nachbargemeinden, keinerlei Kontrollen stattfinden.

- Das Verkehrsaufkommen und der damit einhergehende Lärmpegel haben im vergangenen Jahrzehnt erheblich zugenommen. Wir bezweifeln deshalb, dass die bei uns gemessenen bzw. errechneten Werte heute unter denen von 2008 liegen. Wir bitten deshalb um detaillierte Info, welche Basisdaten der Simulation/den Berechnungen zugrunde liegen und welche für die Lärmanalyse maßgeblichen sonstigen Parameter eingeflossen sind.

Bereits bei Werten über 60/50dB (A) geht man von erheblichen Belästigungen und damit einer Verminderung der Wohnqualität aus.
Bei Überschreiten von 65/55 dB(A) ist auf Dauer mit erheblichen Gesundheitsgefahren zu rechnen. Der Schutz der Bevölkerung vor schädlichem Umgebungslärm muss auch an bereits bestehenden Verkehrstrecken so gewährleistet werden, dass gesundheitliche Gefährdungen ausgeschlossen werden können. Lärmsanierungsprogramme müssen dort ansetzen, wo die vom Umweltbundesamt festgestellten Werte von 65/55 dB(A) Lden/Lnight überschritten werden.

Wir fordern deshalb für unser Wohngebiet entsprechende zielführende Lärmschutzmaßnahmen. Wie es An der Mattenmühle schon seit langem der Fall ist, ist ein Lärmschutz entlang der Bühlertalstraße eine denkbare und wirkungsvolle Lösung. Auf dem aktuell entlang des Bierkellers/der Bühlertalstraße verlaufenden Fuß/Fahrradweg könnte man problemlos Lärmschutzelemente errichten. Der Fahrradweg würde dafür durch das Wohngebiet „Am Bierkeller" geleitet werden, was sicherlich für die Benutzer angenehmer wäre als der Weg entlang der lauten Bühlertalstraße. Sollte durch Einrichten eines Fahrradwegs aus verkehrstechnischen Gründen die erforderliche Breite Am Bierkeller nicht gegeben sein, könnte eine Einbahnstraßenlösung in Erwägung gezogen werden. Hierfür wäre der Bierkeller wegen seiner Straßenführung geradezu prädestiniert.

Alternativ wäre eine Geschwindigkeitsreduzierung für die Bühlertalstraße auf 30 kmh zu erwägen. Eine solche hätte neben einer Lärmreduzierung auch eine positive Wirkung für die Sicherheit des Fußgänger- und Fahrradverkehrs entlang der Bühlertalstraße. In Verbindung mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 kmh entlang der L 83 im Abschnitt Edith-Stein-Str. und KV Mattenmühle wäre dies eine wirkungsvolle und akzeptable Maßnahme.

Wie hoffen, dass unsere Einwände Gehör finden und würden uns sehr freuen, wenn wir unsere spezielle Wohn- und Verkehrssituation in einem persönlichen Gespräch ausführlicher darlegen dürften.

Mit besten Grüßen

Stellungnahme der Verwaltung

Die bei den Berechnungen zu berücksichtigenden Verkehrsmengen beruhen auf aktuellen Untersuchungen der Stadt Bühl.

Die Beurteilungspegel im alten Lärmaktionsplan wurden in flächenhaften Isophonenkarten dargestellt. Aufgrund der darin beinhalteten Eigenreflexion der Gebäude ergeben sich in der Regel höhere Pegel als bei den für die Bewertung maßgeblichen Pegel an den Fassaden. Dies bestätigt sich auch in der Isophonenkarte der Anlage 2.2 unseres Erläuterungsberichts. Somit ist davon auszugehen, dass sich die Beurteilungspegel im Bereich „Am Bierkeller“ damals wie heute in einer Größenordnung der in den Anlagen 3.1.6 bzw. 3.2.6 angegebenen Beurteilungspegeln von 62-64 dB(A) tags bzw. 53-55 dB(A) nachts bewegen. Es können keine Minderungen der Lärmeinwirkungen gegenüber 2008 festgestellt werden.

Der Bereich Mattenmühle liegt direkt an der klassifizierten Landesstraße L83 mit einem Verkehrsaufkommen von über (14.710 Kfz) und hat ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen als die Bühlertalstraße (8.235 Kfz). Für beide Bereiche wurden sowohl im bisher bestehenden Lärmaktionsplan als auch jetzt Verbesserungen zur Schallschutzsituation aufgenommen. Im Lärmaktionsplan der Stufe 1 wurden verschiedene Maßnahmen für den Bereich „Mattenmühle“ und „Am Bierkeller“ geprüft. Auf Grund der damaligen Rechtsverhältnisse war eine Geschwindigkeitsbegrenzung im Bereich Hessensteg nicht möglich, der neue Kooperationserlass aus dem Jahr 2018 eröffnet der Verkehrsbehörde hier einen größeren Ermessensspielraum.

Daher wurde z. B. eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h für die L 83 im Bereich Hessensteg in den Lärmaktionsplan aufgenommen (vgl. Maßnahmenkatalog M 1 k). Mit dieser Maßnahme erfolgt zugleich eine Verbesserung für die Gebäude „Am Bierkeller“.

Die Errichtung einer Lärmschutzwand im Bereich „Am Bierkeller“ wäre vom Straßenbaulastträger umzusetzen. In einem separaten Planverfahren wären die örtlichen Gegebenheiten und v. a. die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme aus Kostengründen zu prüfen. Bei den vorliegenden Lärmbelastungen bzw. Betroffenheiten ist es nicht wahrscheinlich, dass einer solchen Maßnahme zugestimmt wird, zumal durch eine Lärmschutzwand in städtebaulich angemessener Höhe nur die Erdgeschoßzone schützt. Es ist ein technisch hoher Aufwand zu erwarten, unter anderem aufgrund des sich unter dem Radweg befindenden Regenwasserkanals, der bei dieser Maßnahme verlegt werden müsste. Auch ist eine solche Maßnahme nicht kurzfristig umsetzbar.

Aufgrund der ermittelten Lärmpegel für die Gebäude „Am Bierkeller“ von < 65 dB(A) tags und ≤ 55 dB(A) nachts liegen die Lärmpegel gemäß den Erläuterungen des Kooperationserlasses Lärmaktionsplan vom MV Baden-Württemberg nicht oberhalb des gesundheitskritischen Bereichs und müssen von der zuständigen Verkehrsbehörde beim Ausüben des Ermessens nicht besonders berücksichtigt werden.

Da die ermittelten Werte sich jedoch sehr nah am gesundheitskritischen Bereich befinden, wird die Verwaltung auf den Straßenbaulastträger zugehen um im Bereich der Bühlertalstraße eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 Km/h zu ermöglichen um die Lärmeinwirkungen zu verbessern. Diese Maßnahme wird im Maßnahmenkatalog als kurzfristige Maßnahme ergänzend aufgenommen.

Des Weiteren ist der Stadtverwaltung bewusst, dass der Nationalpark das Verkehrsaufkommen in diesem Streckenabschnitt erhöht und appelliert an die Verantwortlichen dies in deren Verkehrskonzept zu berücksichtigen.

Betreff: Offenlegung Entwurf Lärmaktionsplan

Sehr geehrte

Wir begrüßen die angedachten Maßnahmen im Bereich L83 Ortsdurchfahrt Altschweier Mattenmühle nach Osten sehr.

Beide Maßnahmen sowohl die angedachte Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 Km/h, sowie der Austausch des aktuellen Standardstraßenbelags gegen einen lärmmindernden Straßenbelag (Flüsterasphalt) kann die immense Lärmbelastung um einiges senken und für den Moment eine wirkliche Entlastung für die Anwohner bieten.

Allerdings wird auch in Zukunft der Verkehr stetig weiter ansteigen. Neben der wachsenden Bevölkerung tragen auch die zusätzlichen Verkehrstreiber wie Zufahrt zum Naturpark, der geplante neue Scheck-In Markt oder auch der Neubau des Bühlotbades dazu bei. Somit müssen hier zwingend mittelfristig weitere Maßnahmen folgen. Als kostengünstige, aber sehr effektive Lösung, beantragen wir daher die Aufstellung eines aktiven Lärmschutzes entlang der L83. Gerade die Bereiche um die Mattenmühle und von der Mattenmühle nach Osten bis zum Rathaus Altschweier wären hier prädestiniert.

Eine begrünte Lärmschutzwand (z.B. die grüne Umweltwand von [k]nord o.ä.) könnte hier sehr einfach und kostengünstig installiert werden. Bei Höhen bis zu 8 m benötigen diese Art von Lärmschutz nur einen sehr unkomplizierten Unterbau (keine Tiefengründung notwendig) mit Fußbreiten unter 2m.

Neben der hochwirksamen Schallabsorption, würde man damit auch weitere, wichtige Grünflächen (vertikal) im Stadtgebiet Bühl schaffen und damit Co2 und Feinstaub reduzieren. Das hilft dem Klima und den Bürgern. Im Grün der Wände bilden sich neue Lebensräume für viele Insekten und Pflanzen. Damit leisten wir neben der Lärmentlastung auch einen aktiven Beitrag gegen das Insektensterben. Nicht zuletzt würde auch das Stadtbild und die Landschaft profitieren. So würde die L83 nicht mehr in einer brutalen Weise die Ortschaft Altschweier zerschneiden und der Verkehr würde sich über weite Strecken dem Auge entziehen.

Zum Schluss noch eine Bemerkung zum Verfahren selbst. Es wäre zu begrüßen, wenn die beauftragten Ing-Büros auch mit aktuellen Unterlagen arbeiten würden. Wie Sie sicherlich unschwer erkennen können, ist auf der Lärmkarte des Lärmaktionsplans unser Haus in der Konrad Kappler Straße 10, gebaut in 2007, noch gar nicht eingetragen. Sicherlich ändert das nicht sehr viel am Ergebnis, aber es würde zumindest die Professionalität erhöhen.

Gerne würden wir ein Feedback von Ihnen auf unseren Antrag erhalten. Eine intensivere Mitarbeit am Lärmschutzkonzept bieten wir hiermit gerne an und wäre von unserer Seite aus sehr wünschenswert.

Liebe Grüße

Stellungnahme der Verwaltung

Zur Datengrundlage lässt sich feststellen, dass hierfür die Grundlagendaten der LUBW im Zuge der Lärmkartierung herangezogen wurden. In den kritischsten Bereichen direkt entlang der kartierten Straßen wurden zwischenzeitlich errichtete Gebäude auf Grundlage der aktuellen Katastergrundlage ergänzt, da nur diese maßgeblich in die Betroffenheitsauswertung einfließen. Aud den Anlagen 3.1.6 bzw. 3.2.6 lässt sich ableiten, dass an dem betreffenden Gebäude Beurteilungspegel von < 62 dB(A) tags bzw. 53 dB(A) nachts vorliegen.

Die Errichtung einer Lärmschutzwand wäre vom Straßenbaulastträger umzusetzen. In einem separaten Planverfahren wären die örtlichen Gegebenheiten/ Machbarkeit und v. a. die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme aus Kostengründen zu prüfen. Hierbei sind auch Grundstückszukäufe erforderlich.
Bei den vorliegenden Lärmbelastungen bzw. Betroffenheiten ist es nicht wahrscheinlich, dass einer solchen Maßnahme zugestimmt wird.
Somit sind als vorrangige Maßnahmen eine Geschwindigkeitsreduzierung (kurzfristig umsetzbar) und der Belagsaustausch in diesem Bereich aufgenommen.

Stadt Bühl
Fachbereich
Stadtentwicklung – Bauen – Immobilien
Abteilung Stadtentwicklung
Friedrichstraße 6
77815 Bühl

Bühl, 11.10.2021

Lärmaktionsplan Bühl auf Grundlage der Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm);
Anregung im Rahmen der Offenlage

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Offenlage des Lärmaktionsplanes können wir als direkt von Lärm betroffene Anwohner die Erkenntnisse des Gutachtens voll und ganz bestätigen.

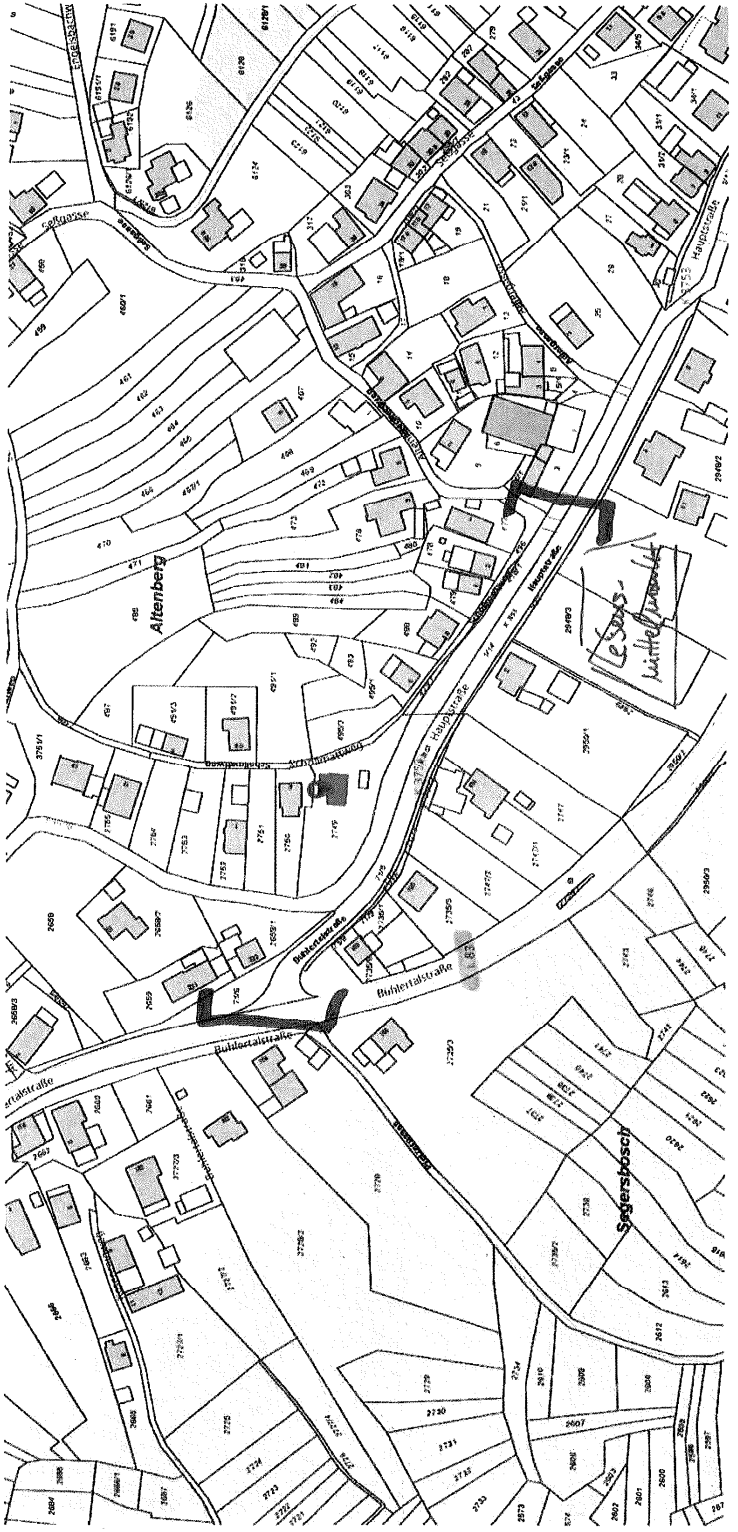
Wir befürworten das vorgeschlagene Tempolimit von 30 km/h auf der L83 in Bühl-Altschweier und regen an, dieses im Bereich der Abzweigung L83 / K3753, Bühlertalstraße, 77815 Bühl-Altschweier bzw. Hauptstraße, 77830 Bühlertal bis mindestens zum Ortsende Altschweier, oder sinnigerweise besser noch bis zum dortigen Lebensmittelmarkt, auszuweiten (siehe Plan, Anlage 1).

Durch die konkret geplante Erweiterung des Lebensmittelmarktes, ist hier zusätzlich mit einer Zunahme des Verkehrs (und damit der Lärmemissionen) in diesem Bereich zu rechnen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Hauptstraße wurde aufgrund der vergleichsweise geringen Verkehrsmenge nicht bei der Lärmaktionsplanung berücksichtigt. Diese würde zu keinen Lärmbelastungen führen, die eine Geschwindigkeitsanordnung erforderlich macht. Die Informationen werden im Rahmen des Verkehrsentwicklungskonzeptes zur Mobilität der Stadt Bühl aufgenommen.



Stadt Bühl
Fachbereich
Stadtentwicklung – Bauen – Immobilien
Abteilung Stadtentwicklung
Friedrichstraße 6
77815 Bühl

Bühl, 11.10.2021

Lärmaktionsplan Bühl auf Grundlage der Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm);
Anregung im Rahmen der Offenlage

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Offenlage des Lärmaktionsplanes können wir als direkt von Lärm betroffene Anwohner die Erkenntnisse des Gutachtens voll und ganz bestätigen.

Wir befürworten das vorgeschlagene Tempolimit von 30 km/h auf der L83 in Bühl-Altschweier und regen an, dieses im Bereich der Abzweigung L83 / K3753, Bühlertalstraße, 77815 Bühl-Altschweier bzw. Hauptstraße, 77830 Bühlertal bis mindestens zum Ortsende Altschweier, oder sinnigerweise besser noch bis zum dortigen Lebensmittelmarkt, auszuweiten (siehe Plan, Anlage 1).

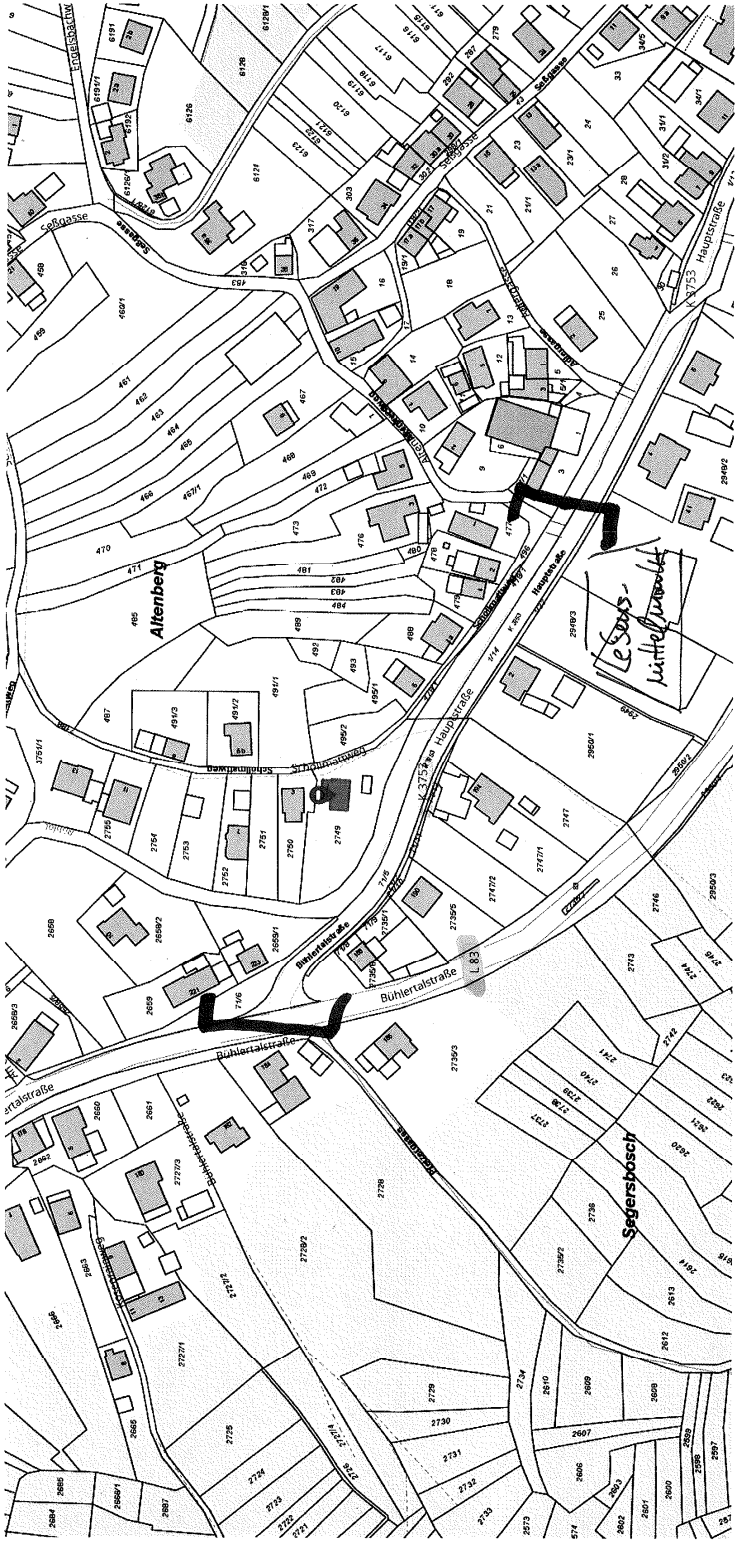
Durch die konkret geplante Erweiterung des Lebensmittelmarktes, ist hier zusätzlich mit einer Zunahme des Verkehrs (und damit der Lärmemissionen) in diesem Bereich zu rechnen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Hauptstraße wurde aufgrund der vergleichsweise geringen Verkehrsmenge nicht bei der Lärmaktionsplanung berücksichtigt. Diese würde zu keinen Lärmbelastungen führen, die eine Geschwindigkeitsanordnung erforderlich macht. Die Informationen werden im Rahmen des Verkehrsentwicklungskonzeptes zur Mobilität der Stadt Bühl aufgenommen.

Anlage 1



Lärmaktionsplan

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen des Lärmaktionsplanes möchte ich mich hiermit beteiligen.

Generell bin ich dafür, im gesamten Stadtgebiet und den Gemeinden Tempo 30 einzuführen. Das würde zu einem gleichmäßigeren Verkehrsfluss führen und die Geschwindigkeiten von PKW, Radfahrern und Fußgängern annähern.
20er Zonen, wie in der Bühler Hauptstraße halte ich auch wegen der fehlenden Querungshilfen für problematisch. Tafeln zur Geschwindigkeitsanzeige sind nett und wohl weitestgehend wirkungslos.
Was hilft es, wenn ich den Verdacht habe, dass das Auto am hellichten Tag zu schnell an mir vorbeifährt und dies bestätigt sehe, wenn auf der Tafel 76 km/h erscheint? (Bühlertalstraße 121, 30er Zone!) Warum wird so wenig geblitzt? Im Abschnitt der Bühlertalstraße in Altschweier zwischen Kreisverkehr und Werkstatt Meier scheint mir der Verkehr sehr zugenommen zu haben. Eine Umgestaltung der Straße mit eingezeichneten Parkplätzen, insbesondere im Bereich Rathausstraße und ehemalige Gaststätte Yburg halte ich für dringend nötig. Immer wieder kommt es gerade hier zu gefährlichen Situationen durch zu eng geparkte Fahrzeuge, zu schnelle Autos, zu langsame Menschen. Sicherlich wäre eine Verlangsamung des Verkehrs durch 'Hindernisse' wie versetzt aufgestellte, große Blumenkübel oder besser noch, in die Erde gepflanzte Bäume, eine gute Möglichkeit. Überhaupt bieten Bäume und Hecken einen gewissen Lärmschutz und nebenbei sorgen sie mit ihrem Grün und Bunt für Sauerstoff und Lebensqualität.
Wenn nun in der Herrenbergstraße mindestens weitere 15 Wohnungen entstehen und somit mindestens 30 zusätzliche Autos und Besucher unterwegs sein werden, wird die Einmündung in die Bühlertalstraße noch gefährlicher. Mein Vorschlag: hier eine Einbahnstraße Fahrtrichtung Riedboschweg bis zum Riedboschweg zu installieren. Dies würde die Bühlertalsraße auch von Lärm entlasten.

Eine Maßnahme, die bestimmt auch zu einer Verringerung des Verkehrslärms führt, sehe ich in Vimbuch am 'Autobahnzubringer' gegeben. Die Ampel am Real und die folgende beim Abzweig Richtung Weitenung/Steinbach könnten für eine Grüne Welle sorgen. Flüssiger Verkehr macht weniger Lärm als anfahrende und bremsende Fahrzeuge.

Eine weitere Maßnahme, Radfahrer, beispielsweise in der Rheinstraße, auf die Fahrbahn zu bringen. Die Querung am Kreisverkehr Güterstraße ist knifflig und die der Friedrichstraße mindestens gefährlich. Radstreifen auf der Fahrbahn verengen diese zumindestens optisch und sorgen so automatisch für langsamere Fahrweise der KFZ-Lenker.

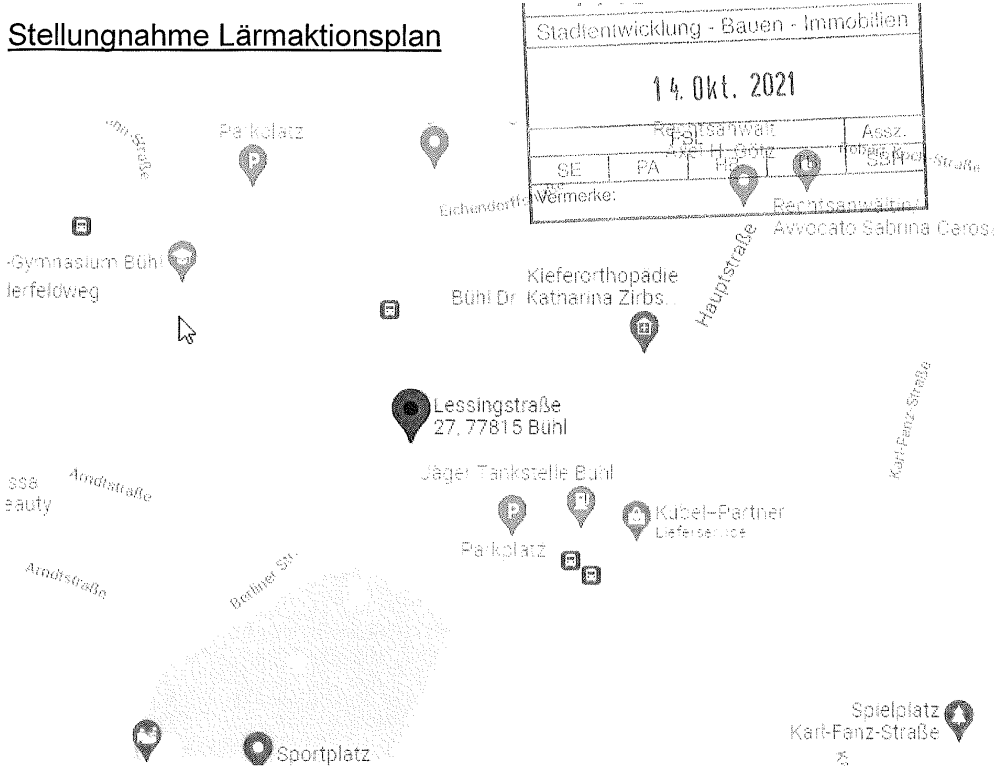
Mit freundlichen Grüßen

Stellungnahme der Verwaltung

Die Informationen werden im Rahmen des Verkehrsentwicklungskonzeptes zur Mobilität für die Stadt Bühl aufgenommen und zudem dem zuständigen Fachbereich, welcher die Einhaltung der Geschwindigkeit kontrolliert, weitergeleitet. Aufgrund der gegenwärtigen örtlichen Gegebenheiten und Straßenverhältnisse dürfen Fahrradschutzstreifen hier nicht angelegt werden. Im Rahmen der Verkehrskonzeption kann die Verkehrslenkung erneut betrachtet werden, welche nicht als Einzelmaßnahme gesehen werden darf, sondern Teil einer Konzeption ist, welche großräumige Auswirkungen mit sich bringt.

Stellungnahme Lärmaktionsplan

Stadtentwicklung - Bauen - Immobilien
14. Okt. 2021
Regiesaal
Assz.
SE | PA | Hz
Vermerke:



Zuerst konnte ich es nicht glauben, aber tatsächlich konnte ich das Gebiet im Bereich K3749, Adalbert-Stifter-Straße, westlich der Hauptstraße im Bereich Jäger Tankstelle nicht finden.

Ich wohne in der Lessingstr. 27. Das Grundstück grenzt auch an die Adalbert-Stifter-Straße.

Schon morgens ab 4.30 Uhr beginnt der Verkehr über auf der K3749 in Richtung Industriegebiet. Es ist nicht möglich zu dieser Zeit bei offenem Fenster zu schlafen, das werden Ihnen auch die anderen Bewohner dieses Gebiets bestätigen. Man hat den Eindruck auf der Autobahn zu schlafen.

Grund hierfür ist zum einen der höhe Durchgangsverkehr, als auch die zu hohe Geschwindigkeit. Die vorgeschriebenen 50 km/h werden schon tagsüber so gut wie nicht eingehalten, zur Frühschicht überhaupt nicht. Es ist ja verständlich, die Straße ist ausgebaut, wie ein „Autobahnzubringer". Diese Tatsache ist auch der Grund für die häufen Unfälle im Kreuzungsbereich zur Adalbert-Stifter-Straße.

Ab 7 Uhr geht dann der Busverkehr und die Zubringerfahrten zum Windeckgymnasium los. Die Fahrzeuge schieben sich aneinander vorbei.

Später dann kommen die Autos der Beschäftigten in der Stadt, viele wählen diesen Weg und fahren nicht über die Hauptstraße und dann noch die Besucher der Stadt.

Und mindestens 80% all dieser halten sich nicht an das Tempo 30 Schild, auch die Busse nicht!

Und dann gibt es noch die Mopeds mit „Rasenmähermotor" und eine ganze Reihe von Posern. Später fahren dann alle die Strecke wieder zurück.

Gerne lade ich den Gemeinderat in meinen Garten zum Kaffee (wegen Corona, auch im Haus ist es laut), damit Sie sich überzeugen können, welche Belastung dies ist.

Eine Vorsprache r brachte außer einem: „Lärm ist sehr gesundheitsschädlich" nicht einmal eine einzige Radarkontrolle.

Hier nun meine Vorschläge zum Lärmschutz:

Entlang der K3749 von der Adalbert-Stifter-Straße gibt es einen Grünstreifen. Auf diesem könnte eine Bucht zum Anhalten für die Eltern geschaffen werden um ihre Kinder, die zum Gymnasium wollen aussteigen zu lassen. Der Gehweg führt dort direkt daran vorbei. Und auch eine Bushaltestelle dort wäre sehr von Nutzen.

Diese Pkw und Busse müssten schon nicht mehr in die Adalbert-Stifter-Straße einbiegen.

In diesem Zusammenhang sollte die Geschwindigkeit in diesem Bereich heruntergesetzt werden, um Gefahren einzudämmen.

Im Bereich Jägerkreisel bis zur Adalbert-Stifter-Straße sollte geprüft werden, ob nicht eine Lärmschutzwand helfen könnte, den Lärm einzudämmen, scheinbar gab es in früheren Zeiten eine, die abgebaut wurde.

Eine Möglichkeit wäre auch einen Kreisel im Bereich K3749, Adalbert-Stifter-Str. und Berliner-Straße einzurichten, um Geschwindigkeit zu reduzieren und bessere Einfahrten der Straßen rechts und links zu gewähren.

Der Radweg vom Jägerkreisel Richtung Industriegebiet überquert die Adalbert-Stifter-Straße. Hier sollte dem Radweg Vorfahrt gewährt werden. Dies würde helfen, die Geschwindigkeit der in die Adalbert-Stifter-Straße einfahrenden Fahrzeuge zu mindern. Ebenso ist zu überlegen, ob die Lessingstraße und die Eichendorffstraße zu Vorfahrtstraßen (also rechts vor links) werden. Auch hiermit würde ein Durchbrausen mit 60 „Sachen" erschwert.

Zu den Vorschlägen des Ingenieurbüros kann ich nur anmerken:

Tempo 30 wird nicht eingehalten, wenn es nur mit Schildern eingerichtet wird. Notwendigerweise muss die Straße verschmälert werden etc. .

Tempo 30 in nur einzelnen Gebieten hilft nicht wirklich. Lästig ist vor allem das Abbremsen und dann wieder Beschleunigen, um die verlorenen Sekunden wieder einzuholen. Das nervt ungemein!

Sinnvoll ist nur ein generelles Tempo 30 in der Stadt. Nur so gewöhnt sich der Autofahrer daran. Ich fahre selbst Auto und frage mich oft, gilt hier 30 km/h oder 50 km/h. Ich weiß, keiner kann sich vorstellen, dass dies kommt. Autofahren bedeutet immer noch ein Stück Freiheit. Aber wer hätte in den 80ern geglaubt, dass es einmal zu einem Rauchverbot am Arbeitsplatz, im Restaurant, etc.… kommt.

Anstatt das Geld in neue Straßenbeläge zu investieren, wäre es besser Elektrobusse zu kaufen. Der öffentliche Nahverkehr soll doch gestärkt werden. Aber Busse, glauben Sie es mir, sind besonders laut.

Und noch eines: Routenplaner müssen gezwungen werden ihre Fahrvorschläge anzupassen. Wenn ich eingebe, ich möchte z.B. zum Aldi fahren, führen diese mich am Bahnhof vorbei in die Rheinstraße, anstatt über die K3749 gleich ins Industriegebiet. Und dies gilt auch für den Durchgangsverkehr durch Bühl, da wird kein Fahrzeug über die Industriestraße geleitet.

Mein Wunsch wäre eine Kampagne zur Aufklärung über die Gründe der künftigen Geschwindigkeitsbeschränkungen. Kaum einem Autofahrer ist bewusst, was das schnellere Fahren für die Anwohner bedeutet. Jeder denkt doch, bin halt ein bisschen zu schnell unterwegs, und nicht, oh jeh, ich schade der Gesundheit der Menschen die hier leben. Dies wäre meiner Meinung nach auch wichtig, um die Akzeptanz der neuen 30er Zonen zu erreichen. Kaum einem ist bewusst, dass dies jetzt durch eine EU-Verordnung kommt; und bei EU-Verordnung sehen viele schon rot und fühlen sich bevormundet.

Bühl, den 14.10.21

Hallo

ich habe in der Zeitung gelesen, dass Sie sich um die Lärmanalysen in Bühl (Baden) kümmern.

In dem Zeitungsartikel wurden einige Straßen aufgelistet, die einer starken Lärmbelastung ausgesetzt sind.

Verwundert, enttäuscht habe ich erfolglos nach der Adalbert-Stifter-Straße gesucht.

Diese Straße führt von der K3749 zum Windeckgymnasium. Und dies ist ein Sachverhalt, der zu großem Verkehrslärm führt.

Ich schätze, dass mindestens 30 Busse tägliche in dem betroffenen Abschnitt verkehren. Dazu kommen die Bringerfahrten der Eltern und besonders laut, die Mopeds der Jugendlichen, die vorbeirauschen.

Morgens schieben sich die Fahrzeuge in beiden Richtungen an meinem Haus (Lessingstr. 27) vorbei.

Die Straße wird auch als Zu- und Abfahrt zu den Arbeisplätzen in Bühl genutzt, da sie parallel zur Hauptstraße verläuft,

und abends, das "Highlight": Poser, die ihre PS vorführen müssen.

Ich habe schon [redacted] vorgesprochen, aber da tut sich überhaupt nichts, keine Verkehrskontrolle, keine beruhingenden Maßnahmen, absolut nichts.

Jetzt habe ich große Hoffnung in Sie!

Bitte schauen Sie es sich einmal an, gerne bei einem Kaffee in meinem Garten.

Mit freundlichen Grüßen

Stellungnahme der Verwaltung

Die Lärmkarten wurden auf Grundlage von rechtlich vorgegebenen Berechnungsvorschriften durchgeführt, auf die im Bericht zum Lärmaktionsplan verwiesen wird. Die Berechnungen wurden für alle Gebäude im Stadtgebiet durchgeführt.
In den Lärmkarten der Anlage sind, wie in der Darstellung beschrieben, die Lärmpegel tags LrT ≥ 59 dB(A) (Anlage 3.1.5) bzw. nachts LrN ≥ 49 dB(A) (Anlage 3.2.5) dargestellt. Diese Werte entsprechen den Immissionsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung für Allgemeine Wohngebiete. An den Gebäuden ohne Eintrag des Lärmpegels liegen geringere Lärmpegel vor, wie auch an Ihrem Gebäude. Wenngleich Verkehrslärmimmissionen in dieser Größenordnung wahrnehmbar sind, besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen wie die Errichtung einer Lärmschutzwand. Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung für Allgemeine Wohngebiete sind eingehalten. Diese sind maßgeblich für die Lärmvorsorge beim Neubau oder Ausbau von Straßen und werden vom Gesetzgeber als zumutbar hinsichtlich Verkehrslärm erachtet. Zumal die Auslösewerte für Lärmsanierung von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts, die für bauliche Maßnahmen an bestehenden Verkehrswegen maßgebend sind, deutlich unterschritten werden.

Die Geschwindigkeitskontrollen der Stadt Bühl können ab Herbst forciert werden. Die Stellungnahme wird an den zuständigen Fachbereich weitergeleitet.

Eine Haltebucht auf der K3749 ist auf Grund des zu haltenden Verkehrsflusses an dieser bedeutenden Straße nicht möglich. Ersatzweise könnten Kinder auch beim Sportzentrum aussteigen, wenn von den Eltern gewünscht, da hier bereits eine gute fußläufige Verbindung besteht. Als Lärmschutzmaßnahme von der Innenstadt bis zum Jägerkreisel ist im Lärmaktionsplan eine Temporeduzierung auf 30 km/h vorgesehen. Zudem tragen die neu erstellten Gebäude entlang der Hauptstraße zur Lärmreduzierung im rückwärtigen Bereich bei.

Eine Vorfahrtsberechtigung für Radfahrer vom Jägerkreisel Richtung Industriegebiet ist aus sicherheitstechnischen Gründen nicht möglich.
Eine Vorfahrtsberechtigung der Lessing- und der Eichendorffstraße erfordert eine technische Straßenumgestaltung der Bordsteine und zudem würde es die Vorfahrtsberechtigung der Radfahrer an dieser Stelle verändern, was des Radverkehrsnetz unterbricht. In einem Gesamtkonzept für verkehrslenkende Maßnahmen wird nicht nur dieser Bereich als Maßnahme vom Lärmaktionsplan bearbeitet, sondern der gesamte innenstädtische Bereich, da dies als Einheit betrachtet werden muss.
Die Anmerkung, dass Tempo 30 aufgrund der Beschleunigungsvorgänge zu erhöhter Lästigkeit führt, lässt sich fachlich nicht bestätigen. Auch Forschungsvorhaben diesbezüglich haben ergeben, dass die Anordnung von Tempo 30 zu einer schalltechnischen Verbesserung führt, sowohl objektiv durch Messungen als auch subjektiv durch die Wahrnehmung der Anwohner.
Hinsichtlich einer generellen Einführung von Tempo 30 anstatt Tempo 50 sowie bezüglich der Fahrvorschläge der Routenplaner kann die Stadt Bühl über den Lärmaktionsplan keinen Einfluss nehmen.

Anlage 7: Maßnahmenkatalog zur Beschlussfassung des Lärmaktionsplans Bühl

Kurzfristige Maßnahmen (< 2 Jahre)

lfd. Nr.	Straßenzug/ Bereich	Maßnahme	Pegelminde-rung	Bemerkungen	Priorität
1a k	**L 83** **OD Altschweier** zw. Edit-Stein-Str. 7 u. KV Mattenmühle	Temporeduzierung auf durchgehend 50 km/h tags/nachts	2 dB (T70 zu T50)	-Bereiche mit Beurteilungspegel > 65 dB(A) tags (punktuell) und > 55 dB(A) nachts (im Teilbereich westlich Hessensteg) -Anordnung der Maßnahme durch die Straßenverkehrsbehörden.	hoch
1b k	**L 83** **OD Altschweier** zw. KV Mattenmühle u. Ortsende im Osten	Temporeduzierung auf durchgehend 30 km/h tags/nachts	2,5 dB (T50 zu T30)	-Bereiche mit Beurteilungspegel > 65 dB(A) tags und > 55 dB(A) nachts, punktuell > 70 dB(A) tags und > 60 dB(A) nachts -Anordnung der Maßnahme durch die Straßenverkehrsbehörden.	hoch

lfd. Nr.	Straßenzug/ Bereich	Maßnahme	Pegelminde-rung	Bemerkungen	Priorität
2 k	**K 3763 Vimbucher Straße** zw. Seemattenstr. u. Vimbucher Str. 15	Temporeduzierung auf durchgehend 30 km/h tags/nachts in beide Richtungen	2,5 dB (T50 zu T30)	-Bereiche mit Beurteilungspegel > 65 dB(A) tags (punktuell) und > 55 dB(A) nachts (in Teilbereichen) -Anordnung der Maßnahme durch die Straßenverkehrsbehör-den.	hoch
3 k	**K 3764 Hauptstraße nördl. KV Rheinstraße** zw. KV Rheinstr. u. Friedrich-Ebert-Str.	Temporeduzierung auf durchgehend 30 km/h tags/nachts	2,5 dB (T50 zu T30)	- Bereiche mit Beurteilungspegel > 65 dB(A) tags und > 55 dB(A) nachts, punktuell > 70 dB(A) tags und z.T. > 60 dB(A) nachts -Anordnung der Maßnahme durch die Straßenverkehrsbehör-den.	hoch
4 k	**Rheinstraße** zw. KV Hauptstr. u. Bahnstrecke	Temporeduzierung auf durchgehend 30 km/h tags/nachts	2,5 dB (T50 zu T30)	- Bereiche mit Beurteilungspegel > 70 dB(A) tags und > 60 dB(A) nachts -Anordnung der Maßnahme durch die Straßenverkehrsbehör-den.	hoch

lfd. Nr.	Straßenzug/ Bereich	Maßnahme	Pegelminde-rung	Bemerkungen	Priorität
5 k	**K 3764 Bühlertalstraße** zw. Grabenstr. u. Bühlertalstr. 48	Temporeduzierung auf durchgehend 30 km/h tags/nachts	2,5 dB (T50 zu T30)	- Bereiche mit Beurteilungspegel > 65 dB(A) tags und > 55 dB(A) nachts, Kreuzungsbereich Grabenstr. > 70 dB(A) tags und > 60 dB(A) nachts -Anordnung der Maßnahme durch die Straßenverkehrsbehörden.	hoch
6 k	**L 85 Vimbuch Bereich Neukritt**	Belagsaustausch in einen lärmoptimierten Asphalt, z.B. SMA LA o. ä.	Bis 3 dB	-Bereiche mit Beurteilungspegel > 65 dB(A) tags und > 55 dB(A) nachts -Abstimmungen mit Straßenbaulastträger erforderlich -Beachtung aktueller Entwicklungen bei der Auswahl des lärmoptimierten Asphalts, auch hinsichtlich Haltbarkeit -Lärmoptimierter Asphalt für innerörtliche Situationen gegenüber herkömmlichem Asphalt nahezu kostenneutral, sofern ohnehin ein Belagsaustausch ansteht.	hoch

lfd. Nr.	Straßenzug/ Bereich	Maßnahme	Pegelminderung	Bemerkungen	Priorität
7 k	**Landes/ Kreisstraßen im Stadtgebiet**	Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes bzw. Landes (Landesstraßen) sowie des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (Kreis/Gemeindestr.)	Keine Reduzierung Außenlärmpegel	-Lärmsanierungsprogramm für Bühl wurde bereits durchgeführt (2015) -Aktive Maßnahmen haben vom Grundsatz her Vorrang vor passiven Maßnahmen, Maßnahme führt zu keiner Minderung der Außenlärmpegel -Ergänzende Maßnahme zu den vorgeschlagenen aktiven Maßnahmen, wenn durch diese keine weiteren Pegelminderungen möglich sind. -Anforderungen an den Lärmschutz ergibt sich aus den Regelwerken der Lärmsanierung bzw. des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.	hoch
8 k	**K 3764 Bühlertalstraße** zw. Riedboschweg u. KV Mattenmühle	Temporeduzierung auf durchgehend 30 km/h tags/nachts	2,5 dB (T50 zu T30)	-Maßnahme wurde aufgrund der Anregungen aus der Bürgerschaft im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung aufgenommen. -Anordnung der Maßnahme durch die Straßenverkehrsbehörde, Abstimmungen erforderlich.	hoch
9 k	**BAB A 5 Bereich Bühl**	Temporeduzierung auf durchgehend 120 km/h tags/nachts	<1 dB	-Maßnahme wurde aufgrund der Vielzahl der Anregungen aus der Bürgerschaft im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung aufgenommen. -Anordnung der Maßnahme durch die Straßenverkehrsbehörde, Abstimmungen erforderlich.	hoch

Kurz/mittelfristige Maßnahmen (< 2-5 Jahre)

lfd. Nr.	Straßenzug/ Bereich	Maßnahme	Pegelminde-rung	Bemerkungen	Priorität
1a km	**K 3764 Hauptstraße südl. Bühlertalstr. im Rahmen der geplanten Neugestaltung**	Temporeduzierung auf durchgehend 30 km/h tags/nachts	2,5 dB (T50 zu T30)	- Bereiche mit Beurteilungspegel > 65 dB(A) tags und > 55 dB(A) nachts, nördlich Robert-Koch-Str. > 70 dB(A) tags und z.T. > 60 dB(A) nachts -Anordnung der Maßnahme durch die Straßenverkehrsbehör-den, daher Abstimmungen erforderlich. - Prüfung von verkehrlichen Gesichtspunkten, z. B.: Verlage-rungseffekten auf andere Straßen, Leistungsfähigkeit und Auswirkungen auf ÖPNV	hoch
1b km		Belagsaustausch in einen lärmoptimierten Asphalt, z.B. SMA LA o. ä.	bis 3 dB	-Abstimmungen mit Straßenbaulastträger erforderlich -Beachtung aktueller Entwicklungen bei der Auswahl des lärmoptimierten Asphalts, auch hinsichtlich Haltbarkeit -Lärmoptimierter Asphalt für innerörtliche Situationen gegen-über herkömmlichem Asphalt nahezu kostenneutral, sofern ohnehin ein Belagsaustausch ansteht.	hoch

Mittelfristige Maßnahmen (> 2 Jahre)

lfd. Nr.	Straßenzug/ Bereich	Maßnahme	Pegelminde-rung	Bemerkungen	Priorität
1 m	**L 83** **OD Altschweier**	Belagsaustausch in einen lärmoptimierten Asphalt, z.B. SMA LA o. ä.	bis 3 dB	-Bereiche mit Beurteilungspegel > 65 dB(A) tags und > 55 dB(A) nachts, punktuell > 70 dB(A) tags und > 60 dB(A) nachts -Abstimmungen mit Straßenbaulastträger erforderlich. -Beachtung aktueller Entwicklungen bei der Auswahl des lärmoptimierten Asphalts, auch hinsichtlich Haltbarkeit. -Lärmoptimierter Asphalt für innerörtliche Situationen gegen-über herkömmlichem Asphalt nahezu kostenneutral, sofern ohnehin ein Belagsaustausch ansteht.	hoch

Mittel/langfristige Maßnahmen (> 5 Jahre)

lfd. Nr.	Straßenzug/ Bereich	Maßnahme	Pegelminde-rung	Bemerkungen	Priorität
1 ml	**Gesamtkonzept verkehrslenkende Maßnahmen**	Verkehrsentlastung in innerstädtischen Be-reichen		Verkehrslenkende Maßnahmen zur Verkehrsentlastung im innerstädtischen Bereich werden im Rahmen eines Gesamt-konzepts geprüft.	hoch
2 ml	**K 3763 neue Verbindung B3/L 85**	Ortsumgehung Bühl/Vimbuch	Im Detail zu er-mitteln	-Umsetzung der Maßnahme durch den Straßenbaulastträger im Rahmen der finanziellen Mittel -Negative Auswirkungen durch den Neubau der Straße wären im Planverfahren zu prüfen, insbesondere nach den Vorgaben der 16. BImSchV.	hoch
3 ml	**BAB A 5 Bereich Bühl**	Lückenschluss zwi-schen Vimbucher Autobahnbrücke und Herzigbrücke		-Maßnahme wurde aufgrund der Vielzahl der Anregungen aus der Bürgerschaft im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung aufgenommen. -Anordnung der Maßnahme durch den Straßenbaulastträger, Abstimmungen erforderlich.	hoch

Hinweise zu ruhigen Gebieten

lfd. Nr.	Straßenzug/ Bereich	Maßnahme	Priorität
1	**Bestehende und geplante Wohngebiete sowie verkehrsberuhigte Bereiche**	Berücksichtigung der Belange des Schallschutzes im Rahmen künftiger Planungen, z. B. im Rahmen der Verkehrs- und Bauleitplanung. Auch negative Auswirkungen durch Geräusche auf bislang ruhige Wohngebiete bzw. verkehrsberuhigte Bereiche abseits der Hauptverkehrsachsen sollten durch entsprechende Planungen vermieden werden.	hoch
2	**Grünflächen/ Naherholungsgebiete**	Die Ausweisung ruhiger Gebiete, z. B. von Grünflächen, naturnahen Gebiete zum Wandern/Radfahren, innerörtlichen Erholungsgebieten, soll im Zuge der parallel stattfindenden Fortschreibung des Flächennutzungsplanes/Landschaftsplanes geprüft werden.	hoch