



Stadt Sachsenheim

Lärmaktionsplan
gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Entwurf vom 01.06.2018

1 Allgemeines

1.1 Beschreibung der Stadt Sachsenheim sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen die zu berücksichtigen sind

Sachsenheim ist eine Flächenstadt mit einer Südost-Nordwest-Ausdehnung von etwa 17 Kilometern. Sachsenheim hat ca. 18.786 Einwohner (Stand April 2017) und besteht aus den Stadtteilen Großsachsenheim (10.169 EW) und Kleinsachsenheim (4.390 EW) sowie den ländlich geprägten Stadtteilen Hohenhaslach (2.345 EW), Ochsenbach/Kirbachhof (830 EW), Spielberg (377 EW) und Häfnerhaslach (675 EW), welche im Tal des Kirbachs im süd-westlichen Teil des Strombergs liegen (teilweise Quelle: wikipedia.org/wiki/Sachsenheim).

Die Stadt Sachsenheim als Kleinzentrum liegt zwischen den beiden Mittelzentren Vaihingen an der Enz (9 km) und Bietigheim-Bissingen (7 km) im Landkreis Ludwigsburg und wird lt. Regionalplan der Region Stuttgart der Randzone um den Verdichtungsraum Stuttgart zugeordnet. Das Mittelzentrum Ludwigsburg liegt ca. 16 km entfernt. Jeweils rd. 30 km entfernt liegen die Oberzentren Stuttgart (südliche Richtung), Pforzheim (westliche Richtung) und Heilbronn (nördliche Richtung).

Die Anbindung an den überregionalen Verkehr erfolgt über die A 81 (Anschlussstelle Ludwigsburg-Nord). Eine weitere wichtige Verkehrsachse in Ost-West bzw. West-Ost Richtung ist die L 1125 mit Anbindung an die B 27 im Osten (Bietigheim-Bissingen) und die B 10 im Westen (Vaihingen/Enz). Die Ortsdurchfahrten aller Stadtteile sind dem klassifizierten Netz zugeordnet. Mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten Spielberg und Häfnerhaslach, die als Kreisstraßen eingestuft sind, handelt es sich um Landesstraßen, welche untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und vorwiegend dem durchgehenden Verkehr innerhalb des Landes dienen oder zu dienen bestimmt sind. Über die Württembergische Westbahn (Bietigheim-Bissingen – Bruchsal) ist Sachsenheim mit dem Bahnhof im Stadtteil Großsachsenheim an das Bahnnetz angebunden.

Die strategische Lärmkartierung der Orte in der Nähe von klassifizierten Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kfz/Jahr erfolgte für das Bundesland Baden-Württemberg landesweit durch die Landesanstalt für Umwelt und Messungen (LUBW). Demnach wurden im Stadtgebiet Sachsenheim Teilstrecken der L 1125 und der L 1110 berücksichtigt. Grundsätzlich besteht für die Stadt Sachsenheim die Verpflichtung, für diese Hauptverkehrsstraßen gemäß § 47 BImSchG einen Lärmaktionsplan aufzustellen, wenn aus der Strategischen Lärmkartierung des Landes Baden-Württemberg Konflikte erkennbar werden.

Nach den Auswertungen der LUBW sind im Stadtgebiet von Sachsenheim rund 100 Personen von Lärmpegeln über 70 dB(A) ganztags bzw. 60 dB(A) nachts betroffen. Damit bestehen Lärmkonflikte, die im Rahmen einer Lärmaktionsplanung untersucht und wenn möglich durch geeignete Maßnahmen reduziert werden sollten.

Zur Vorbereitung einer Lärmaktionsplanung wurde in einem ersten Schritt die Lärmkartierung für ein umfassenderes Straßennetz durchgeführt werden – unabhängig von den Verpflichtungen, die aus der strategischen Lärmkartierung resultieren (Maßgaben für die Kartierungspflicht einer Straße, Berechnungsvorschrift VBUS).

Diese Kartierung erfolgte nach der in Deutschland geltenden Berechnungsvorschrift RLS-90, um eine spätere Beurteilung von Lärminderungsmaßnahmen nach den in Deutschland einschlägigen Vorschriften zu ermöglichen.

Die strategische Lärmkartierung der Orte in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen/Jahr erfolgte bundesweit durch das Eisenbahnbundesamt (EBA). Die Kartierungsergebnisse wurden am 30.06.2017 veröffentlicht. Informationen hierzu sind im Internet unter www.eba.bund.de zu finden.

Die Stadt Sachsenheim ist durch Fluglärm im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie nicht belastet. Auch sonstige Lärmquellen im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie liegen nicht vor.

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Sachsenheim

Bürgerservice, Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Äußerer Schlosshof 3
74343 Sachsenheim

Gemeindeschlüssel: 08.118.076

Bearbeitung: Herr Hartmut Schmid

Tel.: 07147 / 28-144

Fax: 07147 / 28-147

www.sachsenheim.de

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

Bindungswirkung des Lärmaktionsplans (MVI, 23.03.2012):

Nach § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG sind Maßnahmen in Lärmaktionsplänen durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften (z.B. Planungs-, Bau- oder Straßenverkehrsrecht) durchzusetzen.

Allerdings stellt der Plan keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen dar. Diese können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind. Insoweit bleibt der zuständigen Behörde ein gewisser Ermessensspielraum, ob und wie sie bestimmte Maßnahmen durchführt.

Sind die Abwägungen bei der Maßnahmenplanung rechtsfehlerfrei durchgeführt worden und liegen die Voraussetzungen nach Fachrecht (z.B. Straßenverkehrsrecht) vor, so hat die zuständige Behörde die Maßnahme umzusetzen.

Der Lärmaktionsplan entfaltet keine unmittelbare Rechtswirkung für oder gegen den Bürger. Für die öffentliche Verwaltung ist er insofern verbindlich, dass sie bei planungsrechtlichen Festlegungen (etwa bei der Aufstellung eines Bebauungsplans) die Aussagen des Lärmaktionsplans bei der Abwägung der verschiedenen Belange (Belange des Umweltschutzes, der Wirtschaft usw.) zu berücksichtigen hat. Sie kann bei dieser Abwägung anderen Belangen eine größere Bedeutung zumessen als dem Belang des Lärmschutzes. Der Lärmaktionsplan kann andererseits die Belange des Lärmschutzes konkretisieren und diesem dadurch größeren Einfluss auf den Abwägungsvorgang verleihen.

Der Bürger hat aufgrund der bloß verwaltungsinternen Wirkung des Lärmaktionsplans keine Möglichkeit, die Umsetzung bestimmter im Lärmaktionsplan genannter Maßnahmen einzufordern. Aus einem Lärmaktionsplan allein lässt sich nicht ableiten, dass eine bestimmte Maßnahme realisiert werden muss.

1.4 Geltende Grenzwerte

Die geltenden nationalen Grenzwerte sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Anwendungsbereich Nutzungsart	Lärmvorsorge 16. BImSchV ¹		Lärmsanierung VLärmSchR 97 ²		Verkehrsbeschränkungen Lärmschutz-Richtlinien-StV ³	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Wohngebiete	59	49	67 ⁴ 65	57 ⁴ 55	70	60
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	64	54	69 ⁴ 67	59 ⁴ 57	72 ⁴ 70	62 ⁴ 60
Gewerbegebiete	69	59	72	62	75	65

Angaben in dB(A)

¹ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist

² Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 - VLärmSchR 97), Bundesministerium für Verkehr, 30.06.1997 (VkBl. 1997 S. 434), zuletzt geändert am 04.08.2006 (VkBl. 2006 S. 665)

³ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn, 23.11.2007

⁴ Regelungen zum Verkehrslärmschutz an Straßen – Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Landesstraßen, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, Stuttgart, 22.01.2016

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der strategischen Lärmkartierung

Geschätzte Zahl der von Lärm an **Hauptverkehrsstraßen** belasteten Personen ¹

L _{DEN} in dB(A)	Belastete Personen	L _{Night} in dB(A)	Belastete Personen
über 55 bis 60	136	über 50 bis 55	104
über 60 bis 65	98	über 55 bis 60	118
über 65 bis 70	115	über 60 bis 65	80
über 70 bis 75	82	über 65 bis 70	16
über 75	14	über 70	0
Gesamt	445	Gesamt	318

Geschätzte Zahl der von Lärm an **Hauptverkehrsstraßen** belasteten Flächen und Wohnungen ¹

L _{DEN} in dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen
über 55 bis 65	1,2	193
über 65 bis 75	0,3	92
über 75	0,1	6
Gesamt	1,6	291

¹ www.lubw.de, Lärmkartierung Baden-Württemberg 2012, Stand 31.10.2013

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Hinweis: Zur Einstufung und Bewertung siehe auch Anlage 1, zur Ermittlung der Werte Anlage 2.

Die Lärmsanierungswerte werden an zahlreichen Stellen überschritten, an denen die Wohngebäude nahe an der Straße stehen.

An 336 Gebäuden wird der Lärmsanierungswert überschritten, davon an 180 Gebäuden nur im Nachtzeitraum und an 156 Gebäuden sowohl tags als auch nachts.

In Wohngebieten wird der Lärmsanierungswert tags bei 81 Gebäuden und nachts bei 175 Gebäuden an mindestens einer Fassade überschritten. In diesen Gebäuden leben 325 bzw. 733 Einwohner. In Mischgebieten wird der Lärmsanierungswert tags bei 75 Gebäuden und nachts bei 160 Gebäuden an mindestens einer Fassade überschritten. In diesen Gebäuden leben 289 bzw. 576 Einwohner.

Die Auslösewerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden an einigen Stellen überschritten, an denen die Wohngebäude besonders nahe an der Straße stehen.

An 102 Gebäuden wird der Auslösewert überschritten, davon an 89 Gebäuden nur im Nachtzeitraum und an 13 Gebäuden sowohl tags als auch nachts.

In Wohngebieten wird der Auslösewert tags bei 4 Gebäuden und nachts bei 34 Gebäuden an mindestens einer Fassade überschritten. In diesen Gebäuden leben 9 bzw. 121 Einwohner. In Mischgebieten wird der Auslösewert tags bei 9 Gebäuden und nachts bei 68 Gebäuden an mindestens einer Fassade überschritten. In diesen Gebäuden leben 34 bzw. 269 Einwohner.

2.3 Angaben von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die Lärmbrennpunkte wurden durch die Analyse der Lärmkarten, Konfliktkarten und Betroffenenstatistiken ausgewertet (siehe auch Anlage 2). Folgende Bereiche sind dabei hervorzuheben, in denen die Auslösewerte an mehreren Gebäuden in einem engen räumlichen Zusammenhang überschritten werden:

- Sersheimer Straße
- Oberriexinger Straße
- Hauptstraße
- Ludwigsburger Straße
- Großsachsenheimer Straße
- Löchgauer Straße
- Ochsenbacher Straße
- Dorfstraße

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Im Gebiet der Stadt Sachsenheim wurden folgende lärmindernden Maßnahmen in der Vergangenheit umgesetzt:

Zeitraumen	Maßnahme
1989 bis 1993	Staatliches Förderprogramm zum Einbau von Lärmschutzfenstern in der Hauptstraße und Sersheimer Straße

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre

Der Schwerpunkt der Maßnahmen wird mangels Alternativen auf die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h gesetzt.

Hinweis: die Genehmigungsfähigkeit der Maßnahmen wurde aus schalltechnischer Sicht nachgewiesen (vgl. Anlage 2). Eine Entscheidung erfolgt jedoch letztlich durch das LRA Ludwigsburg – dabei werden auch andere nicht-akustische Aspekte einbezogen.

Maßnahme M1: Sersheimer Straße - Hauptstraße - Ludwigsburger Straße

Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags beginnend in der Sersheimer Straße (ab Einmündung Kleinsachsenheimer Straße) über die Hauptstraße bis in die Ludwigsburger Straße (Ende bei der AGIP Tankstelle).

Maßnahme M2: Oberriexinger Straße

Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts in der Oberriexinger Straße zwischen Hauptstraße im Süden und Fuchsweg im Norden.

Hinweis: in diesem Bereich ist die Geschwindigkeit aus Verkehrssicherheitsgründen schon heute tagsüber auf 30 km/h begrenzt.

Maßnahme M3: Großsachsenheimer Straße - Löchgauer Straße

Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags beginnend in der Großsachsenheimer Straße (ab Einmündung Friedenstraße) bis in die Löchgauer Straße (Ende nach dem Kleeblattpflegeheim bei der Einmündung Eugen-Doster-Straße).

Hinweis: auch aus Gründen der Verkehrssicherheit (Pflegeheim, Schulweg und Fußgängerampel in der Löchgauer Straße mit hohem Schüleraufkommen, sowie der problematischen Verkehrssituation im Bereich des sog. „Stachus“ – Ausstraße / Torstraße, Großsachsenheimer Straße, Alte Großsachsenheimer Straße) ist eine uneingeschränkte Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h sinnvoll.

Maßnahme M4: Ochsenbacher Straße

Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts beginnend in der Ochsenbacher Straße (ab Rinnenstraße / Allmandklinge) bis Freudentaler Straße (Ende bei der Einmündung Vaihinger Straße).

Hinweis 1: Im weiteren Verlauf der Freudentaler Straße (östlich der Vaihinger Straße) ist bereits heute die Geschwindigkeit nachts auf 30 km/h reduziert.

Hinweis 2: in der Ochsenbacher Straße zwischen Allmandklinge und An der Steige wäre auch ein uneingeschränktes Tempolimit 30 km/h in Betracht zu ziehen, weil im Bereich der Bushaltestelle in der Ochsenbacher Straße / Einmündungsbereich Allmandklinge das Geschwindigkeitsverhalten sehr hoch ist. Die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs ist dort aber nicht möglich, der Einbau einer Querungshilfe wäre nur durch eine bauliche Veränderung bzw. Verbreiterung der Straße möglich. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung könnte hier zu mehr Verkehrssicherheit beitragen.

Maßnahme M5: Dorfstraße

Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts in der Dorfstraße zwischen Ortseingang im Süden und Häfnerhaslacher Straße im Norden.

3.3 Schutz ruhiger Gebiete sowie Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre

Die Stadt Sachsenheim weist keine ruhigen Gebiete aus und plant somit auch keine Maßnahmen zu deren Schutz.

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Sanierungsbedürftige Straßen sollen nach Möglichkeit stets mit einem lärmarmen Asphalt ausgestattet werden. Spätestens bis 2025 soll in allen Ortsdurchfahrten lärmoptimierter Asphalt aufgebracht sein.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h können die Anwohner an den betroffenen Straßenabschnitten um etwa 2,5 dB(A) entlastet werden.

Hinsichtlich der Auslösewerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts kann für die einzelnen Bereiche festgestellt werden:

Maßnahme M1: Sersheimer Straße - Hauptstraße - Ludwigsburger Straße

An 35 Gebäuden wird der Auslösewert überschritten. Die dort wohnenden 156 Personen können durch die Geschwindigkeitsbegrenzung entlastet werden.

Die Zahl der von Überschreitungen der Auslösewerte betroffenen Einwohner kann von 156 Personen auf 46 Personen deutlich reduziert werden.

Hinweis: auch bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h wird der Auslösewert noch an 8 Gebäuden (46 Einwohner) überschritten.

Maßnahme M2: Oberriexinger Straße

An 10 Gebäuden wird der Auslösewert überschritten. Die dort wohnenden 53 Personen können durch die Geschwindigkeitsbegrenzung entlastet werden.

Die Zahl der von Überschreitungen der Auslösewerte betroffenen Einwohner kann von 53 Personen auf 0 Personen vollständig reduziert werden.

Maßnahme M3: Großsachsenheimer Straße - Löchgauer Straße

An 30 Gebäuden wird der Auslösewert überschritten. Die dort wohnenden 124 Personen können durch die Geschwindigkeitsbegrenzung entlastet werden.

Die Zahl der von Überschreitungen der Auslösewerte betroffenen Einwohner kann von 124 Personen auf 16 Personen deutlich reduziert werden.

Hinweis: auch bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h wird der Auslösewert noch an 6 Gebäuden (16 Einwohner) überschritten.

Maßnahme M4: Ochsenbacher Straße

An 16 Gebäuden wird der Auslösewert überschritten. Die dort wohnenden 55 Personen können durch die Geschwindigkeitsbegrenzung entlastet werden.

Die Zahl der von Überschreitungen der Auslösewerte betroffenen Einwohner kann von 55 Personen auf 0 Personen vollständig reduziert werden.

Maßnahme M5: Dorfstraße

An 4 Gebäuden wird der Auslösewert überschritten. Die dort wohnenden 12 Personen können durch die Geschwindigkeitsbegrenzung entlastet werden.

Die Zahl der von Überschreitungen der Auslösewerte betroffenen Einwohner kann von 12 Personen auf 0 Personen vollständig reduziert werden.

4 Formelle und Finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplanes

TT.MM.2018 [später einzutragen]

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplanes

TT.MM.2023 [später einzutragen]

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit und Protokoll der öffentlichen Anhörung

Vorstellung des Verkehrslärmkatasters in der öffentlichen Sitzung des Gemeinderats am 23.06.2016

Vorstellung des Entwurfs des Lärmaktionsplans in der öffentlichen Sitzung des Gemeinderats am TT.MM.2018 [zu gegebener Zeit bearbeiten]

Der Entwurf des Lärmaktionsplans lag in der Zeit vom TT.MM.2018 bis TT.MM.2018 durch Aushang im Technischen Rathaus sowie auf der Homepage der Stadt Sachsenheim öffentlich aus. Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans konnten in diesem Zeitraum schriftlich abgegeben werden. Unterlagen zur Öffentlichkeitsbeteiligung finden sich in Anlage 3. [zu gegebener Zeit bearbeiten]

4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplanes

M1 – M5: Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h

Verwaltungskosten, Kosten für Beschilderung und Überwachung des Tempolimits.

Geschätzt 12.000 € (Kostenträger: Land Baden-Württemberg)

4.6 Weitere Finanzielle Informationen

Keine

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

<https://www.sachsenheim.de/website/de/buergerservice-verwaltung/ausschreibung-bekanntmachung>

Allgemeine Informationen zur Lärmaktionsplanung unter www.lubw.baden-wuerttemberg.de

Stadt Sachsenheim, Entwurf vom 01.06.2018

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Orientierungshilfe zur Bewertung von Lärmbelastungen
Anlage 2	Schalltechnisches Gutachten zur Lärmaktionsplanung
Anlage 3	Unterlagen zur Öffentlichkeitsbeteiligung
Anlage 4	Übersichtslageplan der geplanten Maßnahmen
Anlage 5	Prüfung möglicher Verkehrsverlagerungen

Anlage 1

Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L_{DEN} ¹ > 60 dB(A) L_{Night} ²	sehr hohe Belastung	Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 ³ können überschritten sein Lärmbeeinträchtigungen, die im Einzelfall straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen auslösen können
65-70 dB(A) L_{DEN} 55-60 dB(A) L_{Night}	hohe Belastung	Vorsorgewerte gemäß 16. BImSchV ⁴ für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete können überschritten sein Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neubau und wesentlicher Änderung in o.g. Gebieten Lärmschutz aus kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU ⁵)
< 65 dB(A) L_{DEN} < 55 dB(A) L_{Night}	Belastung / Belästigung	Vorsorgewerte für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete der 16. BImSchV können überschritten sein Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neubau und wesentlicher Änderung in o.g. Gebieten Lärmschutz aus Mittelfristiges Handlungsziel zur Prävention bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU) langfristig anzustrebender Pegel als Vorsorgeziel bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU)

¹ L_{DEN} : Lärmbelastung, gemittelt über Tag, Abend und Nacht mit Zuschlägen für den Abend und die Nacht gem. 34 BImSchV

² L_{Night} : Lärmbelastung, gemittelt über Nacht gem. 34 BImSchV

³ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 -

⁴ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV

⁵ Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen; Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14 / 2300

Anlage 2

Schalltechnische Untersuchungen

"Stadt Sachsenheim – Erstellung eines Verkehrslärmkatasters", Untersuchungsbericht ACB-0516-6443/06, ACCON GmbH, Greifenberg, 06.05.2016

"Lärmaktionsplan, zusätzliche Darstellungen zur geplanten Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h", Az. ACB-0717-7594/05 Rev.1, ACCON GmbH, Augsburg, 29.03.2018

Anlage 3

Unterlagen zur Öffentlichkeitsbeteiligung

[zu gegebener Zeit einfügen]

Anlage 4

Übersichtslageplan der geplanten Maßnahmen

[Einfügen, sofern erforderlich]

Anlage 5

Prüfung möglicher Verkehrsverlagerungen

Mögliche Verkehrsverlagerungen, die sich durch die Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ergeben könnten, wurden durch die Stadt Sachsenheim geprüft.

Im Bereich M3 ist die Durchfahrtszeit in Ost-West Richtung auf beiden Strecken gleich. Ein zeitlicher Vorteil ist über die Neuweilerstraße nicht garantiert. Insbesondere in der Hauptverkehrszeit ist es nicht immer uneingeschränkt möglich aus der Neuweilerstraße in die Großsachsenheimer Straße einzumünden, da die Fahrzeuge aus der Austraße/Torstraße vorfahrtsberechtigt sind. Außerdem ist in Fahrtrichtung Ost-West die Vorfahrt aus der Hindenburgstraße sowie der evtl. anhaltende Bus an der Haltestelle Neuweilerstraße zu berücksichtigen. Die Querungszahlen beim FÜW Großsachsenheimer Straße sowie der Abbiegeverkehr von der OD in die Löchgauer Straße (in Richtung Rathaus Kleinsachsenheim) bzw. der Abbiegeverkehr von der Großsachsenheimer Straße in die Rathausstraße, Hintere Straße und Alte Großsachsenheimer Straße sind so gering, dass sie als mögliche Störfaktoren bei der Beurteilung nicht ins Gewicht fallen. Einen Verdrängungsverkehr in die Nebenstraßen, insbesondere in die Neuweiler Straße ist nicht zu befürchten.

Im Bereich M4 liegt die Durchfahrtszeit auf der möglichen Ausweichstrecke, der Rinnenstraße, um durchschnittlich 20 % höher. Auch hier ist ein Verdrängungsverkehr nicht zu befürchten.