

Beraten.  
Planen.  
Steuern.

RAPP



Gemeinde Kißlegg

# Lärmkartierung und Betroffenheitsanalyse nach RLS-90 für die Ortsdurchfahrt L 265 Kißlegg

**Bericht**

24. September 2015

## Änderungsnachweis

<b>Version</b>	<b>Datum</b>	<b>Status/Änderung/Be- merkung</b>	<b>Name</b>
1.0	24.09.2015	Erstellung Qualitätssicherung	Carina Schulz Wolfgang Wahl

## Verteiler dieser Version

<b>Firma</b>	<b>Name</b>	<b>Anzahl/Form</b>
Gemeinde Kiblegg	Herr BM Dieter Krattenmacher et al.	PDF

## Projektleitung und Sachbearbeitung

<b>Name</b>	<b>E-Mail</b>	<b>Telefon</b>
Herr Wolfgang Wahl	<a href="mailto:Wolfgang.Wahl@rapp.ch">Wolfgang.Wahl@rapp.ch</a>	+49 (0)761 217 717 31
Frau Carina Schulz	<a href="mailto:Carina.Schulz@rapp.ch">Carina.Schulz@rapp.ch</a>	+49 (0)761 217 717 33
Frau Gabriele Schulze	<a href="mailto:info@schulze-verkehrsplanungen.de">info@schulze-verkehrsplanungen.de</a>	+49 (0)7544 913 198

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangssituation</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Methodische Grundlagen</b>	<b>2</b>
2.1	Rechtliche Grundlagen	2
2.2	Schalltechnische Grundlagen	2
2.3	Grundlagen zur Ermittlung der Betroffenenheiten	4
<b>3</b>	<b>Bestandssituation</b>	<b>4</b>
3.1	Lärmbelastungen	4
3.2	Betroffenheitsanalyse	5
<b>4</b>	<b>Wirkungsanalyse der straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen</b>	<b>5</b>
<b>5</b>	<b>Zusammenfassung und Empfehlungen</b>	<b>8</b>

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verkehrsbelastungen Lärmkartierung L 265 OD Kiblegg .....	3
Tabelle 2: Betroffenenheiten der einzelnen Streckenabschnitte.....	5
Tabelle 3: L 265 Schloßstraße, Betroffene in den Pegelbereichen ohne/mit Maßnahmen .....	7
Tabelle 4: L 265 Herrenstraße, Betroffene in den Pegelbereichen ohne/mit Maßnahmen .....	7
Tabelle 5: L 265 Wangener Straße, Betroffene in den Pegelbereichen ohne/mit Maßnahmen.	7
Tabelle 6: Emissionspegel ohne bzw. mit Maßnahme in 25 m Entfernung .....	7

## Beilagenverzeichnis

- Anlage 1.1: Gebäudelärmkarte L 265 Schloß- / Herrenstraße, 50 km/h
- Anlage 1.2: Gebäudelärmkarte L 265 Wangener Straße, 50 km/h
- Anlage 2.1: Gebäudelärmkarte L 265 Schloß- / Herrenstraße, 30 km/h
- Anlage 2.2: Gebäudelärmkarte L 265 Wangener Straße, 30 km/h
- Anlage 3.1: Differenzkarte L 265 Schloß- / Herrenstraße, Tag, EG
- Anlage 3.2: Differenzkarte L 265 Schloß- / Herrenstraße, Tag, 1. OG
- Anlage 3.3: Differenzkarte L 265 Schloß- / Herrenstraße, Tag, 2. OG
- Anlage 4.1: Differenzkarte L 265 Schloß- / Herrenstraße, Nacht, EG
- Anlage 4.2: Differenzkarte L 265 Schloß- / Herrenstraße, Nacht, 1. OG
- Anlage 4.3: Differenzkarte L 265 Schloß- / Herrenstraße, Nacht, 2. OG
- Anlage 5.1: Differenzkarte L 265 Wangener Straße, Tag, EG
- Anlage 5.2: Differenzkarte L 265 Wangener Straße, Tag, 1. OG
- Anlage 5.3: Differenzkarte L 265 Wangener Straße, Tag, 2. OG
- Anlage 6.1: Differenzkarte L 265 Wangener Straße, Nacht, EG
- Anlage 6.2: Differenzkarte L 265 Wangener Straße, Nacht, 1. OG
- Anlage 6.3: Differenzkarte L 265 Wangener Straße, Nacht, 2. OG

## 1 Ausgangssituation

Die Gemeinde Kißlegg erstellt derzeit einen Lärmaktionsplan in Interkommunaler Arbeitsgemeinschaft mit anderen Kommunen des Landkreises Ravensburg. Die Kartierung zur Lärmaktionsplanung der Gemeinde Kißlegg beinhaltet die Bundesautobahn A 96 und die Landesstraße L 265.

Aufgrund bestehender Ungenauigkeiten der landesweiten Lärmkartierung bedarf es einer Aktualisierung des schalltechnischen Modells entlang der A 96. Hieraus werden sich Verzögerungen im zeitlichen Ablauf des Planverfahrens ergeben werden.

Die Gemeinde Kißlegg beabsichtigt daher bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde im Landratsamt Ravensburg vorab einen Antrag auf Geschwindigkeitsbeschränkung nach § 45 Abs. 9 StVO i.V.m. Kap. 3.3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV für die Ortsdurchfahrt L 265 zu beantragen. Hierfür ist eine Berechnung der Lärmpegel nach RLS-90 notwendig.

Die Berechnungen nach RLS-90 werden für folgende Streckenabschnitte der OD Kißlegg durchgeführt:

- L 265 Schloßstraße
- L 265 Herrenstraße
- L 265 Wangener Straße

Auf Grundlage der Lärmkartierung werden die Beurteilungspegel für die Bestandssituation und für folgenden Planfall berechnet und vergleichend bewertet:

- Tempo 30 (statt 50) Tag/Nacht für die L 265 OD Kißlegg

Neben den Beurteilungspegeln werden auch die Anzahl der Betroffenen und das Maß der Überschreitung laut der im Kooperationserlass des MVI genannten Orientierungswerte von 70 dB (A) tags (06:00 – 22:00 Uhr) und 60 dB (A) nachts (22:00 – 06:00 Uhr) ermittelt.

Für die Bestandssituation (Lärmkartierung) werden die Betroffenheiten entsprechend der VBEB<sup>1</sup> in 5 dB(A) – Klassen berechnet. Isophonenkarten, Gebäudelärmkarten und Pegeltabellen zeigen die örtlichen Betroffenheiten für den Tag- und Nachtzeitraum.

Für den Planfall werden in der Wirkungsanalyse die Pegelminderungen und die Reduzierung der Betroffenheiten gegenüber der Bestandssituation ermittelt. Die Pegelminderungen werden in einem Differenzbelastungsplan dargestellt.

---

<sup>1</sup> VBEB = Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm vom 09. Februar 2007

## 2 Methodische Grundlagen

### 2.1 Rechtliche Grundlagen

Gesetzliche Ermächtigungsgrundlage für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ist § 45 StVO i.V.m. § 6 Abs. 1 StVG. Danach können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt.

Nach dem Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (MVI) vom 23.03.2012 stellen zur Prüfung dieser Tatbestandsvoraussetzungen die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) eine Orientierungshilfe dar. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen kommen danach insbesondere ab folgenden Werten in Betracht:

- 70 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags)
- 60 dB(A) zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (nachts)

Nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV sollen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mindestens eine Pegelminderung von 3 dB(A) bewirken. Eine von den Lärmschutz-Richtlinien-StV abweichende Wertung ist nach dem Kooperationserlass möglich, sofern sie fachlich begründet ist.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind nach dem Kooperationserlass insbesondere dann möglich, *„wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss“*.

### 2.2 Schalltechnische Grundlagen

Die Ermittlung der Lärmemissionen des Straßenverkehrs erfolgt grundsätzlich durch Berechnungen. Lärmmessungen sind nicht geeignet, da diese nur Momentaufnahmen darstellen. Schwankungen der Verkehrsstärke oder Witterungseinflüsse beeinflussen das Ergebnis der Lärmmessung erheblich. Berechnungen unterliegen diesen Schwankungen nicht. Der sich aus den Berechnungen ergebene Beurteilungspegel geht prinzipiell von ungünstigen Voraussetzungen, z.B. bei den Witterungsverhältnissen aus. Durch die logarithmische Berechnung werden Lärmspitzen überproportional stark berücksichtigt. Es hat sich gezeigt, dass der berechnete Beurteilungspegel das beste Maß zur Beurteilung der Betroffenen vom Straßenverkehrslärm ist.

Berechnungsgrundlage sind die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)“. Darin werden zwei Beurteilungszeiträume unterschieden: Tag für den Zeitbereich von 6 bis 22 Uhr sowie Nacht für den Zeitbereich von 22 bis 6 Uhr.

Neben der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Art der Straßenoberfläche und der Gradienten, hängt die Höhe der Schallemissionen von der Verkehrsbelastung und dem Schwerverkehrsanteil ab. Den Berechnungen liegt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV), unterteilt in Tag- und Nachtwerte, zugrunde.

Der Beurteilungspegel ist ein sog. Mittelungspegel, welcher in der Einheit Dezibel (dB) angegeben wird. Dieser berücksichtigt neben der Lautstärke auch den zeitlichen Verlauf eines Schallereignisses. Die Eigenschaft des menschlichen Gehörs Töne unterschiedlicher Frequenz als verschieden laut zu empfinden, wird mittels der sog. A-Bewertung entsprochen. Man spricht dann von einem bewerteten Schalldruckpegel, ausgedrückt in dB(A).

Es existieren zwei verschiedene Arten von Schallpegeln: Der von einer bestimmten Quelle ausgehenden Schall, die sog. Schallemissionen und der an einem bestimmten Punkt (z.B. Haus) ankommenden Schall, die Schallimmissionen.

Die Berechnung der Schallausbreitung in den zu untersuchenden Straßenabschnitten erfolgt mit dem Programmpaket "SoundPlan" der SoundPlan GmbH in der Version 7.3. Die Schallausbreitungsberechnung nach RLS-90 berücksichtigt die Topographie sowie Reflexionen und Abschirmungen durch Gebäude.

In die Berechnung fließen folgende Merkmale mit ein:

- Zulässige Geschwindigkeit innerorts von 50 km/h auf der L 265 Schloß- / Herrenstraße und L 265 Wangener Straße
- Korrekturfaktor Fahrbahndeckschicht  $D_{StrO} = 0 \text{ dB(A)}$
- Zuschläge für Steigungen
- Zuschläge für Mehrfachreflexionen zwischen parallel verlaufenden Gebäuden

In der Wirkungsanalyse wird die Geschwindigkeit auf der L 265 (OD Kißlegg) auf ganztägig 30 km/h begrenzt.

Die der Berechnung zugrunde gelegten Verkehrsbelastungen für die L 265 OD Kißlegg können Tabelle 1 entnommen werden.

	24h			Quelle	Tag - 16h		day - 12h		evening - 4h		Nacht/night - 8h	
	DTV	DTV-SV	p		M	p	M	p	M	p	M	p
L 265 Schloßstraße	7.357	773	10,5	Zählung LRA RV 2013	426	10,2	466	11,2	305	5,5	68	14,2
L 265 Herrenstraße	9.225	906	9,8	Zählung LRA RV 2013	534	9,5	584	10,5	383	5,2	85	13,3
L 265 Wangener Straße	6.587	343	5,2	Verkehrsmonitoring 2013	382	5,1	418	5,6	273	2,6	60	7,0

Tabelle 1: Verkehrsbelastungen Lärmkartierung L 265 OD Kißlegg

Die Abkürzungen bedeuten:

- DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr in Kfz/24h
- DTV-SV = durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr in Lkw/24h
- M = maßgebende stündliche Verkehrsstärke in Kfz/h
- p = Schwerverkehrsanteil in %
- Tag-16h = 06 bis 22 Uhr
- Day-12h = 06 bis 18 Uhr
- Evening-4h = 18 bis 22 Uhr
- Nacht/night-8h = 22 bis 06 Uhr

## 2.3 Grundlagen zur Ermittlung der Betroffenheiten

Die Ermittlung der vom Straßenverkehrslärm betroffenen Personen erfolgt nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)“. Mit der VBEB kann die Anzahl der vom Lärm betroffenen Personen ermittelt werden. Die Berechnungsvorschrift entspricht den Erfordernissen der 34. BImSchV (Verordnung über die Lärmkartierung).

Hierfür werden zunächst für alle Gebäude Immissionspunkte für alle Stockwerke berechnet. Pro Fassade wird mindestens ein Immissionspunkt gesetzt. Ab einer Länge von 5 m wird die Fassade in gleich lange Teilfassaden geteilt und entsprechend der Anzahl der Teilfassaden Immissionspunkte berechnet. Folgen mehrere Teilfassaden mit weniger als 2,5 m Länge aufeinander, so werden diese Fassaden als zusammenhängend betrachtet und die Immissionspunkte nach oben beschriebenen Teilungsverfahren berechnet. Die Immissionspunkte sitzen dabei immer in der Mitte der jeweiligen Fassade bzw. Teilfassade. Für diese Immissionspunkte werden die Pegel nach den Berechnungsverfahren der RLS-90 berechnet.

Diese Immissionspunkte sind in einer Datenbank jeweils mit einem ganz konkreten Gebäude verbunden. Um nun die Zahl der Betroffenheiten zu ermitteln, werden die Einwohnerzahlen den Gebäuden zugeordnet. Die Einwohner eines Gebäudes werden mit den Pegelwerten der Immissionspunkte des Gebäudes verknüpft. Die Einwohner werden gleichmäßig auf das Gebäude und auf die Stockwerke verteilt. Somit wird i.A. nur ein Viertel der Einwohner der lautesten (Straßen-)Fassade zugeordnet. Die übrigen Einwohner werden den drei anderen Gebäudeseiten zugeordnet, welche oftmals die Auslösewerte nicht überschreiten.

Die real betroffenen Einwohner liegen damit gegenüber den Betroffenheiten nach dem rechtlich vorgegebenen Berechnungsverfahren der VBEB um ein mehrfaches höher.

## 3 Bestandssituation

### 3.1 Lärmbelastungen

Die Ergebnisse der Lärmkartierung werden wie folgt dokumentiert:

Lärmkarte 1.1: L 265 Schloß- / Herrenstraße, 50 km/h  
Gebäudelärmkarte mit lautestem Pegel nachts und Pegeltabelle  
Tag/Nacht in allen Stockwerken am lautesten Immissionsort

Lärmkarte 1.2: L 265 Wangener Straße, 50 km/h  
Gebäudelärmkarte mit lautestem Pegel nachts und Pegeltabelle  
Tag/Nacht in allen Stockwerken am lautesten Immissionsort

### 3.2 Betroffenheitsanalyse

Die Werte für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht werden

- an Gebäuden entlang der L 265 Schloßstraße bei Beurteilungspegeln von bis zu 74 dB(A) am Tag und bis zu 67 dB(A) in der Nacht überschritten. Von den Pegelüberschreitungen sind nach VBEB insgesamt 28 Einwohner am Tag und 50 Einwohner in der Nacht betroffen
- an Gebäuden entlang der L 265 Herrenstraße bei Beurteilungspegeln von bis zu 73 dB(A) am Tag und bis zu 64 dB(A) in der Nacht überschritten. Von den Pegelüberschreitungen sind nach VBEB 10 Einwohner am Tag und 20 Einwohner in der Nacht betroffen.
- an keinem Gebäude entlang der L 265 Wangener Straße für den Zeitbereich Tag überschritten. Für den Zeitbereich Nacht wird der Beurteilungspegel von 60 dB(A) an insgesamt 2 Gebäuden überschritten.

	Betroffenheiten L <sub>Tag</sub>						Betroffenheiten L <sub>Nacht</sub>				
	50-55	55-60	60-65	65-70	70-75	> 70	50-55	55-60	60-65	65-70	> 60
L 265 Schloßstraße	12	18	52	45	28	<b>28</b>	26	62	45	5	<b>50</b>
L 265 Herrenstraße	3	11	15	18	10	<b>10</b>	13	17	18	2	<b>20</b>
L 265 Wangener Straße	53	71	44	13		<b>0</b>	60	25	2		<b>2</b>

Tabelle 2: Betroffenheiten der einzelnen Streckenabschnitte

## 4 Wirkungsanalyse der straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen

Das schalltechnische Wirkungspotential der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h entlang der L 265 OD Kißlegg wird in Tabelle 3 bis Tabelle 5 aufgezeigt sowie in folgenden Lärmkarten dargestellt:

Lärmkarte 2.1: L 265 Schloß- / Herrenstraße, 30 km/h  
 Gebäudelärmkarten mit lautestem Pegel nachts und Pegeltabelle Tag/Nacht in allen Stockwerken am lautesten Immissionsort

Lärmkarte 2.2: L 265 Wangener Straße, 30 km/h  
 Gebäudelärmkarten mit lautestem Pegel nachts und Pegeltabelle Tag/Nacht in allen Stockwerken am lautesten Immissionsort

Lärmkarte 3.1: L 265 Schloß- / Herrenstraße  
 Differenzkarte Tag im Erdgeschoss, Fassadenpegel ohne/mit 30 km/h

Lärmkarte 3.2: L 265 Schloß- / Herrenstraße  
 Differenzkarte Tag im 1. OG, Fassadenpegel ohne/mit 30 km/h



- Lärmkarte 3.3: L 265 Schloß- / Herrenstraße  
Differenzkarte Tag im 2. OG, Fassadenpegel ohne/mit 30 km/h
- Lärmkarte 4.1: L 265 Schloß- / Herrenstraße  
Differenzkarte Nacht im Erdgeschoss, Fassadenpegel ohne/mit 30 km/h
- Lärmkarte 4.2: L 265 Schloß- / Herrenstraße  
Differenzkarte Nacht im 1. OG, Fassadenpegel ohne/mit 30 km/h
- Lärmkarte 4.3: L 265 Schloß- / Herrenstraße  
Differenzkarte Nacht im 2. OG, Fassadenpegel ohne/mit 30 km/h
- Lärmkarte 5.1: L 265 Wangener Straße  
Differenzkarte Tag im Erdgeschoss, Fassadenpegel ohne/mit 30 km/h
- Lärmkarte 5.2: L 265 Wangener Straße  
Differenzkarte Tag im 1. OG, Fassadenpegel ohne/mit 30 km/h
- Lärmkarte 5.3: L 265 Wangener Straße  
Differenzkarte Tag im 2. OG, Fassadenpegel ohne/mit 30 km/h
- Lärmkarte 6.1: L 265 Wangener Straße  
Differenzkarte Nacht im Erdgeschoss, Fassadenpegel ohne/mit 30 km/h
- Lärmkarte 6.2: L 265 Wangener Straße  
Differenzkarte Nacht im 1. OG, Fassadenpegel ohne/mit 30 km/h
- Lärmkarte 6.3: L 265 Wangener Straße  
Differenzkarte Nacht im 2. OG, Fassadenpegel ohne/mit 30 km/h

Nachfolgende Tabellen zeigen die Betroffenenheiten entsprechend VBEB unterteilt in 5 dB(A) – Klassen für die drei Abschnitte der L 265 OD Kiblegg. Die Betroffenenheiten über den Maßnahmenwerten werden in Rot dargestellt.

	Betroffenheiten L <sub>Tag</sub>						Betroffenheiten L <sub>Nacht</sub>				
	50-55	55-60	60-65	65-70	70-75	> 70	50-55	55-60	60-65	65-70	> 60
Ohne Maßnahme	12	18	52	45	28	<b>28</b>	26	62	45	5	<b>50</b>
30 km/h ganztags	13	29	61	45	2	<b>2</b>	49	46	33		<b>33</b>

Tabelle 3: L 265 Schloßstraße, Betroffene in den Pegelbereichen ohne/mit Maßnahmen

	Betroffenheiten L <sub>Tag</sub>						Betroffenheiten L <sub>Nacht</sub>				
	50-55	55-60	60-65	65-70	70-75	> 70	50-55	55-60	60-65	65-70	> 60
Ohne Maßnahme	3	11	15	18	10	<b>10</b>	13	17	18	2	<b>20</b>
30 km/h ganztags	5	13	18	18	1	<b>1</b>	15	16	13		<b>13</b>

Tabelle 4: L 265 Herrenstraße, Betroffene in den Pegelbereichen ohne/mit Maßnahmen

	Betroffenheiten L <sub>Tag</sub>						Betroffenheiten L <sub>Nacht</sub>				
	50-55	55-60	60-65	65-70	70-75	> 70	50-55	55-60	60-65	65-70	> 60
Ohne Maßnahme	53	71	44	13		<b>0</b>	60	25	2		<b>2</b>
30 km/h ganztags	73	58	26	1		<b>0</b>	48	14			<b>0</b>

Tabelle 5: L 265 Wangener Straße, Betroffene in den Pegelbereichen ohne/mit Maßnahmen

Tabelle 6 zeigt die Emissionspegel ohne/mit Maßnahme und die Pegeldifferenz. Die Zeitbereiche werden hier in die Bereiche day (06-18 Uhr), evening (18-22 Uhr) und night (22-06 Uhr) unterteilt.

	Emissionspegel ohne Maßnahme in dB(A)			Emissionspegel mit Maßnahme 30 km/h in dB(A)			Differenz ohne/mit Maßnahme in dB(A)		
	day	evening	night	day	evening	night	day	evening	night
L 265 Schloßstraße	62,80	59,01	55,20	60,19	56,51	52,56	-2,61	-2,50	-2,64
L 265 Herrenstraße	63,56	59,84	55,94	60,97	57,35	53,31	-2,59	-2,49	-2,63
L 265 Wangener Straße	60,41	57,04	52,54	57,91	54,65	50,00	-2,50	-2,39	-2,54

Tabelle 6: Emissionspegel ohne bzw. mit Maßnahme in 25 m Entfernung

Bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Ortsdurchfahrt Kiblegg entlang der L 265 können die Betroffenheiten oberhalb der Maßnahmenwerte von 70/60 dB(A) nicht vollständig abgebaut werden. Der Emissionspegel reduziert sich um bis zu 2,64 dB(A). Entsprechend der RLS-90 ist die Pegeldifferenz aufzurunden, womit sich eine Pegelminderung von 3 dB(A) ergibt.

## 5 Zusammenfassung und Empfehlungen

Die Berechnung nach RLS-90 ergibt für den innerörtlichen Abschnitt der L 265 Kiblegg viele Betroffenheiten über den nach Lärmschutz-Richtlinie Straßenverkehr erforderlichen Werten für Geschwindigkeitsbeschränkungen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Es werden 38 Betroffene tags und 72 Betroffene nachts über den sogenannten Maßnahmenwerten festgestellt. Die maximalen Lärmpegel betragen 74 dB(A) tags und 67 dB(A) nachts.

Die Betroffenheiten über den Maßnahmenwerten werden bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h wesentlich reduziert. Aufgrund der Höhe der Ausgangsbelastung können sie aber nicht vollständig abgebaut werden. Es wird eine Pegelminderung von 3 dB(A) erreicht. Damit sind die Anforderungen der Lärmschutz-Richtlinien-StV für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen erfüllt. Die Wirksamkeit der Maßnahmen ist nachgewiesen.

Die Notwendigkeit einer ganztägigen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zur Gefahrenabwehr auf den untersuchten Abschnitten der L 265 Schloßstraße und L 265 Herrenstraße wird aus den vorliegenden Berechnungsergebnissen ersichtlich. Nach dem Kooperationserlass des MVI reduziert sich bei einer Überschreitung der Maßnahmenwerte um 3 dB(A), das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten. Auch die Höhe der Betroffenheiten erfordert die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung. Durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h wird der Lärmpegel entlang der L 265 Schloß- und Herrenstraße wirksam reduziert. Wir empfehlen für die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h entlang der L 265 den Bereich ab Einmündung nördliche Bahnhofstraße bis zur Einmündung Löhleweg.

Eine Begründung für eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf dem untersuchten Abschnitten der L 265 Wangener Straße nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV kann aus den vorliegenden Berechnungsergebnissen nicht abgeleitet werden. Eine Überschreitung des nächtlichen Maßnahmenwertes von 60 dB(A) betrifft entlang der L 265 Wangener Straße lediglich zwei Wohngebäude im nördlichen Abschnitt. Der Maßnahmenwert von 70 dB(A) am Tag wird an keinem der Wohngebäude innerhalb dieses Streckenabschnittes überschritten.

Die Fahrzeit auf der 800 m langen Strecke (L 265 Schloß- und Herrenstraße) wird sich bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nur um maximal 40 Sekunden verlängert. Zusätzliche Staus sind durch die Geschwindigkeitsbeschränkung bei den vorhandenen Verkehrsbelastungen nicht zu erwarten. In Anbetracht der Höhe der vorhandenen Lärmbelastungen wird die Geschwindigkeitsbegrenzung als vertretbar und gerechtfertigt eingestuft.

Rapp Trans AG



Wolfgang Wahl  
Leiter Büro Freiburg i.Br.



Carina Schulz  
Projektbearbeitung

Freiburg, 24. September 2015 / 2067.179 / ScC