

Gemeinde Altdorf

Lärmkartierung des Straßenverkehrs

Rasterlärmkarte
für den Zeitbereich L_{DEN}

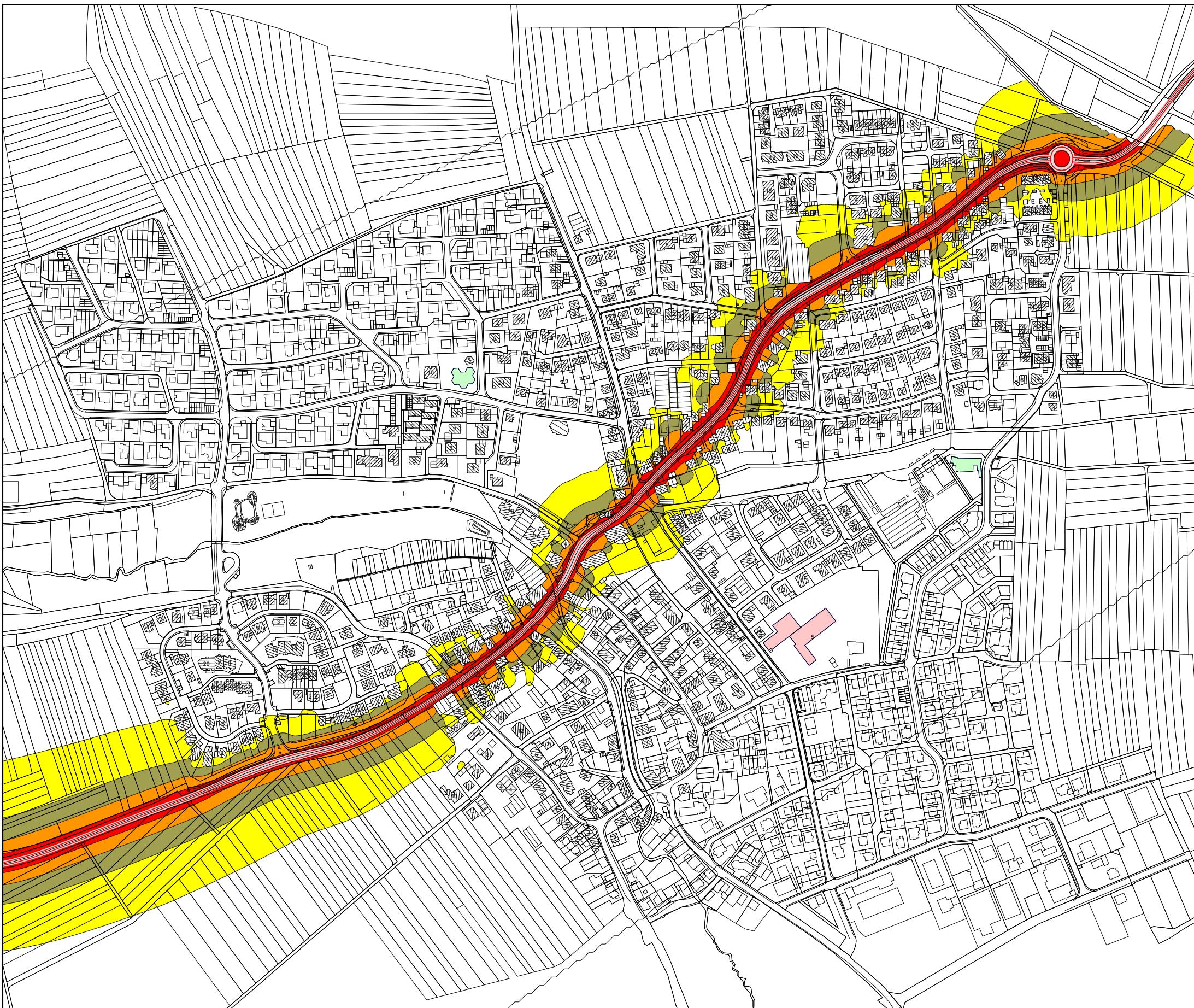
Lärmkarte 1 Maßstab 1:5.000 23.03.2018

RAPP R

Rapp Trans AG
Stühlingerstraße 21 T +49 761 217 717 30
D-79106 Freiburg i.B. www.rapp.ch

S

Dipl.-Ing Gabriele Schulze
Verkehrsplanungen
Lichtenbergstraße 35
88677 Markdorf
info@schulze-verkehrsplanungen.de
Tel.: 07544 913 198
Fax: 07544 913 224



Gemeinde Altdorf

Lärmkartierung des Straßenverkehrs

Rasterlärmkarte
für den Zeitbereich L_{Night}

Lärmkarte 2 Maßstab 1:5.000 23.03.2018

RAPP

Rapp Trans AG
Stühlingerstraße 21 T +49 761 217 717 30
D-79106 Freiburg i.B. www.rapp.ch

Dipl.-Ing Gabriele Schulze
Verkehrsplanungen
Lichtenbergstraße 35
88677 Markdorf
info@schulze-verkehrsplanungen.de
Tel.: 07544 913 198
Fax: 07544 913 224



Gemeinde Altdorf

Lärmkartierung des Straßenverkehrs

Gebäudelärmkarte
für den Zeitbereich L_{DEN}

Lärmkarte 3	Maßstab 1:5.000	23.03.2017
-------------	-----------------	------------

RAPP

Rapp Trans AG
Stühlingerstraße 21 T +49 761 217 717 30
D-79106 Freiburg i.B. www.rapp.ch

Dipl.-Ing Gabriele Schulze
Verkehrsplanungen
Lichtenbergstraße 35
88677 Markdorf
info@schulze-verkehrsplanungen.de

S

Tel.: 07544 913 198
Fax: 07544 913 224



Maßstab 1:5000
 0 25 50 100 150 200 250 m

Gemeinde Altdorf

Lärmkartierung des Straßenverkehrs

Gebäudelärmkarte
 für den Zeitbereich L_{Night}

Lärmkarte 4 Maßstab 1:5.000 23.03.2017

RAPP R

Rapp Trans AG
 Stühlingerstraße 21 T +49 761 217 717 30
 D-79106 Freiburg i.B. www.rapp.ch

S

Dipl.-Ing. Gabriele Schulze
 Verkehrsplanungen
 Lichtenbergstraße 35
 88677 Markdorf
 info@schulze-verkehrsplanungen.de
 Tel.: 07544 913 198
 Fax: 07544 913 224



Gemeinde Altdorf

Lärmkartierung des Straßenverkehrs

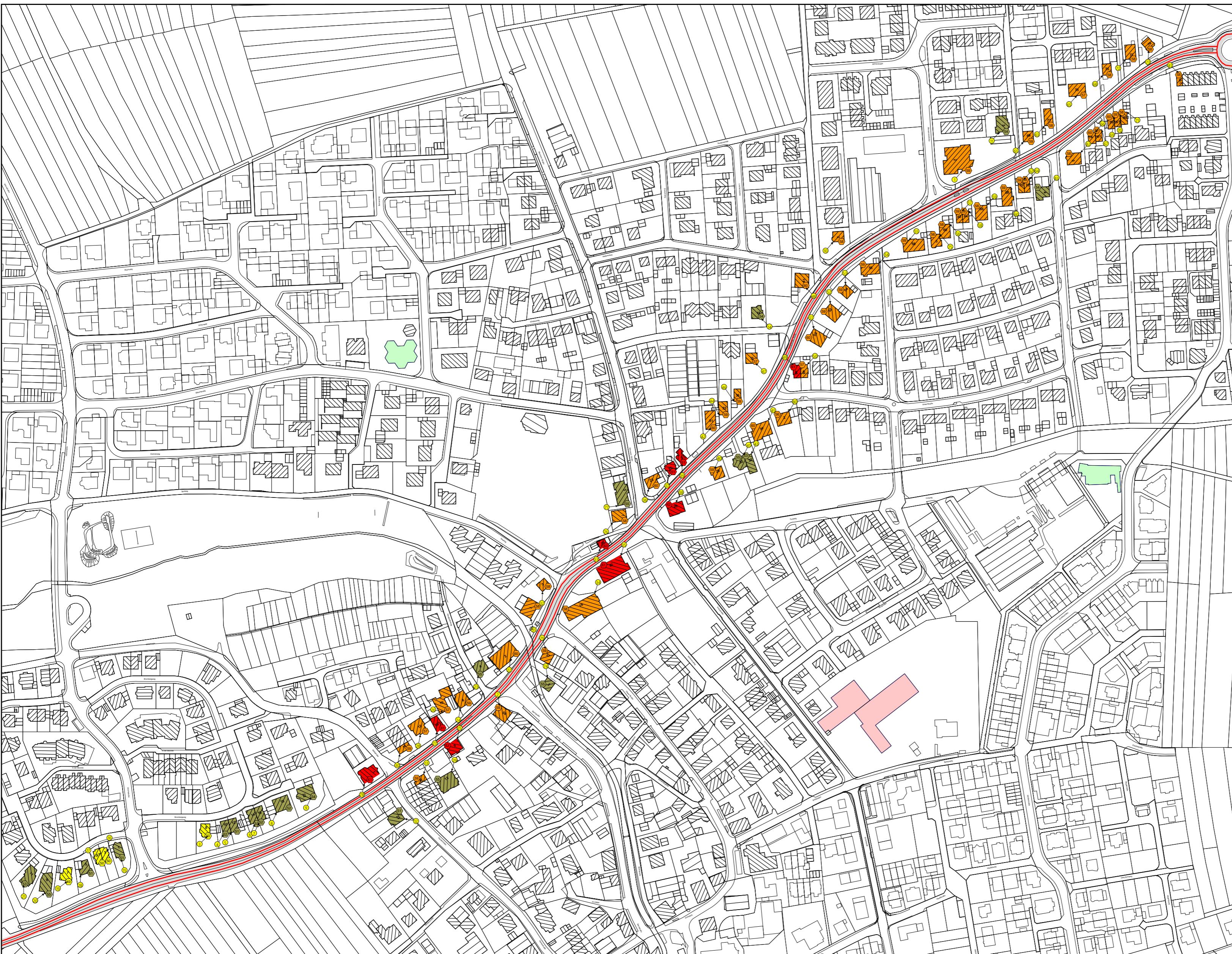
Gebäu delärmkarte nach RLS-90
für den Zeitbereich Tag

Lärmkarte 5 Maßstab 1:2.500 20.09.2018

RAPP

Rapp Trans AG
Stühlingerstraße 21
D-79106 Freiburg i.B.
T +49 761 217 717 30
www.rapp.ch

Dipl.-Ing. Gabriele Schulze
Verkehrsplanungen
Lichtenbergstraße 35
88677 Markdorf
Tel.: 07544 913 198
Fax: 07544 913 224
info@schulze-verkehrsplanungen.de



Pegelwerte
 L_{RN}
in dB(A)

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Oberfläche
- Hauptgebäude mit Immissionspegel
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten

Gebäudereferenzpunkte

- Gebäudereferenznummer
- Gebäudereferenznummer mit Konflikt
- Fassade mit Überschreitung 60 dB(A)

Maßstab 1:2500

0 15 30 60 90 120 150 m

Gemeinde Altdorf

Lärmkartierung des Straßenverkehrs

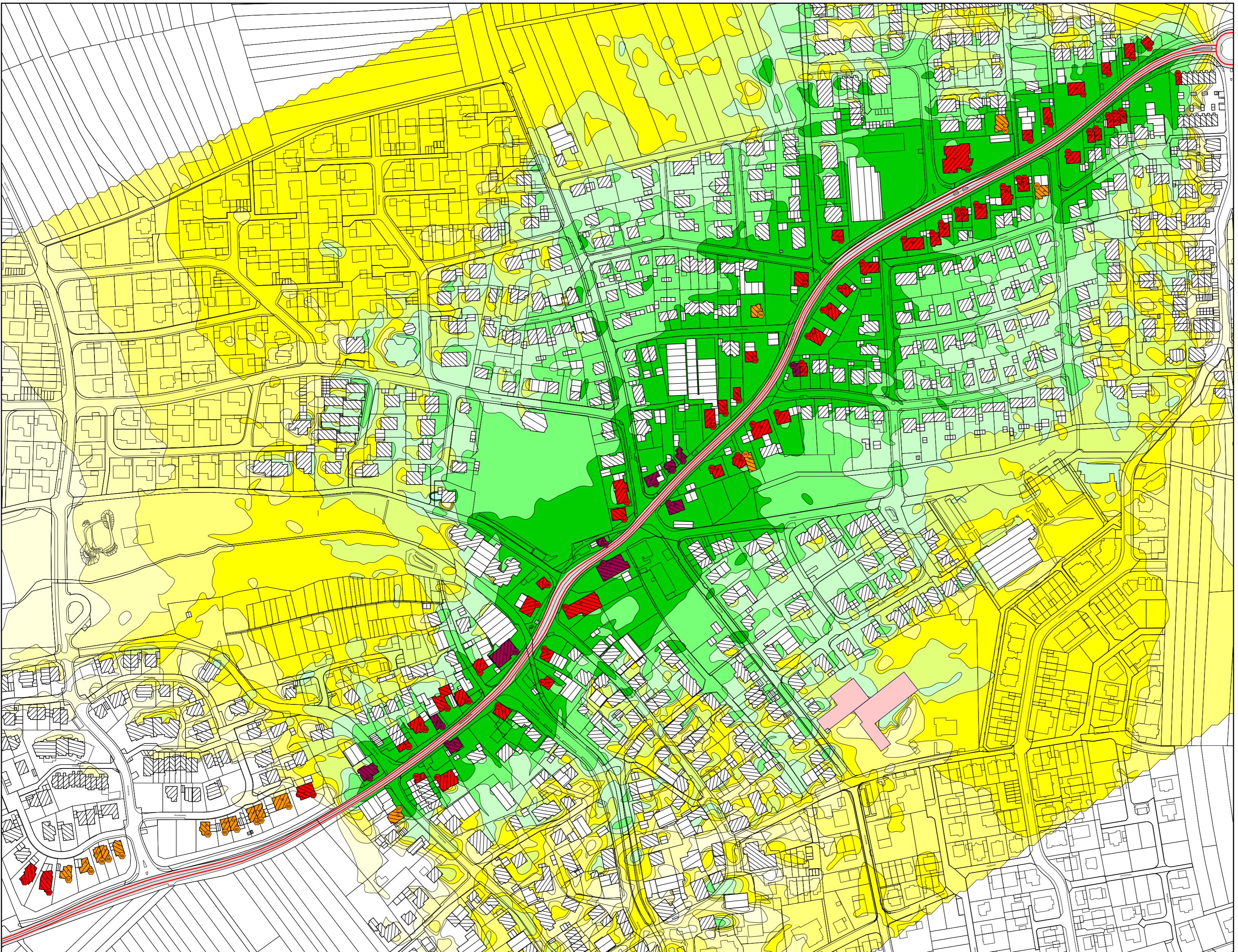
Gebäu delärmkarte nach RLS-90
für den Zeitbereich Nacht

Lärmkarte 6 Maßstab 1:2.500 20.09.2018

RAPP

Rapp Trans AG
Stühlingerstraße 21
D-79106 Freiburg i.B.
T +49 761 217 717 30
www.rapp.ch

Dipl.-Ing. Gabriele Schulze
Verkehrsplanungen
Lichtenbergstraße 35
88677 Markdorf
info@schulze-verkehrsplanungen.de
Tel.: 07544 913 198
Fax: 07544 913 224



Gemeinde Altdorf

Lärmkartierung des Straßenverkehrs

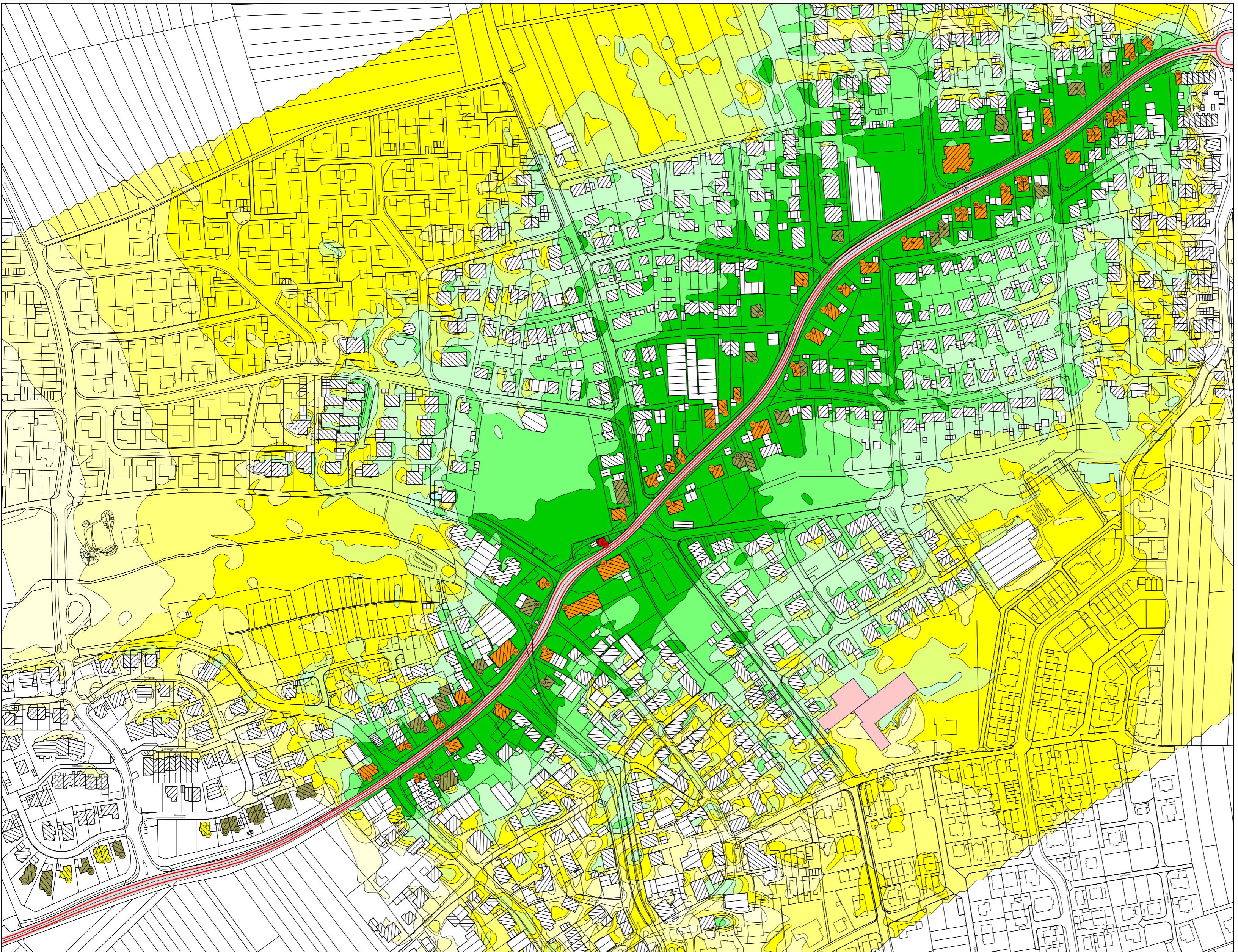
Differenzenkarte ohne/mit 30 km/h für den Zeitbereich Tag und Gebäudelärmkarte mit 30 km/h für den Zeitbereich Tag

Lärmkarte 7 Maßstab 1:2.500 20.09.2018

RAPP

Rapp Trans AG
Stühlingerstraße 21 T +49 761 217 717 30
D-79106 Freiburg i.B. www.rapp.ch

Dipl.-Ing. Gabriele Schulze
Verkehrsplanungen
Lichtenbergstraße 35
88677 Markdorf
info@schulze-verkehrsplanungen.de



Gemeinde Altdorf

Lärmkartierung des Straßenverkehrs

Differenzenkarte ohne/mit 30 km/h für den Zeitbereich Nacht und Gebäudelärmkarte mit 30 km/h für den Zeitbereich Nacht

Lärmkarte 8 Maßstab 1:2.500 20.09.2018

RAPP

Rapp Trans AG
Stühlingerstraße 21 T +49 761 217 717 30
D-79106 Freiburg i.B. www.rapp.ch

Dipl.-Ing. Gabriele Schulze
Verkehrsplanungen
Lichtenbergstraße 35
88677 Markdorf
info@schulze-verkehrsplanungen.de

Tel.: 07544 913 198
Fax: 07544 913 224

Lärmaktionsplan Altdorf
Beurteilungspegel nach RLS-90 ohne Maßnahme und

Gebäude referenz- nummer 1	Punktname 2	Himmels- richtung Hausfront 3	Stock- werk 4	Maßnahmenwert		Pegel ohne Maßnahme		Pegel mit 30 km/h		Differenz mit/ohne 30 km/h	
				Tag 5	Nacht 6	Tag 7	Nacht 8	Tag 9	Nacht 10	Tag in dB(A) 11	Nacht in dB(A) 12
1	Alemannenstr. 2	S	EG	70	60	67	59	64	56	-2,4	-2,4
		S	1.OG	70	60	67	59	64	56	-2,4	-2,4
		S	2.OG	70	60	67	59	64	56	-2,4	-2,4
2	Bachstr. 55	NW	EG	70	60	68	59	65	57	-2,3	-2,0
		NW	1.OG	70	60	67	59	65	57	-2,3	-2,3
		NW	2.OG	70	60	67	59	65	56	-2,4	-2,4
3	Brombergweg 8	S	EG	70	60	51	43	51	43	0,0	0,0
		S	1.OG	70	60	58	50	58	50	0,0	0,0
4	Brombergweg 10	S	EG	70	60	54	45	54	45	0,0	0,0
		S	1.OG	70	60	60	52	60	52	0,0	0,0
5	Brombergweg 12	S	EG	70	60	54	46	54	46	0,0	0,0
		S	1.OG	70	60	60	51	60	51	0,0	0,0
6	Brombergweg 14	S	EG	70	60	53	45	53	45	-0,5	-0,5
		S	1.OG	70	60	60	51	59	51	-0,2	-0,2
7	Brombergweg 16	S	EG	70	60	53	45	53	45	-0,4	-0,4
		S	1.OG	70	60	60	52	60	51	-0,2	-0,2
8	Brombergweg 18	S	EG	70	60	54	46	54	46	-0,6	-0,6
		S	1.OG	70	60	60	52	60	52	-0,4	-0,4
9	Brombergweg 22	S	EG	70	60	57	49	56	47	-1,1	-1,1
		S	1.OG	70	60	62	54	61	53	-0,7	-0,7
10	Finkenstr. 2	S	EG	70	60	66	58	63	55	-2,4	-2,4
		S	1.OG	70	60	66	58	63	55	-2,4	-2,4
11	Frankenstr. 3	S	EG	70	60	57	49	55	47	-2,4	-2,4
		S	1.OG	70	60	62	54	59	51	-2,4	-2,4
12	Gartenstr. 23	NO	EG	70	60	59	50	56	48	-2,3	-2,3
		NO	1.OG	70	60	59	51	57	49	-2,3	-2,3
13	Gartenstr. 30	NW	EG	70	60	67	58	64	56	-2,3	-2,3
		NW	1.OG	70	60	67	59	64	56	-2,4	-2,4
		NW	2.OG	70	60	66	58	64	56	-2,3	-2,3
14	Geißbrunnenweg 15	O	EG	70	60	59	51	57	49	-2,3	-2,4
		O	1.OG	70	60	61	53	58	50	-2,4	-2,4
		O	2.OG	70	60	62	54	59	51	-2,4	-2,4
15	Greutweg 1	SO	EG	70	60	55	47	55	47	0,0	-0,1
		SO	1.OG	70	60	59	51	59	51	0,0	0,0
16	Greutweg 3	S	EG	70	60	54	46	54	46	0,0	-0,1
		S	1.OG	70	60	58	50	58	50	0,0	0,0
17	Greutweg 3/1	S	EG	70	60	54	46	54	46	0,0	0,0
		S	1.OG	70	60	58	50	58	50	0,0	0,0
18	Greutweg 5	S	EG	70	60	54	46	54	46	0,0	-0,1
		S	1.OG	70	60	59	51	59	51	0,0	0,0
19	Greutweg 7	S	EG	70	60	52	44	52	44	0,0	0,0
		S	1.OG	70	60	57	49	57	49	0,0	0,0
20	Greutweg 9	S	EG	70	60	55	47	55	47	0,0	0,0
		S	1.OG	70	60	60	52	60	52	0,0	0,0
		S	2.OG	70	60	63	55	63	55	0,0	0,0
21	Greutweg 11	SO	EG	70	60	56	47	56	47	0,0	0,0
		SO	1.OG	70	60	58	50	58	50	0,0	0,0
		SO	2.OG	70	60	61	53	61	53	0,0	0,0
22	Hildrizhauser Str. 2.	SO	EG	70	60	68	60	66	58	-2,4	-2,4
		SO	1.OG	70	60	68	60	66	57	-2,4	-2,4
		SO	2.OG	70	60	67	59	65	57	-2,4	-2,4
23	Hildrizhauser Str. 4	SO	EG	70	60	62	53	59	51	-2,4	-2,4
		SO	1.OG	70	60	63	55	61	52	-2,4	-2,4
24	Hildrizhauser Str. 8	SO	EG	70	60	67	59	65	57	-2,4	-2,4
		SO	1.OG	70	60	67	59	65	56	-2,4	-2,4
		SO	2.OG	70	60	67	58	64	56	-2,4	-2,3
25	Hildrizhauser Str. 9	NW	EG	70	60	71	62	68	60	-2,4	-2,4
		NW	1.OG	70	60	70	61	67	59	-2,4	-2,4
26	Hildrizhauser Str. 10	SO	EG	70	60	64	56	62	53	-2,4	-2,4
		SO	1.OG	70	60	65	56	62	54	-2,4	-2,4
		SO	2.OG	70	60	65	57	62	54	-2,4	-2,4
27	Hildrizhauser Str. 10/1	SO	EG	70	60	69	61	67	59	-2,3	-2,3

Rapp Trans AG Stühlingerstraße 21 D-79106 Freiburg i.B.
Dipl.-Ing. Gabriele Schulze Verkehrsplanungen Lichtenbergstr. 35
D-88677 Markdorf

Lärmaktionsplan Altdorf
Beurteilungspegel nach RLS-90 ohne Maßnahme und

Gebäude referen- znummer 1	Punktname 2	Himmels- richtung Hausfront 3	Stock- werk 4	Maßnahmenwert		Pegel ohne Maßnahme		Pegel mit 30 km/h		Differenz mit/ohne 30 km/h	
				Tag 5	Nacht 6	Tag 7	Nacht 8	Tag 9	Nacht 10	Tag in dB(A) 11	Nacht in dB(A) 12
	Hildrizhauser Str. 10/1	SO	1.OG	70	60	69	61	66	58	-2,4	-2,4
28	Hildrizhauser Str. 12	SO	EG	70	60	65	57	63	55	-2,4	-2,4
		SO	1.OG	70	60	66	57	63	55	-2,4	-2,4
29	Hildrizhauser Str. 13	NW	EG	70	60	62	54	60	52	-2,4	-2,4
		NW	1.OG	70	60	63	55	61	52	-2,3	-2,3
		NW	2.OG	70	60	63	55	61	53	-2,3	-2,3
30	Hildrizhauser Str. 14	SO	EG	70	60	67	58	64	56	-2,3	-2,3
		SO	1.OG	70	60	67	59	64	56	-2,4	-2,4
		SO	2.OG	70	60	67	58	64	56	-2,4	-2,4
31	Holzgerlinger 1	SO	EG	70	60	66	57	63	55	-2,4	-2,4
		SO	1.OG	70	60	66	58	63	55	-2,4	-2,4
		SO	2.OG	70	60	66	57	63	55	-2,4	-2,4
32	Holzgerlinger Str. 3	SO	EG	70	60	66	58	64	56	-2,4	-2,4
		SO	1.OG	70	60	66	58	64	56	-2,4	-2,4
33	Holzgerlinger Str. 15	SO	EG	70	60	71	63	69	61	-2,4	-2,4
		SO	1.OG	70	60	70	62	68	59	-2,4	-2,4
34	Holzgerlinger Str. 18	NW	EG	70	60	67	58	64	56	-2,4	-2,4
		NW	1.OG	70	60	66	58	64	55	-2,4	-2,4
		NW	2.OG	70	60	65	57	63	55	-2,4	-2,3
		NW	3.OG	70	60	65	56	62	54	-2,4	-2,4
35	Holzgerlinger Str. 20	NW	EG	70	60	70	61	67	59	-2,4	-2,4
		NW	1.OG	70	60	69	61	66	58	-2,4	-2,4
		NW	2.OG	70	60	68	60	66	57	-2,4	-2,4
		NW	3.OG	70	60	67	59	65	57	-2,4	-2,4
36	Holzgerlinger Str. 23	SO	EG	70	60	68	60	66	58	-2,4	-2,3
		SO	1.OG	70	60	68	60	65	57	-2,3	-2,4
		SO	2.OG	70	60	67	59	65	57	-2,4	-2,4
37	Holzgerlinger Str. 25	SO	EG	70	60	69	61	67	59	-2,4	-2,4
		SO	1.OG	70	60	69	61	67	59	-2,4	-2,4
		SO	2.OG	70	60	69	61	66	58	-2,4	-2,4
		SO	3.OG	70	60	68	60	66	58	-2,4	-2,4
38	Holzgerlinger Str. 26	N	EG	70	60	70	62	67	59	-2,4	-2,4
		N	1.OG	70	60	69	61	67	59	-2,4	-2,4
		N	2.OG	70	60	68	60	66	58	-2,4	-2,4
39	Holzgerlinger Str. 27	SO	EG	70	60	69	61	67	59	-2,4	-2,4
		SO	1.OG	70	60	69	61	66	58	-2,4	-2,4
40	Holzgerlinger Str. 28	N	EG	70	60	67	59	64	56	-2,4	-2,4
		N	1.OG	70	60	67	59	65	57	-2,4	-2,4
41	Holzgerlinger Str. 30	N	EG	70	60	62	54	60	52	-2,4	-2,4
		N	1.OG	70	60	63	55	61	53	-2,4	-2,4
42	Holzgerlinger Str. 31	S	EG	70	60	68	60	65	57	-2,4	-2,4
		S	1.OG	70	60	67	59	65	57	-2,4	-2,3
		S	2.OG	70	60	67	59	64	56	-2,4	-2,4
43	Holzgerlinger Str. 32	N	EG	70	60	59	51	57	49	-2,4	-2,4
		N	1.OG	70	60	61	53	59	51	-2,4	-2,4
44	Holzgerlinger Str. 33	S	EG	70	60	67	59	65	57	-2,4	-2,4
		S	1.OG	70	60	67	59	64	56	-2,4	-2,4
		S	2.OG	70	60	66	58	64	56	-2,3	-2,4
45	Holzgerlinger Str. 34	N	EG	70	60	68	60	65	57	-2,4	-2,4
		N	1.OG	70	60	68	60	65	57	-2,4	-2,4
		N	2.OG	70	60	67	59	65	57	-2,4	-2,4
46	Holzgerlinger Str. 35	S	EG	70	60	67	59	65	56	-2,4	-2,4
		S	1.OG	70	60	67	59	64	56	-2,4	-2,4
		S	2.OG	70	60	67	59	64	56	-2,4	-2,4
47	Holzgerlinger Str. 37	O	EG	70	60	64	56	61	53	-2,4	-2,4
		O	1.OG	70	60	65	57	63	54	-2,3	-2,4
48	Holzgerlinger Str. 41	O	EG	70	60	68	60	65	57	-2,4	-2,4
		O	1.OG	70	60	67	59	65	57	-2,3	-2,4
		O	2.OG	70	60	67	59	65	57	-2,4	-2,4
49	Holzgerlinger Str. 46	W	EG	70	60	69	61	66	58	-2,4	-2,4
		W	1.OG	70	60	68	60	66	58	-2,4	-2,4
		W	2.OG	70	60	68	60	65	57	-2,4	-2,4

Rapp Trans AG Stühlingerstraße 21 D-79106 Freiburg i.B.
Dipl.-Ing. Gabriele Schulze Verkehrsplanungen Lichtenbergstr. 35
D-88677 Markdorf

Lärmaktionsplan Altdorf

Beurteilungspegel nach RLS-90 ohne Maßnahme und

Gebäude referen- znummer 1	Punktname 2	Himmels- richtung Hausfront 3	Stock- werk 4	Maßnahmenwert		Pegel ohne Maßnahme		Pegel mit 30 km/h		Differenz mit/ohne 30 km/h	
				Tag 5	Nacht in dB(A) 6	Tag 7	Nacht in dB(A) 8	Tag 9	Nacht in dB(A) 10	Tag in dB(A) 11	Nacht in dB(A) 12
50	Holzgerlinger Str. 48	N	EG	70	60	65	57	62	54	-2,4	-2,4
		N	1.OG	70	60	65	57	63	55	-2,4	-2,4
		N	2.OG	70	60	65	57	62	54	-2,4	-2,4
51	Holzgerlinger Str. 50	NW	EG	70	60	68	60	65	57	-2,4	-2,4
		NW	1.OG	70	60	68	60	65	57	-2,4	-2,4
52	Holzgerlinger Str. 52	NW	EG	70	60	67	59	64	56	-2,4	-2,4
		NW	1.OG	70	60	67	59	64	56	-2,4	-2,4
		NW	2.OG	70	60	67	59	64	56	-2,4	-2,4
		NW	3.OG	70	60	66	58	64	56	-2,4	-2,4
53	Holzgerlinger Str. 54	NW	EG	70	60	66	58	64	56	-2,4	-2,4
		NW	1.OG	70	60	67	59	64	56	-2,3	-2,4
		NW	2.OG	70	60	67	59	64	56	-2,4	-2,4
54	Holzgerlinger Str. 56	N	EG	70	60	67	59	65	57	-2,4	-2,4
		N	1.OG	70	60	67	59	65	57	-2,4	-2,4
		N	2.OG	70	60	67	59	64	56	-2,4	-2,4
55	Holzgerlinger Str. 58	N	EG	70	60	67	59	64	56	-2,4	-2,4
		N	1.OG	70	60	67	59	65	56	-2,4	-2,4
		N	2.OG	70	60	67	59	64	56	-2,4	-2,4
		N	3.OG	70	60	66	58	64	56	-2,4	-2,4
56	Holzgerlinger Str. 60	N	EG	70	60	66	58	63	55	-2,4	-2,4
		N	1.OG	70	60	66	58	63	55	-2,4	-2,4
57	Holzgerlinger Str. 62	N	EG	70	60	67	59	65	57	-2,4	-2,4
		N	1.OG	70	60	67	59	65	57	-2,4	-2,4
		N	2.OG	70	60	67	59	65	57	-2,4	-2,3
58	Holzgerlinger Str. 64	N	EG	70	60	66	58	64	56	-2,4	-2,4
		N	1.OG	70	60	67	59	64	56	-2,4	-2,4
		N	2.OG	70	60	66	58	64	56	-2,3	-2,4
59	Holzgerlinger Str. 66	N	EG	70	60	66	58	64	56	-2,3	-2,4
		N	1.OG	70	60	66	58	64	56	-2,4	-2,4
60	Holzgerlinger Str. 68	N	EG	70	60	67	59	65	57	-2,4	-2,4
		N	1.OG	70	60	67	59	65	57	-2,4	-2,4
61	Holzgerlinger Str. 69	S	EG	70	60	67	59	65	57	-2,4	-2,4
		S	1.OG	70	60	67	59	65	57	-2,4	-2,4
		S	2.OG	70	60	67	59	65	57	-2,4	-2,4
62	Holzgerlinger Str. 70	N	EG	70	60	66	58	63	55	-2,4	-2,4
		N	1.OG	70	60	67	59	65	57	-2,4	-2,4
		N	2.OG	70	60	67	59	64	56	-2,4	-2,4
63	Holzgerlinger Str. 71	S	EG	70	60	66	58	64	56	-2,4	-2,4
		S	1.OG	70	60	66	58	64	56	-2,4	-2,4
64	Holzgerlinger Str. 72	N	EG	70	60	66	58	64	56	-2,4	-2,4
		N	1.OG	70	60	66	58	64	56	-2,4	-2,4
		N	2.OG	70	60	66	58	64	56	-2,3	-2,4
65	Holzgerlinger Str. 73	S	EG	70	60	65	57	63	55	-2,4	-2,4
		S	1.OG	70	60	65	57	63	55	-2,4	-2,4
		S	2.OG	70	60	65	57	63	55	-2,4	-2,4
66	Holzgerlinger Str. 74	N	EG	70	60	68	60	65	57	-2,4	-2,4
		N	1.OG	70	60	68	60	65	57	-2,4	-2,4
		N	2.OG	70	60	67	59	65	57	-2,3	-2,4
67	Holzgerlinger Str. 74/1	N	EG	70	60	67	59	65	56	-2,3	-2,4
		N	1.OG	70	60	67	59	65	57	-2,4	-2,4
		N	2.OG	70	60	67	59	64	56	-2,4	-2,4
68	Holzgerlinger Str. 75	S	EG	70	60	65	57	63	55	-2,4	-2,4
		S	1.OG	70	60	66	58	63	55	-2,4	-2,4
69	Holzgerlinger Str. 76	N	EG	70	60	68	60	65	57	-2,4	-2,4
		N	1.OG	70	60	67	59	65	57	-2,3	-2,3
		N	2.OG	70	60	67	59	65	57	-2,3	-2,4
70	Holzgerlinger Str. 76/1	N	EG	70	60	67	59	65	57	-2,4	-2,4
		N	1.OG	70	60	67	59	64	56	-2,4	-2,4
		N	2.OG	70	60	67	58	64	56	-2,4	-2,3
71	Holzgerlinger Str. 76/2	N	EG	70	60	66	58	63	55	-2,4	-2,4
		N	1.OG	70	60	66	58	64	56	-2,3	-2,3
		N	2.OG	70	60	66	58	63	55	-2,3	-2,4
72	Holzgerlinger Str. 77	S	EG	70	60	66	58	64	56	-2,3	-2,3

Rapp Trans AG Stühlingerstraße 21 D-79106 Freiburg i.B.
 Dipl.-Ing. Gabriele Schulze Verkehrsplanungen Lichtenbergstr. 35
 D-88677 Markdorf

Lärmaktionsplan Altdorf

Beurteilungspegel nach RLS-90 ohne Maßnahme und

Gebäude referenz- nummer 1	Punktname 2	Himmels- richtung Hausfront 3	Stock- werk 4	Maßnahmenwert		Pegel ohne Maßnahme		Pegel mit 30 km/h		Differenz mit/ohne 30 km/h	
				Tag 5	Nacht in dB(A) 6	Tag 7	Nacht in dB(A) 8	Tag 9	Nacht in dB(A) 10	Tag in dB(A) 11	Nacht in dB(A) 12
	Holzgerlinger Str. 77	S	1.OG	70	60	66	58	64	56	-2,2	-2,3
73	Holzgerlinger Str. 79	SO	EG	70	60	66	58	64	56	-2,2	-2,2
		SO	1.OG	70	60	66	58	64	56	-2,2	-2,2
74	Kanzleihof 2	NW	EG	70	60	61	53	59	51	-2,4	-2,4
		NW	1.OG	70	60	63	55	61	52	-2,4	-2,4
		NW	2.OG	70	60	63	55	61	53	-2,3	-2,3
75	Lilienstr. 5	N	1.OG	70	60	64	56	62	54	-2,4	-2,4
76	Maurener 1	S	EG	70	60	66	58	64	56	-2,4	-2,4
		S	1.OG	70	60	66	58	64	55	-2,4	-2,4
		S	2.OG	70	60	65	57	63	55	-2,4	-2,4
77	Maurenerstr. 3	S	EG	70	60	63	55	61	53	-2,4	-2,4
		S	1.OG	70	60	63	55	61	53	-2,4	-2,4
		S	2.OG	70	60	63	55	61	53	-2,4	-2,4
78	Mühlstr. 1	SO	EG	70	60	69	61	67	58	-2,3	-2,3
	Obere Str. 37	SO	1.OG	70	60	69	60	66	58	-2,3	-2,3
		NW	EG	70	60	68	59	65	57	-2,4	-2,4
		NW	1.OG	70	60	67	59	65	57	-2,4	-2,4
80	Rosenstr. 2	NW	2.OG	70	60	67	58	64	56	-2,4	-2,4
		N	EG	70	60	64	56	61	53	-2,4	-2,4
		N	1.OG	70	60	64	56	62	54	-2,3	-2,4
81	Schillerstr. 131	N	2.OG	70	60	64	56	62	54	-2,4	-2,4
		W	EG	70	60	66	58	64	56	-2,4	-2,4
		W	1.OG	70	60	66	58	64	56	-2,4	-2,4
82	Tulpenstr. 3	W	2.OG	70	60	66	58	63	55	-2,4	-2,4
		N	EG	70	60	66	58	64	56	-2,4	-2,4
		N	1.OG	70	60	66	58	64	56	-2,4	-2,4
83	Tulpenstr. 4	N	2.OG	70	60	62	54	60	52	-2,4	-2,4
		N	1.OG	70	60	62	54	60	52	-2,4	-2,4

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Dienststellen zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.	Naturpark Schönbuch	20.02.2019	<p>Die Verwaltung des Naturparks Schönbuch dankt für die Beteiligung im Rahmen der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes für die Gemeinde Altdorf.</p> <p>Nach den vorgelegten Unterlagen ist der Naturpark Schönbuch vom Lärmaktionsplan nicht direkt betroffen. Die in den Lärmkartierungen betrachteten Bereiche der Gemeinde Altdorf liegen außerhalb des Naturparks Schönbuch. Von Seiten der Naturparkverwaltung werden daher weder Bedenken noch Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes vorgebracht.</p>	Kenntnisnahme.
II.1	Gemeinde Hildrizhausen	27.02.2019	<p>Für die Beteiligung am Verfahren bezüglich der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Altdorf möchten wir uns zunächst bedanken. Gerne nehmen wir folgendermaßen dazu Stellung:</p> <p>Wie Sie wissen, hat unser Gemeinderat in seiner Sitzung am 17.07.2018 den Lärmaktionsplan für die Gemeinde Hildrizhausen beschlossen. Wie in Ihrem Lärmaktionsplan wird darin grundsätzlich eine ganztägige abschnittsweise Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h als mögliche Sofortmaßnahme in Betracht gezogen.</p>	Ist bekannt.
II.2			<p>Von den technisch möglichen und zielführenden Maßnahmen besitzt ein lärmoptimierender Fahrbahnbelag jedoch das größte Lärm minderungspotenzial. Da der Gemeinde Hildrizhausen vom zuständigen Sachbearbeiter beim Regierungspräsidium Stuttgart signalisiert wurde, dass eine Sanierung der L 1184 gegebenen-</p>	Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens der Lärmaktionsplanung Altdorf liegt die Stellungnahme des RP Stuttgart vom 08.03.2019 vor. Hier wird erläutert, dass „im genannten Bereich keine prioritären Erhaltungsabschnitte ausgewiesen sind und eine Sanierung bzw. Fahrbahndeckenerneuerung eher zu einem späteren Zeitpunkt ansteht.“. Wann dieser Zeitpunkt ist, kann derzeit nicht abgeschätzt werden.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.3			<p>falls bereits im Jahr 2020 vorgesehen ist, hat der Gemeinderat beschlossen, die Geschwindigkeitsreduzierung nicht sofort umzusetzen. Zunächst sollte demnach gemeinsam mit der Gemeinde Altdorf und mit der Straßenverkehrsbehörde im Landratsamt Böblingen das Gespräch mit dem Regierungspräsidium gesucht werden und dabei die Dringlichkeit der Sanierung der L 1184 bekräftigt werden.</p> <p>Wenn sich dabei herausstellt, dass die Sanierung der L 1184 tatsächlich in absehbarer Zukunft erfolgt, würde die Gemeinde Hildrizhausen die Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung bis dahin aussetzen und erst nach einer Sanierung mit lärmoptimiertem Fahrbahnbelag erneut entscheiden, ob diese Maßnahme überhaupt noch erforderlich ist bzw. die rechtlichen Voraussetzungen für die Reduzierung der Geschwindigkeit noch gegeben sind.</p> <p>Diesen Weg würden wir weiterhin gerne gemeinsam mit der Gemeinde Altdorf beschreiten. Sollte sich bei den Gesprächen herausstellen, dass mit einer Sanierung der L 1184 in absehbarer Zeit nicht zu rechnen ist, wird auch die Gemeinde Hildrizhausen die Geschwindigkeitsbeschränkung prüfen und erforderlichenfalls umsetzen. Zunächst sollte aber wie oben beschrieben Klarheit bezüglich des Sanierungszeitraums der L 1184 geschaffen werden.</p>	<p>Die Gemeinde Altdorf unterstützt Gespräche gemeinsam mit der Gemeinde Hildrizhausen und dem zuständigen RP Stuttgart bezüglich Lärminderungsmaßnahmen wie bspw. Fahrbahnsanierung L 1184.</p>
II.4			<p>Darüber hinaus haben wir keine Anregungen bzw. Bedenken gegenüber der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Altdorf.</p>	Kenntnisnahme.
III.	Handwerkskammer Region Stuttgart	28.02.2019	Zu dem Lärmaktionsplan haben wir keine Bedenken oder Anregungen.	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.1	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS)	04.03.2019	Der von der ganztägigen Anordnung von Tempo 30 km/h betroffene Streckenabschnitt im Zuge der L 1184 wird auf der kompletten Länge von der Buslinie 752 befahren, sodass Auswirkungen auf den ÖPNV zweifelsfrei gegeben sind, auch wenn der Gutachter in der tabellarischen Übersicht (Tabelle 13) des Planentwurfs dies negiert.	In Tabelle 13 des Lärmaktionsplans wird qualitativ die Auswirkungen von Tempo 30 bzw. Tempo 40 gegenüber der Bestands situation 50 km/h dargestellt. Ferner wird erläutert, dass aufgrund der An- und Abfahrten des ÖPNV an den Haltestellen „Altdorf (BB) Holzgerlinger Straße“, „Friedhof“ und „Bachstraße“ der Zeitverlust für die Buslinie 752 noch geringer ist als im motorisierten Individualverkehr. Es ist daher nicht zu erwarten, dass Umläufe nicht mehr gehalten werden können.
IV.2			Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass ein attraktiver ÖPNV mit verlässlichen Fahrzeiten und Anschlüssen - wie auch im Lärmaktionsplan grundsätzlich erwähnt - ebenfalls ein Baustein zur Vermeidung von Lärm durch Verkehrsverlagerung vom Individualverkehr auf den ÖPNV ist. Insofern gilt es bei Straßenzügen, welche vom Busverkehr befahren werden, abzuwägen, ob eine Temporeduktion dem Ziel eines verlässlichen und anschlusssicheren ÖPNVs zuträglich ist. Im Hinblick auf die Buslinie 752, welche sowohl in Holzgerlingen als auch in Ehningen Anschlüsse von und zum Schienennetz herzustellen hat, gilt dies in besonderer Weise, da die Fahrpläne dieser Buslinie an diesen beiden Umsteigepunkten teilweise nur über die Mindestumsteigezeit verfügen. Hinzu kommt, dass gleichzeitig die Gemeinde Hildrizhausen, welche an derselben Buslinie liegt, ebenfalls Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgesehen hat. Somit ist die Lärmaktionsplanung der beiden Gemeinden Hildrizhausen und Altdorf aus Sicht des ÖPNV gesamthaft zu betrachten. Auf unsere Stellungnahme zur Lärmaktionsplanung der Gemeinde	Geschwindigkeitsbeschränkungen dienen im Rahmen der Lärmaktionsplanung als kurzfristig realisierbare Sofortmaßnahme. Sobald ein Lärmoptimierter Fahrbahnbelag eingebaut worden ist, erfolgt eine Überprüfung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf ihre Zweckmäßigkeit. Der Austausch eines Fahrbahnbelages kann i.A. allerdings erst im Zuge einer turnusmäßigen Deckenerneuerung erfolgen.
IV.3				Im Falle einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen ergibt sich für den 500m langen Teilbereich der Ortsdurchfahrt Hildrizhausen und den 1000m langen Teilbereich der Ortsdurchfahrt Altdorf in Summe ein theoretischer Fahrzeitverlust in Höhe von 1 Minute und 12 Sekunden. <u>Anmerkung:</u> Tempo 30 aus Lärmschutzgründen soll in Hildrizhausen nicht sofort umgesetzt werden. Vielmehr soll die Fahr-

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.4			<p>Hildrizhausen vom 23.04.2018 (siehe Anlage) wird verwiesen.</p> <p>Wir regen daher zur Lärmaktionsplanung der Gemeinde Altdorf an, als vorrangige Maßnahme den Einbau eines lärmoptimierten Straßenbelags einer Geschwindigkeitsbegrenzung vorzuziehen. Sofern dies kurzfristig nicht erfolgen kann, bitten wir in Anlehnung an die von der Verkehrsbehörde des Landkreises Ludwigsburg zwischenzeitlich praktizierte Vorgehensweise, in den Straßenzügen, in denen Buslinien verkehren, im Rahmen der Lärmaktionsplanung in der Gesamtabwägung abhängig von der Betroffenheit der Anwohner entweder Tempo 40 ganztags oder Tempo 30 nur nachts (22 - 6 Uhr) anzutragen.</p> <p>Erfahrungsgemäß kann mit einer solchen Geschwindigkeitsregelung die Fahrplanplanstabilität gewährleistet werden, was im Falle einer ganztägigen Anordnung von Tempo 30- insbesondere in der Kumulation in zwei aufeinanderfolgenden Ortsdurchfahrten ein- und derselben Buslinie - nicht mehr der Fall ist.</p>	<p>bahnsanierung der L 1184 durch das RPS im Jahr 2020 abgewartet werden und dann die Notwendigkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen erneut geprüft werden.</p> <p>Die Abwicklungsgeschwindigkeit des ÖPNV hängt insbesondere von den Abständen der Haltestellen ab. Aufgrund der An- und Abfahrten des ÖPNV an den Haltestellen wird ein geringerer Zeitverlust erwartet.</p> <p>Ein positiver Nebeneffekt von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen im Vergleich zu Tempo 50 ist, dass Qualität und Sicherheit des Zugangs zu den Haltestellen für die Fahrgäste verbessert werden. (vgl. Fachbeitrag von Prof. Dr.-Ing. H. Topp, Institut für Mobilität & Verkehr, TU Kaiserslautern zum Thema: „Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung“ in: Straßenverkehrstechnik 1/2014, Seite 23-30).</p> <p>Fahrpläne sind den veränderten verkehrsrechtlichen Anordnungen entsprechend anzupassen.</p>
V.	Zweckverband Schönbuchbahn	05.03.2019	Für den Zweckverband Schönbuchbahn kann ich mitteilen, dass wir keinen Bezug zum Lärmaktionsplan sehen, da die Schönbuchbahn außerhalb des Plangebiets liegt und auch keine (relevanten) Lärmemissionen beiträgt.	Kenntnisnahme.
	Verband Region Stuttgart	06.03.2019	Für die Beteiligung des Verbandes Region Stuttgart an der Lärmaktionsplanung für die Gemeinde Altdorf danken wir Ihnen sehr.	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.			Die im vorgelegten Entwurf zum Lärmaktionsplan vom 1. Februar 2019 aufgeführten Maßnahmenvorschläge stehen mit den Festlegungen des Regionalplans in Einklang oder betreffen regionalplanerische Belange nicht.	Kenntnisnahme.
VII.1	Regierungspräsidium Stuttgart	08.03.2019	<p>Nach Prüfung der entsprechenden Unterlagen nehmen wir zum Entwurf des Lärmaktionsplans wie folgt Stellung:</p> <p>I. L 1184 Ortsdurchfahrt Altdorf</p> <p>I.I Maßnahme: Geschwindigkeitsbeschränkung Festsetzung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen als Sofortmaßnahme für den 1000 m langen Teilstreckenabschnitt der L 1184 Ortsdurchfahrt Altdorf: Beginnend 50 m vor Einmündung Gartenstraße bis Höhe Kreisverkehrspunkt am östlichen Ortseingang.</p> <p>Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegen. Die darin beschriebene Gefahrenlage ist gegeben, wenn die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BlmSchV) gemäß § 2 Abs. 1 von 59 dB(A) bei Tag und 49 dB(A) bei Nacht überschritten sind. Danach ist im Rahmen des pflichtgemäßem Ermessens zu entscheiden, ob und ggf. welche verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Einzelfall zu prüfen sind. Für die Ermessensausübung sind insbesondere die Bestimmungen für strassenverkehrsrechtliche Maßnah-</p>	Die Inhalte des Kooperationserlasses vom 29.10.2018 sind der Gemeinde Altdorf bekannt und wurden bei der Abwägung der Lärminderungsmaßnahmen im Rahmen des kommunalen Lärmaktionsplanes berücksichtigt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>men zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärm-schutz Richtlinien-StV) in der jeweils gültigen Fassung heranzuziehen. Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärm-schutzmaßnahmen muss die Berechnung des Beurtei-lungspegels nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) erfolgen (vgl. Ziff. 2.2 Lärm-schutz-Richtlinien-StV).</p> <p>Bei der Ermessensausübung ist besonders zu berück-sichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen, weshalb be-reits ab diesen Werten gewichtige Gründe gegen die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen spre-chen müssen.</p> <p>Unabhängig vom Gebietstyp kommen verkehrsrechtli-che Maßnahmen insbesondere aber ab den Werten 70 dB(A)/tags und 60 dB(A)/nachts - in Gewerbegebieten mit Zuschlag von 5 dB(A) - in Betracht. Bestehen deut-liche Überschreitungen der vorgenannten Beurtei-lungspegel, reduziert sich das Ermessen bis hin zu ei-ner grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung auf den be-troffenen Straßenabschnitten, es sei denn, dass dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (Luftreinhaltung, Verkehrsverlagerung, Leistungsfähig-keit) als unverhältnismäßig erscheint.</p> <p>Je geringer die Lärmwerte sind, umso mehr ist auch die Frage von Bedeutung, ob die Lärmbeeinträchtigun-gen jenseits dessen liegen, was als „ortsüblich“ hinge-nommen werden muss. Maßstab für diese Bewertung können insbesondere eine bedeutende Zunahme der</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.2			<p>Verkehrsmenge oder besondere Beeinträchtigungen durch eine bestimmte Verkehrsart sein.</p> <p>Im Zuge des Ermessens sind folgende maßgeblichen Aspekte im Einzelfall zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bewertung von Verdrängungseffekten, • die Belange des fließenden Verkehrs, • Auswirkungen auf den ÖPNV, • Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr, • anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, • mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), • Auswirkungen auf die Luftreinhaltung, • Akzeptanz der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer (Erkenntnisse zur V 85), • Abwägung mit einer Tempo 40-Regelung. 	Die Prüfung und Abwägung der Lärminderungsmaßnahme erfolgte unter Berücksichtigung der vom RP benannten Einzelpunkte. Siehe hierzu auch: Lärmaktionsplan Altdorf, Fassung vom 01.02.2019, S. 46/47.
VII.3			<p>Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurde, und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage, gegeben sind, ist von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen. Der fachrechtliche Ermessensspielraum der Behörde wird durch die Lärmaktionsplanung der Kommune überlagert (VGH Baden Württemberg, 10 S 2449/17, Rn. 28).</p>	Ist bekannt.
VII.4			<p>Die Entscheidung über vorliegende straßenverkehrsrechtliche Anordnung obliegt der unteren Straßenver-</p>	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.5			<p>kehrsbehörde und ist dort im Einzelfallverfahren zu beantragen. Der Zustimmungsvorbehalt beim Regierungspräsidium Stuttgart bleibt weiterhin bestehen. Die Prüfung des Regierungspräsidiums Stuttgart wird sich an den dargestellten Kriterien orientieren.</p> <p>Hinweis: Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sollen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden angeordnet werden und kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche und andere Maßnahmen sein (z.B. Lärmschutzwände/-wälle, Belagsmaßnahmen oder Schallschutzfenster). Insofern wäre auch eine zeitliche Befristung der Geschwindigkeitsbeschränkung bis zur Umsetzung anderer geplanter Maßnahmen (z.B. lärmärmer Straßenbelag, Ortsumfahrung) denkbar, um eine sofortige und spürbare Entlastung für die Anwohner erreichen zu können.</p> <p>I.II Maßnahme: Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags als vordringlicher Bedarf</p>	<p>Geschwindigkeitsbeschränkungen dienen im Rahmen der Lärmaktionsplanung als kurzfristig realisierbare Sofortmaßnahme. Sobald ein Lärmoptimierter Fahrbahnbelag eingebaut worden ist, erfolgt eine Überprüfung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf ihre Zweckmäßigkeit. Der Austausch eines Fahrbahnbelages kann i.A. allerdings erst im Zuge einer turnusmäßigen Deckenerneuerung erfolgen.</p>
VII.6			<p>Die Verwendung eines höher lärmabsorbierenden Belags ist grundsätzlich möglich, sofern hinsichtlich der betroffenen Streckenabschnitte Erhaltungsmaßnahmen anstehen. Insofern wird von Seiten des Regierungspräsidiums Stuttgart bei allen vorgesehenen Erhaltungsmaßnahmen anhand des aktuellen Sachstands (z.B. technisches Regelwerk, Lärmbelastung) geprüft, ob die Voraussetzungen für den Einsatz eines solchen Belags vorliegen und dieser eingebracht werden kann.</p>	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.7			Gemäß der Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) auf Landesstraßen in Baden Württemberg 2016 sind im genannten Bereich keine prioritären Erhaltungsabschnitte ausgewiesen. Eine Sanierung bzw. Fahrbahndeckenerneuerung steht eher zu einem späteren Zeitpunkt an.	Kenntnisnahme.
VIII.1	IHK Region Stuttgart	14.03.2019	<p>Vielen Dank für die Möglichkeit der Stellungnahme und frühzeitigen Beteiligung im Rahmen der Planungen des Lärmaktionsplanes der Gemeinde Altdorf. Wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 18. Februar 2019.</p> <p>Zu den vorgesehenen Maßnahmen zur Lärmminderung, dargestellt mit Hilfe des Planentwurfs vom 1. Februar 2019 äußern wir uns wie folgt.</p> <p>Viele der aufgeführten Maßnahmen zur Reduktion des Verkehrslärms sind aus Sicht der gewerblichen Wirtschaft sinnvoll. Sie werden von Seiten der IHK als ausgewogen und sachgerecht begrüßt, da sie sowohl ökologische als auch ökonomische Aspekte berücksichtigen.</p>	Kenntnisnahme.
VIII.2			<p>Der Landkreis Böblingen zeichnet sich durch namhafte, weltweit agierende Unternehmen aus, die auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen sind. Die Bedeutung der Verkehrsanbindung sollte immer auch bei lärmreduzierenden Maßnahmen berücksichtigt werden.</p> <p>Aus vielen Rückmeldungen unserer Mitglieder wissen wir, dass insbesondere die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur im Landkreis Böblingen kritisch ge-</p>	Eine Geschwindigkeitsbeschränkung trägt in der Regel zu einer Verstetigung des Verkehrs bei. Gleichzeitig mindert sie lärmintensive Beschleunigungs- und Bremsvorgänge. Aus Modellversuchen ist bekannt, dass durch die Maßnahme weder maßgebliche Verlängerungen der Reisezeiten noch eine Minderung der Leistungsfähigkeit nachzuweisen sind. Das gilt ebenso für eine gravierende Beeinträchtigung der Verkehrs-funktion der Straße. Ein weiterer Vorteil ist die Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und ein verstärktes Empfinden der Verkehrssicherheit. Eine Reduzierung von 50

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>sehen wird. Vor diesem Hintergrund ist zu berücksichtigen, dass einzelne Maßnahmen der Lärmreduktion durchaus negative Auswirkungen für Unternehmen darstellen können. Insbesondere durch Geschwindigkeitsbegrenzungen kann es zu Störungen im Verkehrsfluss kommen. Ein dadurch erzwungenes Fahren in niedrigen Gängen mit höherer Drehzahl kann sogar negative Lärmeffekte verursachen.</p>	<p>auf 30 km/h kann damit generell das Image der jeweiligen Kommune als attraktive Wohn- und Einkaufsstandort stärken. Die durch die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h rechnerisch verlängerte Fahrzeit auf einem Abschnitt von 1000 m vermittelt eher subjektiv eine (nicht nachvollziehbare) Verlangsamung. Siehe auch https://www.bw.ihk.de/_Resources/Persistent/c1f655f413748a4008f3ee71ab767d5131884229/20170421_Umweltbedingte%20Verkehrsbeschr%C3%A4nkungen_Langfassung.pdf Seite 41f</p>
VIII.3			<p>Darüber hinaus können Geschwindigkeitsbegrenzungen in Konflikt mit Luftreinhaltezielen stehen, da bei niedrigen Geschwindigkeiten und Stockungen im Verkehrsfluss Feinstaubwerte ansteigen und Ausweichverkehre entstehen.</p>	<p>Nach neuesten Studien ist eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h bei gegenwärtiger Fahrzeugflotte und üblicher Fahrweise mit keiner Verschlechterung der Luftqualität gleichzusetzen. Die CO₂-Emissionen bleiben im Mittel relativ neutral.</p>
VIII.4			<p>Größere Vorteile stellen aus unserer Sicht, wie von Ihnen vorgesehen, gezielte Investitionen in einen verbesserten, lärmoptimierten Fahrbahnbelag sowie die Förderung des Umweltverbundes dar. Solche Maßnahmen können aus unserer Sicht auch innerorts deutliche Pegelminderungen ermöglichen und die Verkehrsinfrastruktur verbessern.</p>	<p>Geschwindigkeitsbeschränken dienen im Rahmen der Lärmaktionsplanung als kurzfristig realisierbare Sofortmaßnahme. Sobald ein Lärmoptimierter Fahrbahnbelag eingebaut worden ist, erfolgt eine Überprüfung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf ihre Zweckmäßigkeit. Der Austausch eines Fahrbahnbelages kann i.A. allerdings erst im Zuge einer turnusmäßigen Deckenerneuerung erfolgen</p>
VIII.5			<p>Die Leistungsfähigkeit eines effizienten Verkehrsnetzes ist für die lokale Wirtschaft von erheblicher Bedeutung. Daher sind wir gerne zur Diskussion und Mitwirkung bei Lärmreduzierungsmaßnahmen bereit und werden das Verfahren auch weiterhin konstruktiv begleiten.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.1	Landratsamt Böblingen - ÖPNV	19.03.2019	<p>Vielen Dank für die Möglichkeit der Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Altdorf. Das ÖPNV-Amt hat hierzu folgende Anmerkungen:</p> <p>Die Reduzierung auf Tempo 30, auf der kompletten Länge der Ortsdurchfahrt Altdorf, hat Auswirkungen auf die Buslinie 752 zwischen Ehningen und Holzgerlingen. In Ehningen sichert die Linie den Anschluss von und zur S-Bahn sowie in Holzgerlingen von und zur Schönbuchbahn. Teilweise ist derzeit nur die Mindestumsteigezeit an den Bahnhöfen möglich, eine zusätzliche Reduzierung des Tempos verlängert die Fahrzeiten der Buslinie und wirkt sich für die Umsteiger der Bahnen negativ aus. Sollte es nach Anordnung von Tempo 30 in der Ortsdurchfahrt nicht mehr möglich sein, den Umlauf der Buslinie 752 einzuhalten und der Einsatz eines zusätzlichen Busses notwendig werden, verursacht dies Sprungkosten.</p>	Die Abwicklungsgeschwindigkeit des ÖPNV hängt insbesondere von den Abständen der Haltestellen ab. Aufgrund der An- und Abfahrten des ÖPNV an den Haltestellen wird ein geringerer Zeitverlust erwartet.
IX.2			<p>Wir empfehlen, zuerst die Realisierung eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags zusammen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 40 zu testen, damit die Pünktlichkeit im ÖPNV nicht beeinträchtigt wird.</p>	Geschwindigkeitsbeschränkungen dienen im Rahmen der Lärmaktionsplanung als kurzfristig realisierbare Sofortmaßnahme. Sobald ein Lärmoptimierter Fahrbahnbelag eingebaut worden ist, erfolgt eine Überprüfung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf ihre Zweckmäßigkeit
IX.3			<p>Des Weiteren unterstützen wir die Stellungnahmen des VVS und der Fa. FMO, die im Zuge der Anhörung zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Altdorf beim Amt für Straßenverkehr (Herrn Höning) eingegangen sind.</p>	Die benannte Stellungnahme des VVS liegt der Gemeinde Altdorf vor – siehe unter Punkt IV. Die Stellungnahme der Fa. FMO wurde der Gemeinde Altdorf durch das LRA Böblingen weitergeleitet und ist bekannt. Siehe unter XII.
	Stadt Holzgerlingen	20.03.2019	<p>Vielen Dank für die Beteiligung am Lärmaktionsplan der Gemeinde Altdorf.</p> <p>Die Stadt wurde in drei Funktionen beteiligt, zum einen als Kommune, als örtliche Straßenverkehrsbehörde</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.			<p>und als Gemeindeverwaltungsverband. Dieses Antwortschreiben gilt für alle drei beteiligten Organisationen.</p> <p>Unmittelbare Interessen der Stadt sehen wir nicht betroffen. Sollten sich eventuelle strassenverkehrsrechtliche Änderungen auf der klassifizierten Straße auch auf Ortsstraßen auswirken, wird die Abstimmung mit der örtlichen Straßenverkehrsbehörde im jeweiligen Einzelfall erfolgen.</p> <p>Für die Umsetzung des Planes wünschen wir gutes Gelingen.</p>	Kenntnisnahme.
XI.1	Landratsamt Böblingen, Immissionsschutz	25.03.2019	<p>Die sehr ausführliche Ausarbeitung des Lärmaktionsplanes der Gemeinde Altdorf wird, auch im Sinne der Beteiligung der Öffentlichkeit, seitens der Immissionschutzbehörde ausdrücklich begrüßt.</p> <p>Sowohl die angestrebte Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h als wirksame Sofortmaßnahme zur deutlichen Reduzierung der Betroffenheit seitens der Einwohner, als auch das Hinwirken auf entsprechende mittelfristige bauliche Maßnahmen am Fahrbahnbelag werden befürwortet.</p> <p>Weitere Anregungen oder Bedenken zur Planung bestehen nicht.</p>	Kenntnisnahme.
XI.2	Landratsamt Böblingen, Gesundheitsamt	25.03.2019	<p>Bei der Veranstaltung „Umwelttoxikologisches Kolloquium – Gesundheitliche Wirkung von Lärm“ am 20.02.2008 beim Regierungspräsidium Stuttgart – Landesgesundheitsamt wurden die u. g. Punkte angesprochen. Das Gesundheitsamt Böblingen empfiehlt drin-</p>	<p>Die Auswirkungen von Lärm auf die menschliche Gesundheit sind bekannt. Auch aus diesem Grund möchte die Gemeinde Altdorf mit dem im Lärmaktionsplan genannten Maßnahmen diesen Verkehrslärm mindern.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>gend, diese bei den geplanten Lärmminderungsmaßnahmen bzw. im Maßnahmenkatalog zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Epidemiologische Studien haben gezeigt, dass das durch Verkehrslärm verursachte Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen nicht wie früher angenommen bei > 65 dB(A) sondern schon ab 60 dB(A) vorhanden ist. Besonders Männer sind nach diesen Aussagen auf ruhigen Schlaf angewiesen. Es wurde beobachtet, dass Hypertonie bei nächtlichem Verkehrslärm ab 50-55 dB(A) stark zunimmt. • Ebenfalls bei dieser Veranstaltung wurde Bezug auf die 16. BlmSchV genommen. Es wurde dargestellt, dass auch Werte unterhalb der dort angegebenen Grenzwerte Auswirkungen auf die Gesundheit haben. Die Lärmwerte der 16. BlmSchV basieren auf Untersuchungen, die inzwischen schon ca. 30 Jahre alt sind und seither nicht angepasst wurden. • Weiterhin wurde auf dieser Veranstaltung deutlich gemacht, dass Personen, die sich stark belästigt fühlen, ein stark erhöhtes Risiko an Hypertonie oder Herzinfarkt zu erkranken haben. Kinder reagieren, anders als Erwachsene, eher mit Atemwegserkrankungen auf Lärmstörungen. Der Grund hierfür ist noch nicht bekannt. 	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Das Gesundheitsamt Böblingen schließt sich diesen neueren Erkenntnissen an und empfiehlt, diese im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen.	
XI.3	Landratsamt Böblingen, ÖPNV	25.03.2019	Die Reduzierung auf Tempo 30, auf der kompletten Länge der Ortsdurchfahrt Altdorf, hat Auswirkungen auf die Buslinie 752 zwischen Ehningen und Holzgerlingen. In Ehningen sichert die Linie den Anschluss von und zur S-Bahn sowie in Holzgerlingen von und zur Schönbuchbahn. Teilweise ist derzeit nur die Mindestumsteigezeit an den Bahnhöfen möglich, eine zusätzliche Reduzierung des Tempos verlängert die Fahrzeiten der Buslinie und wirkt sich für die Umsteiger der Bahnen negativ aus. Sollte es nach Anordnung von Tempo 30 in der Ortsdurchfahrt nicht mehr möglich sein, den Umlauf der Buslinie 752 einzuhalten und der Einsatz eines zusätzlichen Busses notwendig werden, verursacht dies Sprungkosten.	Die Abwicklungsgeschwindigkeit des ÖPNV hängt insbesondere von den Abständen der Haltestellen ab. Aufgrund der An- und Abfahrten des ÖPNV an den Haltestellen wird ein geringerer Zeitverlust erwartet.
XI.4			Wir empfehlen, zuerst die Realisierung eines lärmoptimalen Fahrbahnbelages zusammen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 40 zu testen, damit die Pünktlichkeit im ÖPNV nicht beeinträchtigt wird.	Geschwindigkeitsbeschränkungen dienen im Rahmen der Lärmaktionsplanung als kurzfristig realisierbare Sofortmaßnahme. Sobald ein Lärmoptimierter Fahrbahnbelag eingebaut worden ist, erfolgt eine Überprüfung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf ihre Zweckmäßigkeit
XI.5	Landratsamt Böblingen, Straßenbau	25.03.2019	Von Seiten des Amtes für Straßenbau bestehen Bedenken gegen den Lärmaktionsplan, da die Bezugswerte des Fahrzeugverkehrs aus einer Zählung von der Straßenmeisterei verwendet wurden und für die Lärmpegelmessung nicht geeignet sind. Es sind die tatsächlichen DTV- Werte (Durchschnittlicher Täglicher Verkehr) zu Grunde zu legen. Die Ergebnisse sind somit nicht repräsentativ und sollten nochmals überarbeitet werden.	Für eine zielgerichtete Lärmaktionsplanung wird den Gemeinden lt. Kooperationserlass vom 29.10.2018 empfohlen, die Lärmkartierung zu ergänzen und bspw. durch eine räumlich differenzierte Betroffenheitsanalyse zu verfeinern. Nach dem Ergebnis des amtlichen Verkehrsmonitorings 2015 (Zählstelle 7319 1209, Freie Strecke zwischen den Ortsdurchfahrten Hildrizhausen und Altdorf) beträgt der DTV-Wert 7.955 Kfz/24 mit einem zugehörigen Schwerverkehrsanteil von 4%. Nach dem amtlichen Verkehrsmonitoring 2017 wurde ein

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>DTV-Wert von 9.811 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 3.6% ermittelt.</p> <p>Für die Lärmberechnung entlang der L 1184 OD Altdorf wurden die Ergebnisse einer Verkehrszählung vom 20.07.2017 zu Grunde gelegt. Gezählt wurde an drei Stellen entlang der L 1184 auf Gemarkung Altdorf. Auf Basis dieser Verkehrszählung wurden abschnittsweise die DTV-Werte anhand der lokalen Zählstelle 7319 1209 (Verkehrsmonitoring 2015) ermittelt. Die Aufteilung der Abschnitte mit den verschiedenen Verkehrsbelastungen orientiert sich an den Stellen, an denen ein relevanter Sprung in der Höhe der Verkehrsbelastungen zu erwarten ist. Die Aufteilung halten wir auch nach erneuter Prüfung weiterhin für sinnvoll. Wie die Zählung vom LRA vom 20.07.2017 bestätigt nimmt das Verkehrsaufkommen entlang der L 1184 von West nach Ost zu – daher wäre es falsch, die DTV-Werte der amtlichen Zählstelle für die gesamte Ortsdurchfahrt anzunehmen.</p>	
	Landratsamt Böblingen, Straßenverkehr	25.03.2019	<p>Im Rahmen der rechtlich vorausgesetzten Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (Rechtsgedanke der §§ 47d Abs. 6 i. V. m. 47 Abs. 6 Bundesimmissionsschutzgesetz (BlmSchG)) können wir zu den vorgesehenen Lärmreduzierungsmaßnahmen durch strassenverkehrsrechtliche Anordnungen mitteilen:</p> <p>Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Grund der gesetzlichen Ermächtigungsgrundlage des § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) i. V. m. § 6 Abs. 1 Straßenverkehrsgesetz (StVG) können von der Gemeinde nur dann als Maßnahme in ihrem Lärmaktionsplan festgelegt werden, wenn der Straßenverkehrsbehörde derartige Entscheidungen nach den gesetzlichen Voraussetzungen möglich sind.</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XI.6			<p>Nach der Straßenverkehrsordnung beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch unter günstigen Umständen innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge 50 km/h. Gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nummer 3 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken – neben Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs – auch zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt.</p> <p>Von einer entsprechenden Gefahrenlage kann nach dem sogenannten „Kooperationserlass“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg <i>insbesondere</i> ab Lärmwerten von 70 dB(A) tags (6-22 Uhr) bzw. 60 dB(A) nachts (22-06 Uhr) ausgegangen werden.</p> <p>Mit der neuesten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg (vgl. Urteil VGH vom 17.07.2018) wird die Lärmaktionsplanung der Gemeinden gestärkt. Mit seinem Urteil stellt der VGH fest, dass die für die Umsetzung zuständigen Fachbehörden an ermessensfehlerfreie Festlegungen in Lärmaktionsplänen <u>gebunden</u> sind. Voraussetzung für die Bindung der Fachbehörde ist, dass die Maßnahme fachrechtlich zulässig und im Plan eine ermessensfehlerfreie Abwägung der Maßnahme erfolgt ist.</p>	<p>Die Inhalte des Kooperationserlasses vom 29.10.2018 sind der Gemeinde Altdorf bekannt und wurden bei der Abwägung der Lärminderungsmaßnahmen im Rahmen des kommunalen Lärmaktionsplanes berücksichtigt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XI.7			<p>Eine Gefahrenlage im Sinne des § 45 Absatz 9 StVO liegt laut VGH demnach vor, wenn die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BlmSchV) überschritten sind. Damit sind Verkehrsbeschränkungen in Lärmaktionsplänen schon bei Lärmpegeln unterhalb der oben genannten Grenzwerte möglich. Im Fall der klagenden Gemeinde lägen, so der VGH, die Lärmpegeln mit Werten von über 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich.</p>	Ist bekannt.
XI.8			<p>In der aktuellen Entwurfssfassung des Lärmaktionsplanes der Gemeinde Altdorf vom 11.01.2018 wurden Lärmwerte von zum Teil über 70 dB(A) tags bzw. über 60 dB(A) nachts berechnet. Als Berechnungsgrundlage wurden Werte aus einer punktuellen Zählung des Landratsamtes Böblingen, Straßenmeisterei Herrenberg vom 20.07.2017 im Zeitraum zwischen 6 - 18 Uhr verwendet. Diese Werte sind jedoch nicht repräsentativ und somit für eine Lärmpegelberechnung auch nicht geeignet. Es sind grundsätzlich Werte der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke zu Grunde zu legen. Diese sind die durchschnittlichen Ergebnisse von Zählungen an den verschiedensten Wochentagen zu den unterschiedlichsten Zeiten verteilt über ein Jahr.</p>	Siehe Wertung unter XI.5
XI.9			<p>Sämtliche vom Landkreis Böblingen im Rahmen des landesweiten Verkehrs-Monitorings auf Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen durchgeführten Verkehrszählungen werden zentral von der Landesstelle für Straßentechnik gesammelt, ausgewertet und auf der Homepage der Straßenverkehrszentrale BW</p>	Ist bekannt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XI.10			<p>unter www.svz-bw.de/verkehrszaehlung.html veröffentlicht.</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörde bittet darum, auf Basis dieser Zahlen die Lärmberechnung nochmals entsprechend zu überarbeiten. Darüber hinaus sollte die Aufteilung in die verschiedenen Streckenabschnitte im Lärmaktionsplan sowie die entsprechend errechneten Teil-Verkehrsstärken innerhalb dieser Abschnitte auf Basis der DTV-Werte schlüssig begründet werden.</p>	Siehe Wertung unter XI.5
XI.11			<p>Im Rahmen der Ermessensentscheidung hinsichtlich des Aspektes einer ortsüblichen Verkehrslärmbelastung, spielen auch die im Bebauungsplan festgesetzte „Art der baulichen Nutzung“ (z. B. Mischgebiet, Wohngebiet etc.) sowie die tatsächliche Nutzung der Räumlichkeiten in den lärmbelasteten Gebäuden eine wichtige Rolle. Die Verkehrsbehörde des Landratsamtes Böblingen bittet aus diesem Grund darum, die hierzu notwendigen Daten entsprechend (tabellarisch) im Lärmaktionsplan zu ergänzen.</p>	Der Kooperationserlass weiß explizit darauf hin, dass (mit Ausnahme von Gewerbegebieten, hier nicht relevant) straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen unabhängig vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung abzuwegen sind (Seite 18). Im LAP Altdorf sind explizit die Gebäude mit Wohnnutzung ausgewiesen.
XI.12			<p>Die Straßenverkehrsbehörde hat in Vorbereitung einer verkehrsrechtlichen Stellungnahme ergänzend sowohl den Verkehrsverbund Stuttgart als auch den Linienbetreiber der betroffenen Buslinie 752 (DB-REGIOBUS) einbezogen und bittet darum, die in den entsprechenden Schreiben genannten Aspekte in einer Gesamtabwägung zu berücksichtigen (siehe Anlagen).</p>	<p>Der Gemeinde Altdorf ist die Stellungnahme des Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) bekannt – siehe Stellungnahme vom 04.03.2019.</p> <p>Die Stellungnahme des Linienbetreibers der betroffenen Buslinie 752 (DB-REGIOBUS) liegt der Gemeinde Altdorf vor.</p>
	Landratsamt Böblingen	25.03.2019	<u>Ergebnis:</u>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XI.13			Da die Datenbasis noch nicht vollständig ist, kann zu der im o. g. Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Sofortmaßnahme einer Geschwindigkeitsbeschränkung in der Ortsdurchfahrt (L1184) zwischen der Einmündung „Ehninger Straße“ und dem Gebäude Altdorfer Straße 17 auf 30 km/h derzeit seitens der Verkehrsbehörde noch nicht abschließend Stellung genommen werden.	Die Datenbasis im Rahmen der Lärmaktionsplanung Altdorf ist vollständig. Es besteht keine Notwendigkeit der Lärmneuberechnung auf Grundlage der Verkehrszahlen der amtlichen Statistik des Verkehrsmonitorings 2015 und/oder 2017. Im Übrigen soll die Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen entlang der L 1184, 50 m vor der Einmündung Gartenstraße bis Höhe des Kreisverkehrsplatzes am östlichen Ortseingang Altdorf, gelten. Der vom LRA Böblingen beschriebene Bereich bezieht sich auf den Teilbereich der L 1184 der Gemeinde Hildrizhausen.
XI.14			Im Rahmen der Ermessensentscheidung sollte in jedem Fall berücksichtigt werden, dass der öffentliche Personennahverkehr durch die Maßnahme - auch im Hinblick auf eine mögliche weitere Geschwindigkeitsreduzierung im Rahmen des Lärmaktionsplanes der Gemeinde Hildrizhausen - Schwierigkeiten mit den Umlaufzeiten bekommen kann und ggf. weniger attraktiv wird.	Siehe Wertung unter IV.
XI.15			Aufgrund des doch recht langen Streckenabschnitts, ggf. in Kombination mit einer entsprechenden Geschwindigkeitsreduzierung in der Ortsdurchfahrt von Hildrizhausen, ist davon auszugehen, dass die Akzeptanz einer Geschwindigkeitsreduzierung bei den Verkehrsteilnehmern abnehmen wird. Eine abzuwägende Alternative wäre daher eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h.	Für Verkehrsteilnehmer ordnen Ortseingangs- und Verkehrsschilder verbindlich an, wo welche zulässige Höchstgeschwindigkeit gilt. Hieran haben sich die Verkehrsteilnehmer zu halten. Die betroffenen Anwohner der L 1184 Ortsdurchfahrt Altdorf sind nicht weniger schutzwürdig, nur weil die Verkehrsteilnehmer sich schwer tun, die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung zu akzeptieren.
XI.16			Abschließend weist die Verkehrsbehörde des Landkreises Böblingen darauf hin, dass eine verkehrsrechtliche Anordnung der im Lärmaktionsplan festgelegten	Ist bekannt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Geschwindigkeitsreduzierung nur mit vorheriger Zustimmung des Regierungspräsidiums Stuttgart erfolgen kann.	
XII.	Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH	22.02.2019	<p>Als Betreiber der Buslinie 752 stehen wir dem Vorhaben, auf einem großen Abschnitt der Ortsdurchfahrt Tempo 30 anzugeben, äußerst kritisch gegenüber.</p> <p>Seitens des VVS hat Herr Biesinger bereits eine umfangreiche Stellungnahme hierzu abgegeben, die wir in allen Punkten teilen. Nach unseren bisherigen Erfahrungen hat die Einführung von ganztägigen Tempo 30 Maßnahmen stets zu einer Destabilisierung der Pünktlichkeit beigetragen. Am Ende ist es dann die Summe der Einzelmaßnahmen auf dem gesamten Linienweg, welche zu Lasten der Pünktlichkeit geht und damit der Zufriedenheit unserer Fahrgäste nicht zuträglich ist.</p> <p>Wenn Anschlüsse nicht mehr erreicht werden, wenden sich die Fahrgäste zusehends vom ÖPNV ab und steigen auf den MIV um. Dies wäre in jeder Hinsicht kontraproduktiv und geht zu Lasten der Lärm- und der Schadstoffemissionen.</p> <p>Sollte eine Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung unumgänglich sein, bitten wir dringend darum, den vom VVS skizzierten Kompromissvorschlag aufzugreifen. Wir stimmen auch hier mit dem VVS überein, dass eine Reduzierung auf 40 km/h oder die nächtliche Beschränkung auf 30 km/h, die negativen Folgen für unsere Buslinie deutlich reduzieren würde.</p>	Siehe Wertung unter IV.

Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.1 I.2	Bürger 1	01.03.2019	<p>Ich möchte folgendes zum Lärmaktionsplan beitragen:</p> <p>Ich finde den Vorschlag für Tempo 30 in der Ortsdurchfahrt sehr gut!</p> <p>Denn außer der notwendigen Lärmreduktion erhöht er auch die Verkehrssicherheit und das ist längst überfällig. Ich denke dabei vor allem an die Grundschulkinder, die die Hauptstraße im Berufsverkehr überqueren müssen. Denn ich erlebe fast täglich, wie einzelne Autos über die rote Ampel fahren und das mit hoher Geschwindigkeit. Auch für die zahlreichen Radfahrer, vor allem auch die vielen Schüler, die nach Holzgerlingen zur Schule radeln, würde ein Tempolimit die Sicherheit deutlich erhöhen.</p> <p>Und zudem hätte die erschwerende Ortsdurchfahrt durch Tempo 30 auch noch eine abschreckende Wirkung auf die steigende Anzahl der Autofahrer, die Altdorf als Umgehung für die Autobahn nutzen.</p> <p>In diesem Sinne: Tempo 30, ja bitte!</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung kann Aspekte der Verkehrssicherheit nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen: In diesem Falle würde sich die Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen nicht nur positiv auf den Umgebungslärm sondern auch auf die Verkehrssicherheit auswirken.</p>
II.1	Bürger 2	08.03.2019	<p>Im Folgenden nehme ich Stellung zu den Unterlagen des Lärmaktionsplans.</p> <p>Den beauftragten und durchgeföhrten Geräuschmessungen wird in Bezug auf ihre Aussagekraft, Repräsentativität und Gültigkeit wenig vertraut, da die Ermittlungsparameter nicht hinreichend beschrieben wurden. Überhaupt ist nicht klar, warum hier ohne Klage vor-</p>	<p>Die Verfahrensvorgaben der 34. BlmSchV zur Lärmkartierung und Aktionsplanung sind zu berücksichtigen (VBUS – Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen und VBEB – Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm). Messun-</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.2			<p>rauseilend Maßnahmen erörtert werden, statt zu erörtern wie eine potentielle Klage abgewendet werden kann. Ebenfalls ist außerhalb dieser einmaligen Erhebung ein Lärmmanagement mit zeitlicher Erhebung und Vergleich der Änderung von Geräuschen nicht sichtbar. So wäre vor Umsetzung von Maßnahmen zunächst zu erheben, ob sich die Lärmemissionen nicht sogar im Laufe der Zeit bereits reduzieren oder schon reduziert haben.</p> <p>Auch ist die Rechtsgültigkeit und Anwendbarkeit dieser EU-Vorschrift nicht hinreichend geprüft. Eine gleichmäßige Anwendung der EU-Vorschrift auf alle Orts- und Straßenabschnitte kann nicht verhältnismäßig sein. Dass eine Hauptstraße mehr Verkehr und damit mehr Geräuschemissionen hat liegt nun einmal in der Natur der Sache. Sicher wurde keiner der Anwohner gezwungen dorthin zu ziehen, wo etwas mehr Lärm ist. Damit ist es ebenfalls nicht korrekt von Betroffenen zu reden. Vielmehr ist diese EU-Vorschrift ein weiterer Schritt der Bevormundung von Bürgern und Stadtverwaltungen mit einseitigen Maßnahmenvorschlägen, die mindestens einer Bedrängung oder sogar Freiheitsberaubung von Bürgern nahe kommt. Wenn denn die EU Bürgern allgemein und ohne Anlass vorschreiben will, wieviel Geräuschbelastung zumutbar ist, dann soll sie auch entsprechende Mittel bereitstellen.</p> <p>Zur Geräuschreduzierung der Anwohner könnten folgende Maßnahmen beitragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schallisolierte Fenster; Zuschüsse oder Kostenübernahmen für Umbauten wurden an anderer Stelle, z.B. bei Fluglärm ja bereits gewährt 	<p>gen von Straßenverkehrslärm sind gemäß VBUS nicht vorgesehen und mit den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie auch nicht zu vereinbaren. Eine Hörprobe bzw. Lärmessung hat keine Relevanz für die rechtliche Beurteilung nach der Umgebungslärmrichtlinie.</p> <p>Ziel der Maßnahmen innerhalb der Lärmaktionsplanung ist eine Reduzierung gesundheitsgefährdender Lärmbelastungen. Den betroffenen Bürgern kann die Entlastung nicht mit dem Hinweis versagt werden, die Lärmverursacher oder nicht betroffenen Menschen hätten hierfür kein Verständnis.</p>
II.3				<p>Passive Lärminderungsmaßnahmen sind grundsätzlich nicht geeignet, das Ziel der UmgebungslärmRL und der §§ 47 a ff. BlmSchG zu erreichen: Zu mindern ist der Umgebungslärm</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.4			<ul style="list-style-type: none"> • Schallisolierende Einfriedung, Mauern, Bepflanzung auf Grundstücksgrenzen; hier wären Zuschüsse ebenfalls sinnig 	<p>im Freien, nicht ausschließlich der Lärm in Aufenthalts- und Wohnräumen</p> <p>Bepflanzungen haben lediglich einen subjektiven Effekt auf die Lärmminderung. Insofern die Lärmquelle nicht sichtbar ist, wird der Lärm als weniger störend wahrgenommen. Rein rechnerisch mindern Bepflanzungen zwischen Fahrbahn und Grundstücksgrenzen den Lärm nicht.</p>
II.5			<ul style="list-style-type: none"> • Schallisolierende/-reflektierende Fahrbahnabgrenzung zum Gehweg/Radweg; hier wären Zuschüsse ebenfalls sinnig 	Fahrbahnabgrenzungen zum Geh-/Radweg sind innerorts, aufgrund der zahlreichen Ein- und Ausfahrten, nicht realisierbar, zumindest nicht in der Art, dass diese Abgrenzungen den Lärm spürbar mindern würden.
II.6			<p>Weitere Geschwindigkeitsbeschränkung führt zu mehr Verkehr und damit praktisch sicher nicht zu den erhofften rechnerisch geringeren Geräuschemissionen. Insbesondere führt eine weitere Geschwindigkeitsbeschränkung logischerweise zu mehr Verkehr insbesondere auch auf Ausweichstrecken, was definitiv dem Ziel der EU-Richtlinie widerspricht. Damit würde diese Infrastrukturbeschränkung auch zu einer Wertreduzierung von Immobilien an Ausweichstrecken führen, was viel wahrscheinlicher zur Klage führt.</p>	Unter Berücksichtigung der mittleren Zeitverluste bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h für den 1.000 m langen Teilabschnitt der Ortsdurchfahrt Altdorf und der Nicht-Verfügbarkeit von zeitgleichen Alternativrouten sind keine Verdrängungseffekte zu erwarten. Sollten sich dennoch Verlagerungseffekte aufgrund einer Geschwindigkeitsbeschränkung entlang der L 1184 einstellen, so würden die Ausweichverkehre die Route A 81 / B 464 wählen.
II.7			<p>Wichtiger wäre den Verkehr fließender und stetiger zu gestalten, z.B. durch</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der Baustellenzeiten; hier wäre besonders die langanhaltende Baustelle an der Kreuzung Seeweg zu beschleunigen und abzuschließen 	Die Gemeinde Altdorf bemüht sich um einen zügigen Abschluss der Bauarbeiten im Kreuzungsbereich L 1184 / Seeweg. Es wird ein Abschluss der Bauarbeiten im Sommer 2019 angestrebt.

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.8			<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung der Stop- und Anfahrvorgänge im Bereich von Kreuzungen und Ampeln; hier könnten die Ampeln durch gut sichtbare Zebrastreifen ersetzt werden. 	Die Fußgänger-Bedarfslichtsignalanlagen dienen der Verkehrssicherheit beim Queren der Fahrbahn. Es ist nicht angebracht, die beiden Fußgänger-Bedarfsampeln durch Zebrastreifen zu ersetzen.
II.9			<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung der Fahrbahnunebenheiten; hier wären die vielen Ausbesserungen und Kanaldeckel einzubauen und der alte Asphalt glatter zu gestalten 	Niveaunterschiede zwischen Kanaldeckel / Schachtabdeckungen und der Fahrbahn werden akustisch als störend wahrgenommen. Die Gemeinde Altdorf kontrolliert regelmäßig die Unebenheiten in der Fahrbahndecke entlang der L 1184 und versucht im Rahmen ihrer Möglichkeiten diese zu beseitigen.
II.10			<ul style="list-style-type: none"> Kreisverkehr an der Kreuzung Bachstraße <p>Abschließend kann ich insbesondere einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h oder einem anderen Wert als 50 km/h für die Hauptstraße (Holzgerliner Str., Hildrizhauser Str.) nicht zusagen.</p>	Im Kreuzungsbereich Bachstraße / L 1184 / Krautgartenweg ist die Umgestaltung zu einem Kreisverkehrsplatz aus verkehrlichen und baulichen Gründen nicht geeignet.
III.1	Bürger 3	10.03.2019	<p>Bezüglich des Lärmaktionsplans möchten wir wie folgt Stellung nehmen.</p> <p>Kurzfristige Maßnahmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> Bezugnehmend auf den bevorstehenden Ausbau und Überdeckelung der A81 ist ein Lkw-Fahrverbot über die Nachtstunden mit dem Regierungspräsidium abzustimmen, bzw. dort vorstellig zu werden. Auch wenn die Gespräche nicht einfach verlaufen werden, so ist dies dennoch mit Nachdruck einzufordern. 	Straßenaus- und Neubauvorhaben, sowie der damit verbundene Ausweichverkehr und ggf. straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen für den Zeitraum der Bauphase, sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung und werden von der Gemeinde Altdorf gemeinsam mit dem zuständigen Regierungspräsidium Stuttgart gesondert geprüft.

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.2			2. Tempolimit 30 km pro Std.	Kenntnisnahme.
III.3			3. Radarkontrollen / Kontrollen Langfristige Maßnahmen:	Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Gemeinde generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung angesehen.
III.4			1. Flüsterasphalt	Diese Maßnahme ist im Lärmaktionsplan der Gemeinde Altdorf enthalten. Ein Austausch kann allerdings aus wirtschaftlichen Gründen erst mit einem turnusmäßigen Austausch der vorhandenen Fahrbahndecke erfolgen. Derzeit ist nicht bekannt, wann die Fahrbahnsanierung der L 1184 erfolgen wird.
III.5			2. Ampel am Ortseingang von Hildrizhausen kommand, um in Stoßzeiten den Verkehrs durchfluß zu steuern	Eine Pförtner-Lichtsignalanlage unterscheidet sich von einer Zuflussregelungsanlage, wie sie bspw. bei Auffahrten auf Bundesautobahnen oder Schnellstraßen angewendet wird. Ziel einer Pförtner-Lichtsignalanlage ist die Entlastung eines Engpassabschnitts (Staugefahr soll verhindert werden). Zu erwähnen ist dass diese Regelung mit Staus vor der Pförtner-Lichtsignalanlage einhergeht – in diesem Fall: Stau vor dem westlichen Ortseingang Altdorf.
III.6			3. Planung einer Umgehungsstraße, gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit Hildrizhausen (Bürgerentscheid einleiten)	Mit dem Bau von Entlastungsstraßen (wie etwa Ortsumfahrungen) kann Kfz-Verkehr aus lärm sensiblen Bereichen in weniger empfindliche Gebiete verlagert werden. Aus Sicht der Lärm minderungsplanung sind die Effekte einer solchen Verkehrsverlagerung jedoch immer in ihrer Gesamtbilanz zu betrachten, da den Verkehrsabnahmen auf den zu entlastenden Straßen zwangsläufig Verkehrszunahmen oder sogar Neubelastungen in anderen Bereichen gegenüberstehen.

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.7			<p>4. Anbringung von Bodenwellen im Bereich der Fußgängerüberwege. Bremst den Verkehr ab und erhöht die Sicherheit der Fußgänger.</p>	<p>Derzeit ist kein Neubau einer Ortsumfahrung der Ortsdurchfahrten L 1184 Hildrizhausen / Altdorf vorgesehen.</p> <p>Bodenwellen erschweren die Überfahrt und zwingen den Kraftfahrzeugführer zum Abbremsen. Das Abbremsen vor und Beschleunigen nach sowie die Überfahrt der eigentlichen Bodenwelle verursacht zusätzlichen Lärm; gleichwohl die Verkehrssicherheit für Fußgänger gesteigert werden würde.</p>
III.8			<p>In diesem Zusammenhang ist die Gehwegs-und Fahrradweg-Neugestaltung mit vorzunehmen.</p>	<p>Die Gemeinde Altdorf steht gemeinsam im Gespräch mit dem RP Stuttgart zur zeitgleichen Sanierung der Fahrbahn der L 1184 im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Fußgänger- und Radverkehrswege.</p>
III.9			<p>Wir sind auch gerne bereit, persönlich unsere Vorschläge zu erläutern.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
IV.1	Bürger 4	12.03.2019	<p>Wir als Anwohner der Ortsdurchfahrt in der Hildrizhäuser Straße 12 sind sehr erfreut, dass man sich endlich um den Lärm, den die L1184 verursacht, kümmert.</p> <p>Auch wenn es dazu einer EU-Richtlinie bedurfte und einige Gemeinderäte dies für die paar Mitbürger und Mitbürgerinnen an der Ortsdurchfahrt nicht für relevant halten so was nennt man nun Volksvertreter!</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
IV.2			<p>Wir sind sehr dafür, die Geschwindigkeit auf 30 km zu begrenzen sowie zu überprüfen, ob sich ein Lkw-Durchfahrtsverbot nicht doch realisieren lässt. Für die Lkw gibt es u. E. genügend Möglichkeiten über die A81 und B464 die Ortsdurchfahrt zu umfahren.</p>	<p>Zum Schwerlastverkehr zählen Busse, Lkw über 3,5 t zul. Gesamtgewicht mit oder ohne Anhänger sowie Sattelzüge. Der mittlere stündliche Schwerlastverkehr auf der L 1184 Altdorf in der Nacht beträgt 3 Fahrzeuge und tags 28 Fahrzeuge, darin enthalten sind auch die Linienbusse und eventuelle Anliegerverkehre. Bei der Berechnung eines Lkw-Durchfahrtverbotes für den Belastungsbereich L 1184 OD Altdorf ergibt sich ein maximales Lärmminderungspotential von 2 dB(A). Ferner sind</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.3			<p>Ferner würde ein zusätzlicher Kreisverkehr an der Kreuzung Würmstraße die in Richtung Hildrizhausen fahrenden Fahrzeuge zusätzlich abbremsen. Derzeit stellen wir fest, dass gerade auf Höhe unseres Hauses bereits massiv beschleunigt wird.</p>	<p>die mit einem Lkw-Durchfahrtverbot ausgelösten Verlagerungen auf alternative Routen und die damit verbundenen Lärmemissionen auf den Alternativrouten zu beachten. Neue Betroffenheiten entstehen ggf. zu Lasten der Nachbarkommunen. In der Folge kann eine abschnittsweise Sperrung auch zu großen Umwegfahrten und damit zu insgesamt längeren Strecken und mehr Schadstoffemissionen führen. Die Lärminderungsmaßnahme Lkw-Durchfahrtverbot ist für den untersuchten Bereich L 1184 Ortsdurchfahrt Altdorf daher nicht empfehlenswert.</p> <p>Die Umgestaltung von unsignalisierten Knotenpunkten zu Kreisverkehrsplätzen (KVP) führt durch die Verlangsamung und Verfestigung des Verkehrsflusses zu einer Lärmmindehung, die jedoch nach den Berechnungsverfahren der Umgebungslärmrichtlinie nicht nachgewiesen wird. Die Errichtung eines KVP ist eine strassenplanerische Maßnahme, welche vom Straßenbaulastträger geprüft und genehmigt werden muss.</p> <p>Dieser Vorschlag wird als langfristige Lärminderungsmaßnahme in den Lärmaktionsplan der Gemeinde Altdorf mit aufgenommen.</p>
IV.4			<p>Einen Grundsteuerverlust für die Gemeinde Altdorf, wie es auf Seite 38 des Lärmgutachtens beschrieben wird, können wir allerdings nicht nachvollziehen. Ein bereits von uns gestellter Antrag auf Grundsteuerermäßigung vom 10.10.2007 wurde am 26.10.2007 negativ beantwortet. Scheinbar wurden wir damals falsch informiert.</p>	<p>Auf Seite 38 werden allgemein Folgen des Straßenverkehrslärms beschrieben. Für Kommunen mit einer hohen Nachfrage an Wohnraum – wie in der Gemeinde Altdorf – sind die Auswirkungen von Lärm auf die Immobilienpreise nicht identisch wie für Kommunen mit Wohnungsleerstand.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.1	Bürger 5	17.03.2019	<p>Die auf Seite 49 des Lärmaktionsplans beschriebenen Maßnahmen bedürfen aus meiner Sicht dringender Ergänzungen bzw. Anregungen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bei Tempo 30 sollten die bestehenden beiden Fußgänger-Ampeln durch Fußüberwege (Zebra-streifen) ersetzt werden. Diese Ampeln verursachen immer ein Abbremsen der Fahrzeuge mit entsprechendem Geräuschpegel und erhöhtem Feinstaub bis zum Stillstand und ein erneutes Anfahren mit entsprechendem Geräuschpegel und erhöhten Abgasen. Die bereits bestehenden Fußgängerüberwege beweisen, dass bei gegenseitiger Rücksichtnahme ein harmonischer Verkehrsfluss funktioniert. 	Die Fußgänger-Bedarfslichtsignalanlagen dienen der Verkehrssicherheit beim Queren der Fahrbahn. Es ist nicht angebracht, die beiden Fußgänger-Bedarfsampeln durch Zebra-streifen zu ersetzen.
V.2			<ol style="list-style-type: none"> 2. Ein ganztägiges Tempolimit erscheint mir nicht angemessen, da der Lkw-Verkehr und der Berufsverkehr zwischen 6 und 19 Uhr stattfinden. Also Tempo 30 zwischen 6 und 19 Uhr sind durchaus angemessen. 	Eine ausschließlich tagsüber geltende Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen ist bislang nicht bekannt und widerspricht dem Schutz der Nachtruhe der Wohnbevölkerung. Die Betroffenheiten im Nachtzeitraum von 22-6 Uhr sind hinreichend hoch (111 Betroffene > 55 dB(A) nachts), so dass eine ganztägige, also auch im Nachtzeitraum geltende, Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h gerechtfertigt ist.
V.3			<ol style="list-style-type: none"> 3. Der zunehmende Fluglärm durch erhebliche Abweichungen von der bisherigen Einflugschneise ist nicht tolerierbar! Immer wieder fliegen Maschinen über Altdorf in z.T. extrem niedriger Höhe Richtung Echterdingen. Das geht nicht weiter so! Da müsste die Bevölkerung aufgeklärt werden, mit welchem Recht die bisherige Einflugschneise verlassen werden darf ! 	Zuständig für die Lärmaktionsplanung des Flughafens Stuttgart (EDDS) ist das Regierungspräsidium Stuttgart. Zu Rückfragen bezüglich der „gefühlt“ abweichenden Anflugstrecke wenden Sie sich bitte an Herrn Klaus Peter Siefer, Lärmschutzbeauftragter für den Flughafen Stuttgart, im Referat 46.2 des RP Stuttgart (Tel.: 0711/72 249 349).

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.4			<p>4. Und da sind noch die 1 m breiten Kopfsteinreihen quer zur Fahrbahn im Brombergweg. Selbst bei Tempo 30 verursachen diese Streifen erhöhten Lärm bei jedem Fahrzeug, das darüber rollt.</p> <p>Diese künstliche Lärmquelle sollte beseitigt werden.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan kann rechtmäßig nur Maßnahmen an Hauptbelastungsbereichen (hier die L 1184 Ortsdurchfahrt Altdorf) zur Reduzierung von Umgebungslärm vorsehen, daher wird die benannte Thematik im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht behandelt.</p>
V.5			<p>Leider geht aus dem Plan nicht hervor, was gesetzlich zwingend ist. Das betrifft auch die Gestaltung des Plans. Als Bürger fehlt mir jedes Verständnis dafür, dass ein ortsunkundiges Büro einen fast 50-seitigen Plan mit vielen bunten Bildern erstellt und auf einer halben Seite dann Tempo 30 ganztägig zur erneuten Prüfung empfohlen wird. Ich denke, der gesunde Menschenverstand der Bürger und des Gemeinderates hätten ausgereicht, um ohne 48 Seiten und bunten Bildern zu einem ebenso brauchbaren Ergebnis zu kommen.</p>	<p>Für die Aktions- und Maßnahmenplanung sind in Baden-Württemberg im Wesentlichen die Städte und Gemeinden zuständig. Lärmaktionspläne sind grundsätzlich für alle von der Lärmkartierung erfassten Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen aufzustellen. Demnach sind Hauptverkehrsstraßen solche mit einem durchschnittlich täglichen Verkehrsaufkommen von mehr als 8.200 Kfz/24h.</p> <p>Rechtliche Aspekte werden im Lärmaktionsplan unter Kapitel 2 „Rechtliche Grundlagen der Lärmaktionsplanung beschrieben“.</p>