STADT WIESLOCH

EU – Umgebungslärmrichtlinie
Lärmaktionsplanung

-Erläuterungsbericht-

Karlsruhe, November 2021

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Ingenieurbüro für Verkehrswesen • Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG • Greschbachstraße 12 • D-76229 Karlsruhe
Telefon: 07 21 / 9 62 60 - 0 • Fax: 07 21 / 9 62 60 - 50 • mail@koehler-leutwein.de • www.koehler-leutwein.de

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

1. Einleitung 1

2. Rechtliche Grundlagen und Zielstellung der Lärmaktionsplanung (LAP) 2

3. Grundlagen der Lärmaktionsplanung 5
   3.1 Berechnungsgrundlage Straßenverkehrslärm 5
   3.2 Beurteilungsgrundlagen 6

4. Maßnahmen Lärmaktionsplanung 2014 8
   4.1 Maßnahmen Lärmaktionsplan Kernstadt 8
   4.2 Maßnahmen Lärmaktionsplan Baierstal/ Schatthausen 9
   4.3 Umgesetzte Maßnahmen Wiesloch Mitte 9

5. Lärmaktionsplanung 2021 10
   5.1 Mögliche Lärmminderungsmaßnahmen von Straßenverkehr nach Fachrecht 10
      5.1.1 Planungsziele und Nutzen der Lärmaktionsplanung 10
      5.1.2 Ausweisung ruhiger Gebiete 11
   5.2 Auflistung grundsätzlich möglicher Maßnahmen zur Lärmminderung 11
   5.3 Mögliche Lärmminderungsmaßnahmen von Straßenverkehrslärm nach Fachrecht 12
   5.4 Vorgeschlagene Lärmminderungsmaßnahmen Straßenverkehrslärm 12
   5.5 Kosten- / Nutzenrelation und Maßnahmenabwägung 13

6. Zusammenfassung und Ausblick 16

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage	
1	Übersichtslageplan
2	Verzeichnis der Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und Normen
3.1	Kartierte Straßenabschnitte
3.2	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten Analyse 2014
4-A	Lärmaktionspan alle Maßnahmen Kernstadt 2014
4-B	Lärmaktionsplan alle Maßnahmen Baiertal/ Schatthausen 2014
4-C	Umgesetzte Maßnahmen Kernstadt
5.1	Auslösewerte Straßenverkehrslärm
5.2	Maßnahmen zur Lärmminderung von Straßenverkehrslärm allgemein
5.3-d	Höchste Fassadenpegel Straßenverkehrslärm – RLS-90 Tageszeitraum (6:00 bis 22:00 Uhr)
5.3.01-d – 5.3.22-d	Höchste Fassadenpegel Straßenverkehrslärm – RLS-90 Tageszeitraum (6:00 bis 22:00 Uhr)
5.3-n	Höchste Fassadenpegel Straßenverkehrslärm – RLS-90 Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr)
5.3.01-n – 5.3.22-n	Höchste Fassadenpegel Straßenverkehrslärm – RLS-90 Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr)
5.4	Übersichtslageplan Maßnahmenbereiche 2021

Anlage

5.4.1 Maßnahmenbereiche Temporeduzierungen Wiesloch West 2021

5.4.2 Maßnahmenbereiche Temporeduzierungen Wiesloch Mitte 2021

5.4.3 Maßnahmenbereiche Temporeduzierungen Bereich Altwiesloch 2021

5.4.4 Maßnahmenbereiche Temporeduzierungen Wiesloch Süd 2021

1. Einleitung

Mit der Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rats vom 25.06.2002 über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) wurden von der EU neue Wege zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm eingeleitet. Ziel ist es, ein gemeinsames Konzept festzulegen, um schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Die Richtlinie sieht dabei ein zweistufiges Verfahren vor. Nach einer Ermittlung der Umgebungslärmpegel und den daraus resultierenden Betroffenheiten sind daran anschließend geeignete Maßnahmen zur Geräuschminderung in Lärmaktionsplänen zusammenzustellen. Der hier vorgelegte Bericht zur Fortschreibung der Lärmaktionsplanung von Wiesloch ist als Chance zu verstehen, langfristig die Lebensqualität zu verbessern und die Attraktivität der Gemeinde zu erhöhen.

Die Stadt Wiesloch liegt im nordwestlichen Teil von Baden-Württemberg mit einer Gesamteinwohnerzahl von ca. 27.000. Die Stadt ist dabei gegliedert in die Kernstadt Wiesloch (18.500 Einwohner) mit dem Bereich Altwiesloch und dem südlich gelegenen Ortsteil Frauenweiler (2.250 Einwohner) sowie den östlich gelegenen Ortsteilen Baiertal (4.550 Einwohner) und Schatthausen (1.600 Einwohner).

Südlich von Wiesloch verläuft die BAB 6 als Verbindung zwischen den Ballungsräumen Mannheim und Heilbronn, westlich von Wiesloch verläuft die BAB 5 als großräumige Verbindung zwischen Karlsruhe und Frankfurt. Im Westen des Gemeindegebiets verläuft die B 3 als Nord-Süd-Verbindung nach Bruchsal bzw. Heidelberg. Als Verteiler der großräumigen Verkehrsanschlüsse besteht im Süden der Kernstadt die L 723 mit Anschlüssen an die Autobahnen sowie die B 3 und an die L 594 mit Fahrtrichtung in das Zentrum von Wiesloch. Weiterführend liegt die L 547, die zu den Stadtteilen Baiertal und Schatthausen führt. Weiterhin verläuft im Westen von Wiesloch die Eisenbahnverbindung zwischen Bruchsal und Heidelberg mit entsprechenden Lärmemissionen. **Anlage 1** zeigt einen Übersichtslageplan des Stadtgebietes und der Hauptverkehrsadern.

Für Wiesloch wurde mit Beschluss vom 25.03.2015 bereits ein Lärmaktionsplan der 2. Stufe erstellt. Dieser soll entsprechend den Vorgaben des Bundes-Immissionsschutzgesetzes mit dem vorliegenden Bericht fortgeschrieben werden.

2. Rechtliche Grundlagen und Zielstellung der Lärmaktionsplanung (LAP)

Die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm kurz EG-Umgebungslärmrichtlinie wurde im Jahr 2002 vom europäischen Parlament verabschiedet. Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedsstaaten zur Erfassung der Lärmbelastung durch Lärmkarten (Lärmkartierung) zur Information der Öffentlichkeit über die Belastung durch Umgebungslärm und zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen bei problematischen Lärmsituationen unter Mitwirkung der Öffentlichkeit und schließlich zur Information der EU-Kommission über die Kartierung und die Lärmaktionsplanung.

National umgesetzt in der Bundesrepublik Deutschland wurde die Umgebungslärmrichtlinie im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) (Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005) in § 47a-f des BImSchG (6. Teil: Lärmminderungsplanung) und der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV), 6. März 2006.

Die Erfüllung der gesetzlichen Pflichten aus der Umgebungslärmrichtlinie ist zwar vorrangiges Ziel, gleichzeitig bietet die Lärmaktionsplanung die Möglichkeit, Lärmbelastungen für viele Betroffene zu senken und die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden zu erhöhen. Aus dem Wortlaut des § 47d Abs. 1 BImSchG lässt sich ableiten, dass sich neben den Ballungsräumen grundsätzlich alle Gemeinden, in denen im Ergebnis der Lärmkartierung Geräuschimmissionen auf bewohnte Gebiete einwirken, mit dem Verfahren der Lärmaktionsplanung auseinandersetzen müssen – unabhängig von der Höhe der Immissionen und Betroffenenzahlen.

Zuständig für die Lärmaktionsplanung sind nach § 47 e Abs. 1 BImSchG die Gemeinden sowohl in Ballungsräumen als auch entlang von Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken. Bei der Aufstellung werden sie fachlich von Landesbehörden so weit wie möglich unterstützt.

Die formalen Anforderungen an den Lärmaktionsplan sind:

- Bewertung der Lärmsituation,
- Abschließender Maßnahmenkatalog,
- Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung,
- Kosten-Nutzen-Analyse,
- möglichst eine Angabe der durch die Maßnahmen erreichten Verminderung betroffener Personen,
- Meldung der Ergebnisse an die EU.

Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Verhinderung bzw. Minderung von Umgebungslärm insbesondere dort, wo die Geräuschbelastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann. Dazu werden in Lärmaktionsplänen mögliche Maßnahmen zur Reduzierung der Geräuschbelastungen zusammengestellt.

Flächen, deren Nutzung mit einer hohen Ruheerwartung verbunden ist, sollen als "ruhige Gebiete" erhalten werden.

Durch die Pflicht zur Beteiligung der Öffentlichkeit an der Aktionsplanung werden die Betroffenen selbst, welche in der Regel mit den Lärmproblemen bestens vertraut sind, in die Planung und in die weiteren Entscheidungsprozesse aktiv und umfassend einbezogen.

In der Erstellung von Lärmaktionsplänen sollte deutlich mehr als nur eine durch die Umgebungslärmrichtlinie vorgegebene Pflichtaufgabe gesehen werden. Vielmehr sollen Lärmaktionspläne als Chance gesehen werden, die Lösung vorhandener Lärmprobleme langfristig und nachhaltig in Angriff zu nehmen mit dem Ziel, eine attraktivere Lebensumwelt zu schaffen.

Paragraph 47 d Abs. 6 i.V. mit § 47 Abs. 6. BImSchG beschreibt die Verbindlichkeit der Lärmaktionsplanung. Danach sind die im Lärmaktionsplan festgeschriebenen Maßnahmen durch die zuständigen Behörden nach dem BImSchG oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Der Lärmaktionsplan entfaltet somit eine interne Bindungswirkung für Behörden, und zwar nicht nur für die Gemeinde, sondern für alle Träger öffentlicher Verwaltung. Die besonderen fachgesetzlichen Vorschriften werden jedoch durch die Inhalte des Lärmaktionsplans und das BImSchG nicht verdrängt. Demzufolge haben die zuständigen Behörden planungsrechtliche Festlegungen in den Lärmaktionsplänen bei Fachplanungen in ihre Überlegungen einzubeziehen und, so weit wie möglich, zu berücksichtigen. Eine generelle strikte Beachtenspflicht besteht damit allerdings nicht.

Durch die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg im Jahre 2018 ergibt sich für verkehrsrechtliche Maßnahmen der Lärmminderung für Kommunen im Rahmen von Lärmaktionsplänen aber eine besondere Stellung. Hier können in kommunalen Lärmaktionsplänen z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen festgelegt werden, die die Straßenverkehrsbehörden bei rechtsfehlerfreier Abwägung aller Belange des Straßenverkehrs durch die Kommune umzusetzen haben und kein Ermessenspielraum einer Straßenverkehrsbehörde angewandt werden kann.

Neben der Festschreibung konkreter Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung ist die Lärmaktionsplanung ein wichtiges fachübergreifendes Planungsinstrument. Es wird damit die

Voraussetzung geschaffen, die Belange des Lärmschutzes möglichst bei allen relevanten Planungen im Infrastruktur- und Umweltbereich zu berücksichtigen. Gleichzeitig wird das Thema "Lärmbelastung" im Bewusstsein der Bevölkerung und der politischen Entscheidungsträger verankert. Das ist eine wichtige Voraussetzung, um effektive und nachhaltige Wege zur Lärmminderung zu beschreiten.

Weitere Informationen können auf folgenden Adressen eingesehen werden:

- Umweltbundesamt
  http://www.umweltbundesamt.de/
- Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg
  http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/
- Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
  http://www.lai-immissionsschutz.de

Anlage 2 zeigt die zugrunde zu legenden Gesetzesvorschriften, DIN-Normen und Berechnungsvorschriften. Für die Berechnung wurden die bis zu den Fristen der Erstellung von Lärmkarten 2017 bzw. Aktionsplänen 2018 jeweiligen Berechnungsmethoden verwendet.

Entsprechend der EU-Richtlinie zur Erstellung von strategischen Lärmkarten und zur Erstellung von Lärmaktionsplänen ist folgende zeitliche Gliederung vorgegeben:

	Ausarbeiten der Lärmkarten zum	Aufstellen von Lärmaktionsplänen zum
Ballungsräume > 250.000 Einwohner (1. Stufe) > 100.000 Einwohner (2. Stufe)	30.06.2007 30.06.2012 / 2017 / 2022	18.07.2008 18.07.2013 / 2018 / 2024 *
Hauptverkehrsstraßen > 6 Mio. Fahrzeuge/Jahr 16.400 Kfz/24 h (1. Stufe) > 3 Mio. Fahrzeuge/Jahr 8.200 Kfz/24 h (2. Stufe)	30.06.2007 30.06.2012 / 2017 / 2022	18.07.2008 18.07.2013 / 2018 / 2024 *
Haupteisenbahnstrecken > 60.000 Züge/Jahr (1. Stufe) > 30.000 Züge/Jahr (2. Stufe)	30.06.2007 30.06.2012 / 2017 / 2022	18.07.2008 18.07.2013 / 2018 / 2024 *
Großflughäfen > 50.000 Bewegungen/Jahr	30.06.2007 / 2012 / 2017 / 2022	18.07.2008 / 2013 / 2018 / 2024 *

*geänderte Frist. Zukünftig sind etwa zwei Jahre zwischen der Kartierung und dem Abschluss der Aktionsplanung

Für die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes wurden in Absprache mit der Gemeinde alle klassifizierten Straßen (die BAB 6, die B 3, die L 723, die L 594, die L 547, die L 612, die L 594a und die K 4173) kartiert. In Wiesloch wurden ebenfalls die Walldorfer-, die Schwetzinger-, die Bahnhofs-, die Ring-, die Gerbersruh- und die Alte Herrenstraße kartiert. Weitere Straßen wurden dabei nicht kartiert, da Belastungen unter 8.200 Kfz/24 prognostiziert wurden.

Bei der Kartierung der LUBW 2017 wurde auf der Gemarkung Wiesloch die BAB 6, die B 3, die L 723, die L 594, die L 547 sowie die L 612 kartiert. Dabei wurden die Zahlen der Bundesverkehrswegezählung 2015 angesetzt.

Für Wiesloch ist auch die Kartierung des Schienenlärms relevant, diese wird jedoch sowie der Lärmaktionsplan für alle Haupteisenbahnstrecken ab der 2. Runde von dem Eisenbahnbundesamt (EBA) durchgeführt.

3. Grundlagen der Lärmaktionsplanung

3.1 Kartierungsumfang Straßenverkehrslärm

In Absprache mit der Gemeindeverwaltung wurden auch die Landesstraßen und Kreisstraßen als klassifizierte Straßen kartiert, die Belastungen von weniger als 8.200 Kfz/24 h aufweisen, um ein geschlossenes Straßennetz zu kartieren und eine Gleichbehandlung der Bürger von Wiesloch bezüglich der Lärmkartierung und auch lärmschützenden Maßnahmen zu gewährleisten. Aufgrund der durch die Corona-Pandemie 2020/2021 verzerrten Verkehrssituation erfolgte die Kartierung aus Gründen der Fristwahrung nur auf Grundlage der 2014 ermittelten Verkehrsmengen, dabei wurde insbesondere auf Neuberechnungen der nach EU- Umgebungslärmrichtlinie vorgegeben Rechenverfahren BUB verzichtet. Diese Berechnungen sollen im Jahr 2022 mit aktualisierten Verkehrszahlen erfolgen.

Die Verkehrsbelastungszahlen und Schwerverkehrsanteile wurden aus der für die Stadt Wiesloch durchgeführten Verkehrsuntersuchungen aus dem Jahr 2006 sowie Verkehrsmodellrechnungen für den Großraum Wiesloch aus dem Jahr 2014, welche im Büro vorliegen verwendet.

In **Anlage 3.1** sind die kartierten Straßenabschnitte in Farbgebung abhängig von der Belastung aufgetragen. **Anlage 3.2** zeigt die angesetzten Geschwindigkeiten, Zuschläge für

vom Standardbelag abweichende Oberflächenbeläge wurden nicht vergeben. Steigungskorrekturen für Steigungen von über 5,0 % wurden auf einzelnen Streckenabschnitten entsprechend der vorhandenen Topographie berücksichtigt.

3.2 Beurteilungsgrundlagen

Der bedeutendste Unterschied in der Beurteilung gegenüber den Richtlinien für herkömmliche schalltechnische Untersuchungen, wie z. B. der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau), besteht in den Beurteilungszeiträumen. Während nach den bisherigen nationalen Verfahren die energetisch gemittelten Pegelwerte in einem Zeitbereich von 6:00 bis 22:00 Uhr tags und 22:00 bis 6:00 Uhr nachts beurteilt werden, wird entsprechend der Umgebungslärmrichtlinie ein energetischer Mittelwert L_{den} über 24 Stunden gebildet, wobei auf den Lärmanteil in der Zeit von 18:00 bis 22:00 Uhr (abends) ein Zuschlag von 5 dB(A) und für den Zeitraum von 22:00 bis 6:00 Uhr (nachts) ein Zuschlag von 10 dB(A) vergeben wird. Weiterhin wird ein Beurteilungspegel L_{night} ausgegeben, der einen gemittelten Nachtwert über acht Stunden darstellt. Somit sollen eine Beurteilung der allgemeinen Störwirkung (L_{den}) und eine gesundheitliche Beeinträchtigung über mögliche Schlafstörungen (L_{night}) gegeben sein.

Die Ermittlung von Belastetenzahlen erfolgt auf Grundlage der durch die Gemeindeverwaltung übermittelten hausgenauen Einwohnerstatistiken.

Hiernach werden lärmbelastete Flächen entsprechend den Ergebnissen der Lärmkartierung mit Ermittlung L_{den} in 5 dB(A)-Schritten für jede Lärmart getrennt ermittelt. Dabei werden in einem Raster von 10x10 m Immissionspegel errechnet und hieraus Lärmisophonendarstellungen entwickelt.

Die Einwohnerzahlen werden nach dem Verfahren der VBEB den Gebäudekanten in den einzelnen Lärmisophonenbereichen zugeordnet. So können auch Schwerpunkte mit lärmbelasteten Einwohnern ermittelt werden.

In den Lärmkarten dargestellte Lärmpegelbereiche sind nur schwierig mit den bisherigen Grenz- bzw. Orientierungswerten der bestehenden Richtlinien zu vergleichen, da sich die Berechnungsverfahren unterscheiden, wie bereits erläutert. Es gibt daher auch keine konkreten Auslösekriterien für Lärmminderungsmaßnahmen. Anhaltspunkte für die Einordnung der Pegelbereiche bietet der Vorschlag des Umweltbundesamtes vom März 2006, welcher für Gebiete mit Wohnnutzen folgende Auslösekriterien vorzieht:

1. Phase: L_{den} / $L_N \geq$ 65/55 dB(A)
2. Phase: L_{den} / $L_N \geq$ 60/50 dB(A)

Entsprechend der Beurteilung des Umweltbundesamtes bestehen ab Pegel von über 60 dB(A) im Tageszeitraum bzw. über 50 dB(A) im Nachtzeitraum Belastungen, die als störend empfunden werden, die daher Berücksichtigung bei der Lärmaktionsplanung finden. Die Bestimmung von Auslösewerten liegt aber grundsätzlich im planerischen Gestaltungsermessen der Gemeinde.

Entsprechend dem „Kooperationserlass“ des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur, Baden-Württemberg, vom 23.03.2012 werden die oben genannten Auslösewerte bestätigt. Bezüglich straßenverkehrsrechtlicher Lärmschutzmaßnahmen wird darin jedoch auf die Lärm-Schutzrichtlinie-StV verwiesen, in der erst ab Werten von 70/60 dB(A) (nach RLS-90) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zwingend in Betracht gezogen werden. Für die Bereiche, die auf jeden Fall in einem Lärmaktionsplan berücksichtigt werden sollen, gibt der Kooperationserlass die Auslösewerte von L_{den} / $L_N \geq$ 65/55 dB(A) vor.

Nach der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom Juli 2018 wurde der Kooperationserlass zum 31.10.2018 aktualisiert, um der neuen Rechtslage Rechnung zu tragen. Neben der sich aus dem Urteil ergebenden Weisungsbefugnis für verkehrsrechtliche Maßnahmen wurden die Auslösewerte auch auf 65/55 dB(A) gemäß den Berechnungsergebnissen nach RLS-90 abgesenkt.

4. Maßnahmen Lärmaktionsplanung 2014

Im Folgenden werden die geplanten Maßnahmen des Lärmaktionsplanes 2014 und deren Umsetzungsstand in Wiesloch dargestellt.

4.1 Maßnahmen Lärmaktionsplan Kernstadt

In **Anlage 4-A** sind die kurz- mittel- und langfristigen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes aus dem Jahr 2014 dargestellt. Aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden bzw. –wällen bestehen bereits nördlich der BAB 6 (Teilbereich Frauenweiler), südlich der Schwetzinger Straße zwischen der Agip-Tankstelle und dem Hoschket-Kreisel für die Gebiete Sauberg (Baiertal) und Repsäcker (Schatthausen) jeweils an der L 547 sowie beiderseits der Messplatzstraße / Südtangente (L 594). Des Weiteren bestehen schon umfangreiche Maßnahmen durch verkehrsrechtliche Anordnungen, wie die Anordnung von Tempo 20 (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) und Tempo 30 auch auf Haupt- und Sammelstraßen als zulässige Höchstgeschwindigkeit. Im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung 2014 wurden insbesondere in der Kernstadt weitere Streckenabschnitte als kurzfristige und auch als langfristige Maßnahmen Tempo 30 empfohlen.

Belagsänderungen mit möglichst lärmoptimierten Asphaltbelägen sind in der Bahnhofstraße, Schwetzinger Straße sowie der Dielheimer Straße in Altwiesloch geplant.

Weiterhin sollen durch Rückbau von einzelnen überdimensionierten Verkehrsflächen diese Maßnahmen baulich unterstützt werden.

Als straßenbauliche Maßnahme zur Verkehrsentlastung der Kernstadt und somit zur Verbesserung der Lärmsituation, wird der Ausbau der L 723 zwischen BAB 5 Wiesloch-Rauenberg und der B 3 vorgeschlagen, der derzeit durch das Regierungspräsidium Karlsruhe geplant wird.

Als konkrete aktive Lärmschutzmaßnahmen wurden zunächst Lärmschutzwände entlang der Heidelberger Straße im Norden der Kernstadt sowie entlang der B 3 und auch der L 594 im Bereich von Frauenweiler vorgesehen.

Neben den konkreten Maßnahmenvorschlägen wurde eine Reihe von unterstützenden Maßnahmen mit in den Entwurf des Lärmaktionsplanes aufgenommen. Hier sind beispielhaft eine Taktverdichtung mit Anbindung von Mauer für die Buslinie 707, ein Mobilpunktsystem für die Stadtteile von Wiesloch und die Förderung der umweltgerechten

Verkehrsmittel ÖPNV, Fuß- und Radverkehr zu nennen. Ergänzend soll Öffentlichkeitsarbeit z.B. in Form von Informationsbroschüren zur Lärmvermeidung die Bevölkerung allgemein bezüglich einer geänderten Mobilitätskultur sensibilisieren.

4.2 Maßnahmen Lärmaktionsplan Baiertal/ Schatthausen

Im Bereich von Schatthausen und Baiertal wird aufgrund der bereits bestehenden Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Tatsache, dass weitere Maßnahmen als schwierig realisierbar angesehen werden, vorgeschlagen, zusätzlich passive Lärmschutzmaßnahmen für die betroffenen Gebäudefronten direkt an der Hauptverkehrsstraße auszuweisen.

Einem Lkw-Durchfahrtsverbot auf der L 547 durch Altwiesloch–Baiertal und Schatthausen, zumindest im Nachtzeitraum, konnte aufgrund fehlender Alternativrouten von der höheren Straßenverwaltungsbehörde nicht zugestimmt werden.

Die Ausweisung ruhiger Gebiete ist in einem sehr großflächigen Bereich zwischen Schatthausen und Baiertal vorgesehen, jedoch auch für Wohngebiete im Norden von Schatthausen sowie im Zentrum von Baiertal südlich der L 547. In der Kernstadt werden als ruhige Bereiche der Dämmelwald nördlich der Parkstraße sowie der Bereich der Landesklinik, aber auch die Bereiche nördlich der geplanten Gebiete "Äußere Helde" bzw. südlich der L 612 vorgeschlagen. Die **Anlage 4-B** zeigt für die östlich der Kernstadt gelegenen Stadtteile Baiertal und Schatthausen die im LAP 2014 vorgesehenen Maßnahmen.

4.3 Umgesetzte Maßnahmen Wiesloch MItte

Die **Anlage 4-C** zeigt die seit 2014 umgesetzten Maßnahmen in der Kernstadt. Dabei wurde auf der L 547 nahezu auf der gesamten Stadtdurchfahrt in Richtung Altwiesloch bis zum Stadtausgang Richtung Baiertal und auf der L 612 (Dielheimer Straße) Tempo 30 angeordnet.

Auf der L 594 (Ringstraße) wurde zwischen dem Knotenpunkt mit der L 547 und dem Knotenpunkt Gerbersruhstraße zur Lärmreduzierung eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h umgesetzt.

Auf der Bahnhofstraße auf der gesamten Länge und auf der Ringstraße zwischen Knotenpunkt L 594 und Kontenpunkt Haupt- und Schwetzinger Straße wurde ebenfalls Tempo 30 im Tages- und Nachzeitraum angeordnet. Auf der Schwetzinger Straße von Osten kommend bis zum KVP Schwetzinger Straße/ Bahnhofstraße wurde ebenso Tempo 30 ganztags, auf dem Abschnitt zwischen diesem KVP und der Einmündung „In den Binsengärten“ nur im Nachtzeitraum eine Temporeduzierung auf 30 km/h umgesetzt.

Als Bauliche Maßnahme wurde der Bereich Schillerstraße/ Ringstraße mit einer Querungshilfe neugestaltet, die Neugestaltung der Haupt-, Ring- und Bahnhofstraße mit Querungshilfen, Verschmälerung der Fahrbahn und einer Umweltspur (Rad und Bus sowie Anlieger frei) befindet sich momentan in der Planung und wird im Jahr 2022 umgesetzt.

5. Lärmaktionsplanung 2021

Im Verfahren zum Lärmaktionsplan werden die Ergebnisse der Kartierung auf neuen gesetzlichen Grundlagen in einer öffentlichen Sitzung des Gemeinde-rates mit Rederecht im November 2021 vorgestellt und im Zuge dieser mögliche Maß-nahmen zur Lärmminderung diskutiert.

5.1 Mögliche Lärmminderungsmaßnahmen von Straßenverkehrslärm nach Fachrecht

Bei der Aufstellung von Maßnahmen zur Lärmminderung auf klassifizierten Straßen ist der Straßenbaulastträger zu beteiligen. Das Verfahren für verkehrsrechtliche Maßnahmen wird im bereits erwähnten Kooperationserlass geregelt. Wichtig ist hierbei, dass für den Straßenbaulastträger nicht die Beurteilungspegel nach der in der Umgebungslärmkartierung verwendeten Methode BUB relevant sind, sondern nach der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90). In der RLS-90 wird zudem auch kein 24h-Pegel errechnet, sondern zwei Pegel getrennt für den Tag- und den Nachtzeitraum. Hierbei werden zum Nachweis der Lärmbelastungen auch keine flächenhaften Berechnungen in Form von Isophonen verwendet, sondern sogenannte Fassadenpegel. Für einzelne Gebäudefassaden werden in Abhängigkeit der Gebäudehöhe stockwerksbezogene Immissionspunkte berechnet. Für die Bewertung über die Zulässigkeit von Maßnahmen ist der jeweils höchste Pegel in der Vertikalen heranzuziehen. Welche verschiedenen Maßnahmen ab welchen Pegeln gemäß der RLS-90 in Betracht kommen, ist in der **Anlage 5.1** dargestellt.

5.1.1 Planungsziele und Nutzen der Lärmaktionsplanung

Grundsätzlich dient die Lärmaktionsplanung zur Information der Öffentlichkeit über die Lärmsituation vor Ort. Weiterhin sollen mit den Lärmaktionsplänen Strategien entwickelt werden, um den Lärm effektiv für die Bevölkerung von Wiesloch zu verringern. Weiterhin sollen ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms geschützt werden. Die Rechtfertigung der Lärmaktionsplanung liegt darin, Lärmprobleme zu regeln und gesundheitlichen und wirtschaftlichen Nutzen für die Bevölkerung von Wiesloch zu erhalten. Neben geringeren Gesundheitskosten ergeben sich durch die Ergebnisse der Lärmaktionsplanung langfristig höhere Immobilienwerte und letztendlich Steuereinnahmen. Insgesamt soll die

Lärmaktionsplanung einen Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger leisten.

5.1.2 Ausweisung ruhiger Gebiete

Nach § 47d Absatz 2 des Bundesemissionsschutzgesetzes ist auch Ziel der Lärmaktionspläne, ruhige Gebiete vor einer Zunahme von Lärm zu schützen. Dabei gibt es keine ruhigen Gebiete aufgrund einer bestimmten akustischen Definition, sondern das Vorhandensein benannter ruhiger Gebiete setzt voraus, dass sie in der Lärmaktionsplanung festgesetzt worden sind. Als ruhige Gebiete kommen dabei auch bebaute oder zur Bebauung vorgesehene Gebiete infrage, sofern diese bisher nicht Verkehrs-, Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind, jedoch auch Gebiete, die als Freizeit- oder Erholungsgebiete angesehen werden und die regelmäßig von der Öffentlichkeit zur Erholung genutzt werden. Als Anhaltspunkt sollten die Flächen, die als ruhige Gebiete ausgewiesen werden, keine Lärmbelastung größer als L_{DEN} 55 dB(A) aufweisen.

Bei der Festlegung der ruhigen Gebiete durch die zuständige Behörde handelt es sich um planrechtliche Festsetzungen, die somit von den zuständigen Planungsträgern anderer Planungen zu berücksichtigen sind und in den Abwägungsprozess einbezogen werden müssen.

5.2 Auflistung grundsätzlich möglicher Maßnahmen zur Lärmminderung

Generell existieren verschieden Möglichkeiten. Zunächst ist die Vermeidung von Kfz-Immissionen auf städtebaulicher Ebene durch Schaffung einer Gemeinde der kurzen Wege mit einer hohen Nutzungsmischung und Dämpfung des Pkw-Zielverkehrs in die Innenstädte z. B. durch Parkraummanagement zu priorisieren. Weiterhin kann auch eine Förderung verschiedener Mobilitätskonzepte, wie z. B. Carsharing oder die Förderung des ÖPNV wirken, um den Kfz-Verkehr grundsätzlich zu reduzieren. Auch ein Ausbau des Radwegeverkehrsnetzes oder der Qualität von Fußgängerwegen kann zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs und damit auch deren Lärmemissionen beitragen. Weiterhin besteht die Möglichkeit der Minderung der Kfz-Immissionen durch Sanierung schadhafter Fahrbahnen und Einsatz von lärmmindernden Asphaltbelägen. Auch über die Geschwindigkeitsreduzierung ist eine deutliche Reduzierung der Lärmemissionen durch Straßenverkehrslärm möglich. Durch Verlagerung oder Bündelung des Lkw-Verkehrsnetzes können deutliche Lärmminderungen in den Innenstädten erzielt werden. Schließlich tragen Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzwände oder –wälle oder als letzte Möglichkeit der passive, bauliche Schallschutz zur Minderung der Lärmbelastung von Einwohnern bei. **Anlage 5.2** zeigt eine tabellarische Auflistung.

5.3 Mögliche Lärmminderungsmaßnahmen von Straßenverkehrslärm nach Fachrecht

In der **Anlage 5.3-d** in der Übersicht sowie den **Anlagen 5.3.01-d** bis **5.3.22-d** im Detail für den Tageszeitraum und der **Anlage 5.3-n** und den **Anlagen 5.3.01-n** bis **5.3.22-n** für den Nachtzeitraum sind die Fassadenpegelberechnungen nach der RLS-90 für die beiden Beurteilungszeiträume kartographisch dargestellt. Die farbliche Klassifizierung orientiert sich an der Einteilung des aktuellen Kooperationserlasses. Wichtig hierbei ist, ob über einen längeren Abschnitt mit einer höheren Anzahl von Betroffenen 65 dB(A) im Tagzeitraum und/oder 55 dB(A) im Nachtzeitraum überschritten werden. Ist dies der Fall, ist eine verkehrsrechtliche Anordnung z.B. die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auch in der Ortsdurchfahrt einer Bundes- oder Landesstraße möglich.

Bei Überschreitungen von 64 dB(A) in einem Wohngebiet oder z.B. 66 dB(A) in einem Mischgebiet an einer Landesstraße oder einer Bundesstraße können Maßnahmen zur Lärmsanierung, wie z.B. die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern oder die Aufbringung eines lärmarmen oder lärmoptimierten Fahrbahnbelags durchgeführt werden. Ausgehend von den verschiedenen Auslösewerten wurde eine Klassifizierung der Fassadenpegel hinsichtlich der Immissionspegelhöhe und der Nutzungsausweisung des betroffenen Gebäudes und der die Immission auslösenden Straßen vorgenommen.

5.4 Vorgeschlagene Lärmminderungsmaßnahmen Straßenverkehrslärm

Auf Grundlage der Absenkung der Auslösewerte für verkehrsrechtliche Maßnahmen wie Tempo 30 werden auf weiteren Streckenabschnitten verkehrsrechtliche Maßnahmen empfohlen:

Auf der Schwetzinger Straße im Bereich „In den Binsengärten“ bis KVP Bahnhofstraße wird empfohlen Tempo 30 auch im Tageszeitraum anzuordnen. Im weiteren Verlauf der Schwetzinger Straße in Richtung KVP Walldorfer-/ Alte Heerenstraße wird die Erweiterung des Bereiches von Tempo 30 empfohlen.

Auf der Alten Heerstraße wird ab der Einmündung Gerbersruhstraße bis zum erwähnten KVP mit der Schwetzinger-/ Walldorfer Straße wird ebenfalls aufgrund von Lärmbetroffenheiten die Anordnung von Tempo 30 empfohlen. Die genaue Lage der Maßnahmenbereiche ist in der **Anlage 5.4.1** zu erkennen.

Für den Bereich Wiesloch Mitte werden die weitere Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen auf 30 km/h auf der L 594 (Heidelberger Straße) auf dem Abschnitt zwischen

Gerbersruh- und Panoramastraße sowie auf der Gerbersruhstraße zwischen dem Knotenpunkt mit der L 594 und dem Knotenpunkt mit der Park- und Waldstraße empfohlen. Die Maßnahmenbereiche für die Kernstadt sind in **Anlage 5.4.2** dargestellt.

Anlage 5.4.3 zeigt die Maßnahmenbereiche im Bereich Altwiesloch, hier werden keine zusätzlichen Maßnahmen vorgesehen, da die Höchstgeschwindigkeit der Ortsdurchfahrten bereits auf 30 km/h abgesenkt wurde.

Im Bereich Frauenweiler ist auf Grund von Lärmbetroffenheiten rund um den Knotenpunkt L 594 mit dem Lerchenweg ein Maßnahmenbereich in **Anlage 5.4.4** dargestellt, hier wird die bisherige nur in eine Richtung geltende Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h in beide Richtungen empfohlen.

Unterstützende Maßnahmen

Es können auch unterstützende Maßnahmen in Form von Informationsbroschüren an die Bevölkerung ausgegeben werden, die die Bevölkerung von Wiesloch selbst auf einen bewussten und umweltschonenden Umgang mit ihrem eigenen Mobilitätsverhalten hinweist, sodass kürzere Fahrten innerhalb des Ortes vermieden werden oder die entsprechenden Geschwindigkeitsbegrenzungen eingehalten werden.

5.5 Kosten- / Nutzenrelation und Maßnahmenabwägung

Erfahrungen aus bisherigen Lärmaktionsplanungen zeigen, dass sich vor allem kostengünstige Maßnahmen, wie die Geschwindigkeitsreduzierung volkswirtschaftlich bereits in kurzer Zeit amortisieren.

Insgesamt werden die vorgeschlagenen Maßnahmen zu einer deutlichen Reduzierung der Lärmbelastung für einen beträchtlichen Teil der Einwohner von Wiesloch beitragen.

Die Fahrzeitverlängerung durch Tempo 30 wird in Wiesloch auf der Schwetzinger Straße in südwestlicher Fahrtrichtung auf ca. 27 Sekunden abgeschätzt. Die Länge der Strecke, auf der eine neue Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 angestrebt wird, beträgt ca. 550 m. Die Fahrzeit beträgt bei einer theoretischen Geschwindigkeit von 50 km/h ca. 40 Sekunden. Bei einer theoretischen Geschwindigkeit von 30 km/h beträgt die Fahrzeit über die 550 m ca. 66 Sekunden. Es verbleibt somit eine theoretische Fahrzeitverlängerung von ca. 27 Sekunden.

Auf der Alten Heerstraße beträgt die Länge der vorgeschlagen Tempo 30 Strecke ebenfalls ca. 550 m. Hier ist also ebenfalls mit einer Fahrzeitverlängerung von ca. 27 Sekunden zu rechnen.

Auf der L 594 (Heidelberger Straße) beträgt die Länge der vorgeschlagen Tempo 30 Strecke ca. 360 m. Hier ist bei 50 km/h von einer theoretischen Fahrzeit von 27 Sekunden, bei Tempo 30 eine Fahrzeit von 45 Sekunden auszugehen. Hier beträgt die Fahrzeitverlängerung also ca. 18 Sekunden.

Die empfohlene Geschwindigkeitsreduzierung auf der Gerbersruhstraße hat eine Länge von insgesamt ca. 470 m. Hier ist bei 50 km/h von einer theoretischen Fahrzeit von 34 Sekunden, bei Tempo 30 eine Fahrzeit von 57 Sekunden auszugehen. Hier beträgt die Fahrzeitverlängerung also ca. 23 Sekunden.

Da jedoch davon auszugehen ist, dass bereits heute aufgrund von parkenden Fahrzeugen im Zuge der Landes- und Gemeindestraßen die 50 km/h nicht in vollem Umfang gefahren werden können und zukünftig auch mit einem leicht erhöhten Geschwindigkeitsniveau über Tempo 30 zu rechnen ist unterliegen die theoretischen Fahrzeitverlängerungen gewissen Schwankungsbreiten.

Zu der Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen ist auszusagen, dass die verkehrsrechtlichen Maßnahmen bezüglich ihrer positiven und negativen Auswirkungen zu bewerten sind. Wie bereits ausgeführt, ergibt sich nur eine geringe Auswirkung durch Fahrzeitverlängerungen, welche gegenüber der deutlichen Verbesserung der Lärmsituation von gesundheitsgefährdenden Belastungen als nachrangig angesehen werden.

Es ist im vorliegenden Fall auch nicht mit einer maßgeblichen Verlagerung von Verkehren der genannten Hauptstraßen auf parallele Strecken zu rechnen, da hier außer einer möglichen Ausweichstrecke über die Schloßstraße nur umwegig geführte Wohnstraßen mit einer noch geringeren Geschwindigkeit und geringerem Querschnitt zur Verfügung stehen und Verdrängungseffekte somit nicht oder nur kaum zu erwarten sind. Mit einer geringfügigen Verkehrsverlagerung auf die mögliche Ausweichstrecke Schloßstraße (von der Heidelberger Straße aus) ist entsprechend den Verkehrsuntersuchungen von 2014 zu rechnen, daher wurde nicht die gesamte Länge der Heidelberger Straße mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung versehen. Ebenso wird empfohlen weitergehende Verkehrsberuhigende Maßnahmen auf der Schloßstraße einzurichten, sodass es dort nicht zu einer Verschlechterung der Lärmsituation kommt.

Durch die vorgeschlagenen Anordnungen von Tempo 30 in Wiesloch wäre denkbar, dass sich regionale Verkehre in geringfügigem Umfang nunmehr andere Strecken wählen. Diese sind jedoch auf ihrer Geringfügigkeit ohne weitere Verkehrszunahme nicht näher

zu spezifizieren. Die Entscheidungen für andere Routenwahlen hängen von einer Mehrzahl von Faktoren ab, die sich kurzfristig ändern und können aufgrund der geringen Fahrzeitverschiebungen als nicht maßgeblich angesehen werden.

Es ist zu ergänzen, dass die Auswirkungen mit Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sich auch im Besonderen positiv auf den Fuß- und Radverkehr auswirken, da der Radverkehr bei Tempo 30 gut mit dem allgemeinen Verkehr „mitschwimmen" kann und auch für den Fußgängerverkehr parallel zur Hauptstraße sich ein erhöhtes Sicherheitsempfinden einstellt.

Alternative Maßnahmen zur Lärmreduzierung in Wiesloch wurden geprüft. Jedoch bestehen aufgrund der städtebaulichen und topographischen Strukturen sowie den baulichen Gegebenheiten keine weiteren Möglichkeiten zur Reduzierung der Lärmbelastung als die einfach einzurichtende Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit T 50 auf T 30. Es sind geringe Verlängerungen der Reisezeiten für den ÖPNV zu erwarten. Bei Abwägung der geringen Reisezeitenverlängerung gegenüber den hohen Lärmbelastungen über den Schwellenwerten der Gesundheitsgefährdung ist in jedem Fall den Belangen des Gesundheitsschutzes für die anwohnende Bevölkerung Vorrang zu geben.

Insgesamt werden die vorgeschlagenen Maßnahmen zu einer deutlichen Reduzierung der Lärmbelastung für einen beträchtlichen Teil der Einwohner von Wiesloch beitragen.

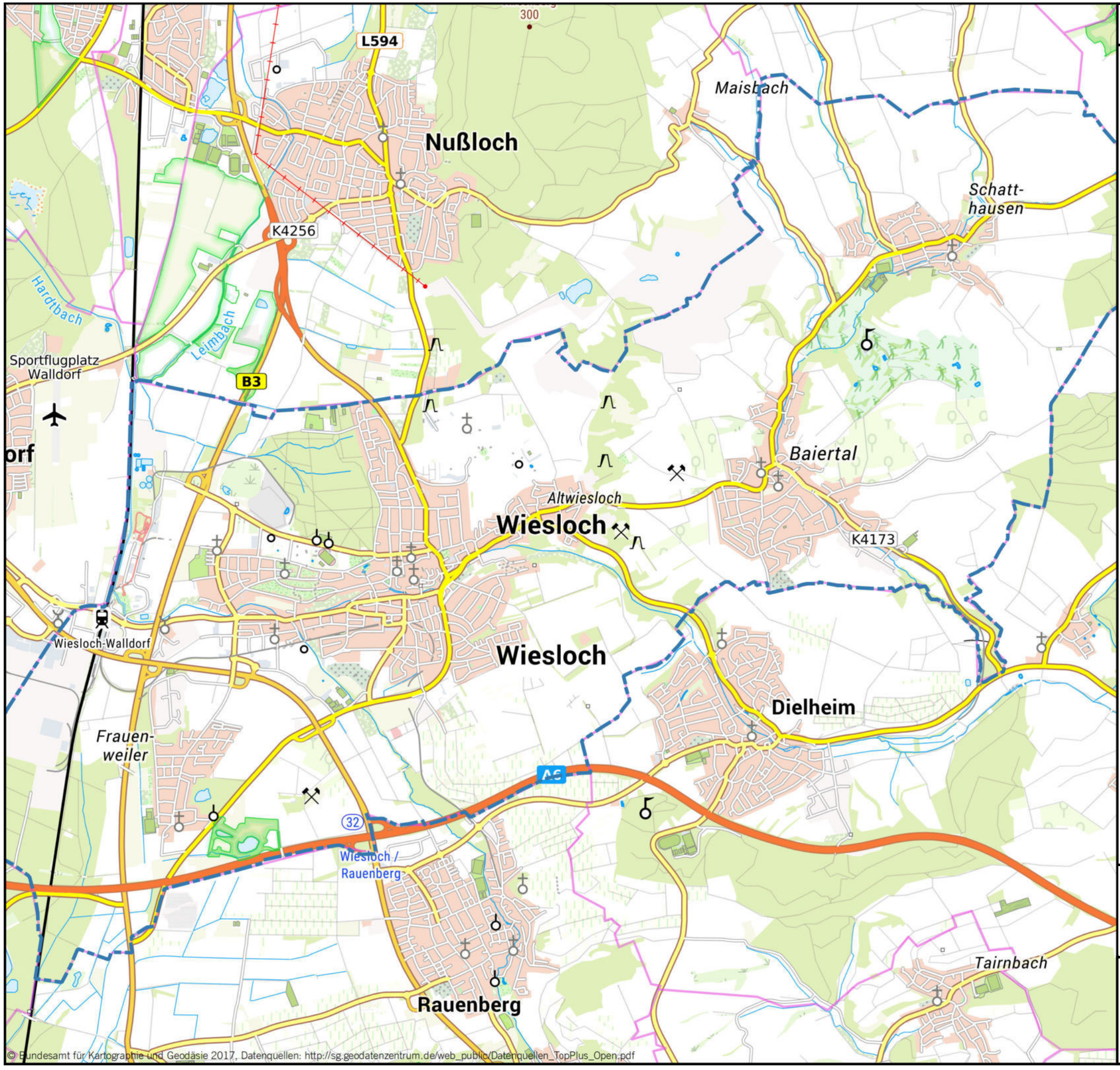
6. Zusammenfassung und Ausblick

Die Vorstellung der Lärmkartierung und des Lärmaktionsplanes mit Beteiligung der Öffentlichkeit fand am 24.11.2021 in einer öffentlichen Gemeinderatssitzung mit Rederecht statt. Nach der Beschlussfassung durch den Gemeinderat werden die Träger öffentlicher Belange beteiligt.

Der Lärmaktionsplan ist gemäß den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie hinsichtlich der Umsetzung der enthaltenen Maßnahmen und ggf. neu aufgetretenen Immissionssituationen zu überprüfen und zu überarbeiten.

Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Datei: RK_LAP_Wiesloch_2021-11-15
Datum: 15.11.2021



ÜBERSICHTSLAGEPLAN

Auf DIN A3 in Maßstab 1:30.000 11/21

STADT WIESLOCH
EU- UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG **1**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

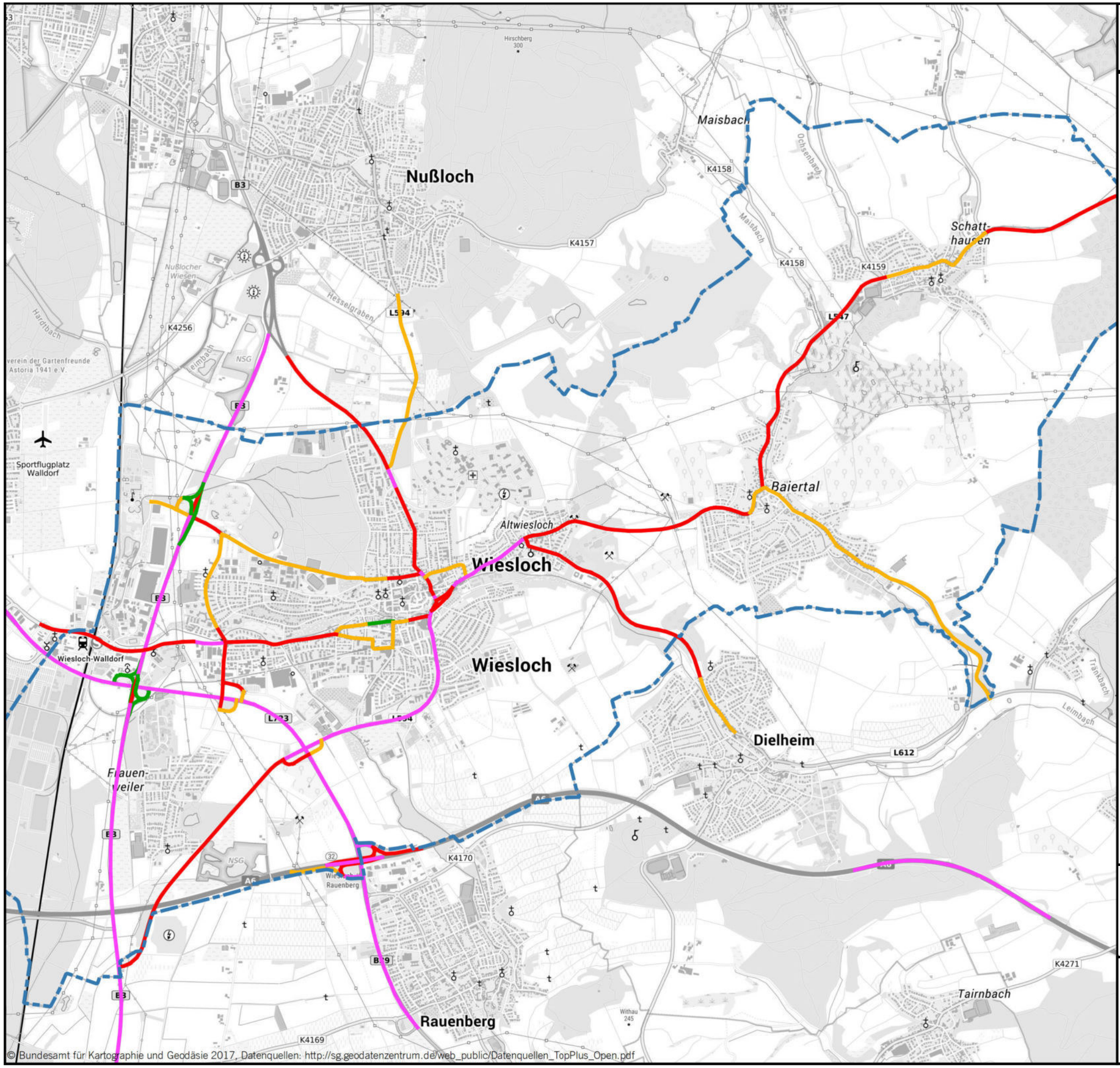
Verzeichnis der Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und Normen Lärm-/Immissionsschutz

- Bundes-Immissionsschutzgesetz (**BImSchG**) aktueller Stand
- Richtlinie **2002/49/EG** des europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm 25. Juni 2002
- Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm 24. Juni 2005
- Umsetzung der Europäischen Umgebungslärmrichtlinien in Deutsches Recht Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen April 2007
- **34. BImSchV**
  Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
  Verordnung über die Lärmkartierung, 6. März 2006
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
  Lärmschutz-RichtlinienStV, Richtlinien für straßenrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm, 23. November 2007
- **VBUS**
  Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
  Stand 2006
- **VBUSch**
  Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen
- **VBEB**
  Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
  9. Februar 2007
- **BUB**
  Berechnungsvorschrift für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) 28.12.2018
- Bundesminister für Verkehr (BMV):
  Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (**Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV**) vom 12. Juni 1990 (Bonn)
- BMV, Abteilung Straßenbau:
  Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen **RLS-90**, Ausgabe 1990, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrslärm, Köln
- Umweltministerium Baden-Württemberg
  Lärmaktionsplanung, Januar 2008
- Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg
  „Kooperationserlass“ zur Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung, 23. März 2012 und 31. Oktober 2018
- LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung
  Gemäß UMK-Umlaufbeschluss 33/2007, von der Umweltministerkonferenz zur Kenntnis genommen Mit der Ergänzung zu ruhigen Gebieten, TOP 10.4.2, der 117. LAI- Sitzung, 25. März 2009
- Hinweise für die Lärmaktionsplanung
  Informationsbroschüre für Städte und Gemeinden
  Freistaat Sachsen, Landesamt für Umwelt und Geologie
  März 2008

11/21

- FGSV: Hinweise zur EU-Umweltgesetzgebung in der Verkehrsplanungspraxis
  Teil 2: Lärmaktionsplanung
  Ausgabe 2011
- Handbuch Silent City
  Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung

KARTIERTE STRASSENABSCHNITTE 2014



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

LEGENDE

- Gemeindegrenze

Straße

- < 4000 Kfz/24h
- 4000 - 8200 Kfz/24h
- 8200 - 16400 Kfz/24h
- >16400 Kfz/24h

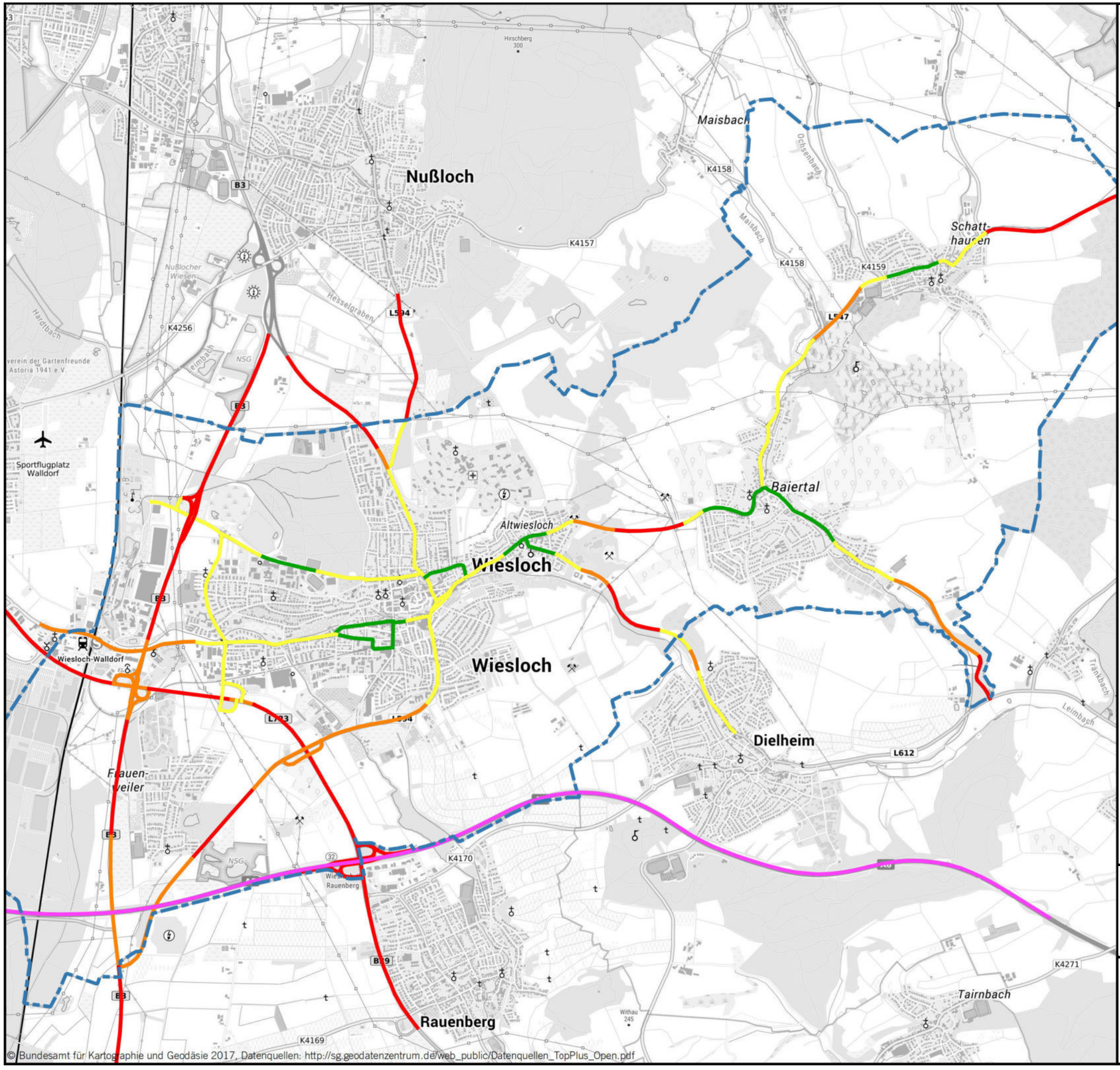
Auf DIN A3 in Maßstab 1:30.000 11/21

STADT WIESLOCH
EU- UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

3.1

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

ZULÄSSIGE HÖCHSTGESCHWINDIGKIETEN ANALYSE 2014



LEGENDE

- Gemeindegrenze

Geschwindigkeiten PKW 2014

- 30 km/h
- 40 km/h
- 50 km/h
- 60 km/h
- 70 km/h
- 80 km/h
- 100 km/h
- 120 km/h
- 130 km/h

Auf DIN A3 in Maßstab 1:30.000 11/21

STADT WIESLOCH
EU- UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG **3.2**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Emission Straße
- Straße
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus
- Beugungskante
- Schiene

Kurz-/ mittelfristige Maßnahmen

- lärmoptimierter Fahrbahnbelag
- 30 Tempo 30
- passive LS-Maßnahmen
- Festsetzung “ruhiger Gebiete”
- bauliche Maßnahmen (Rückbau / Umgestaltung)
- bauliche Maßnahmen (Ausbau)

Langfristige Maßnahmen

- aktive Lärmschutzanlagen
- 30 nicht genehmigt

Unterstützende Maßnahmen

nicht dargestellt

LÄRMAKTIONSPLANUNG

ALLE MASSNAHMEN 2014

Kernstadt

auf DIN A1 Maßstab 1:10000

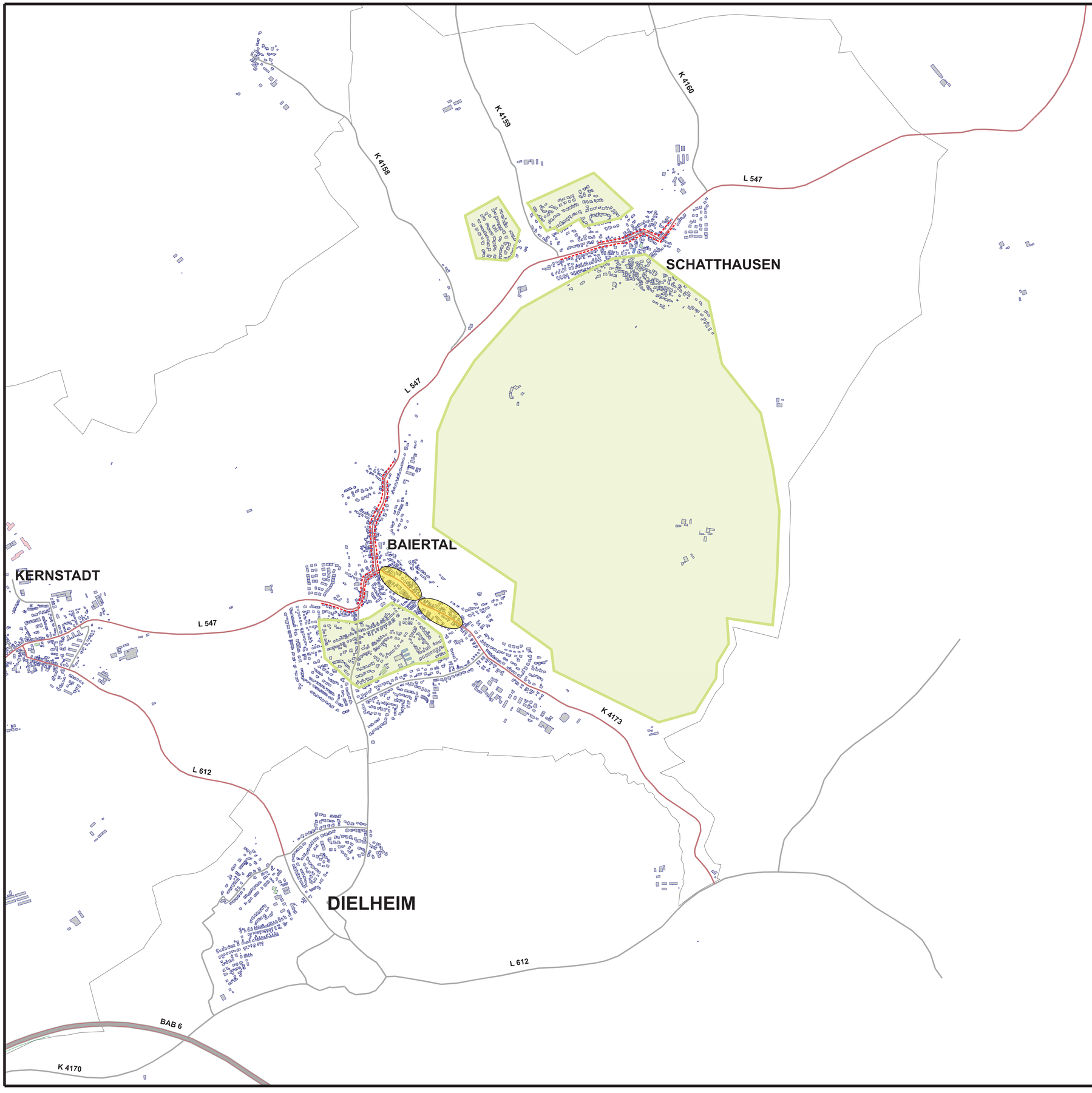
0 50 100 200 300 400 500 m

03/14

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

4-A

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Emission Straße
- Straße
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus
- Beugungskante
- Rechengebiet

Kurz-/ mittelfristige Maßnahmen

- lärmoptimierter Fahrbahnbelag
- 30 Tempo 30
- passive LS-Maßnahmen
- Festsetzung “ruhiger Gebiete”
- bauliche Maßnahmen (Rückbau / Umgestaltung)
- bauliche Maßnahmen (Ausbau)

Langfristige Maßnahmen

- aktive Lärmschutzanlagen
- 30 nicht genehmigt

Unterstützende Maßnahmen

nicht dargestellt

LÄRMAKTIONSPLANUNG

ALLE MASSNAHMEN 2014

Baiertal / Schatthausen

auf DIN A1 Maßstab 1:10000

0 50 100 200 300 400 500 m

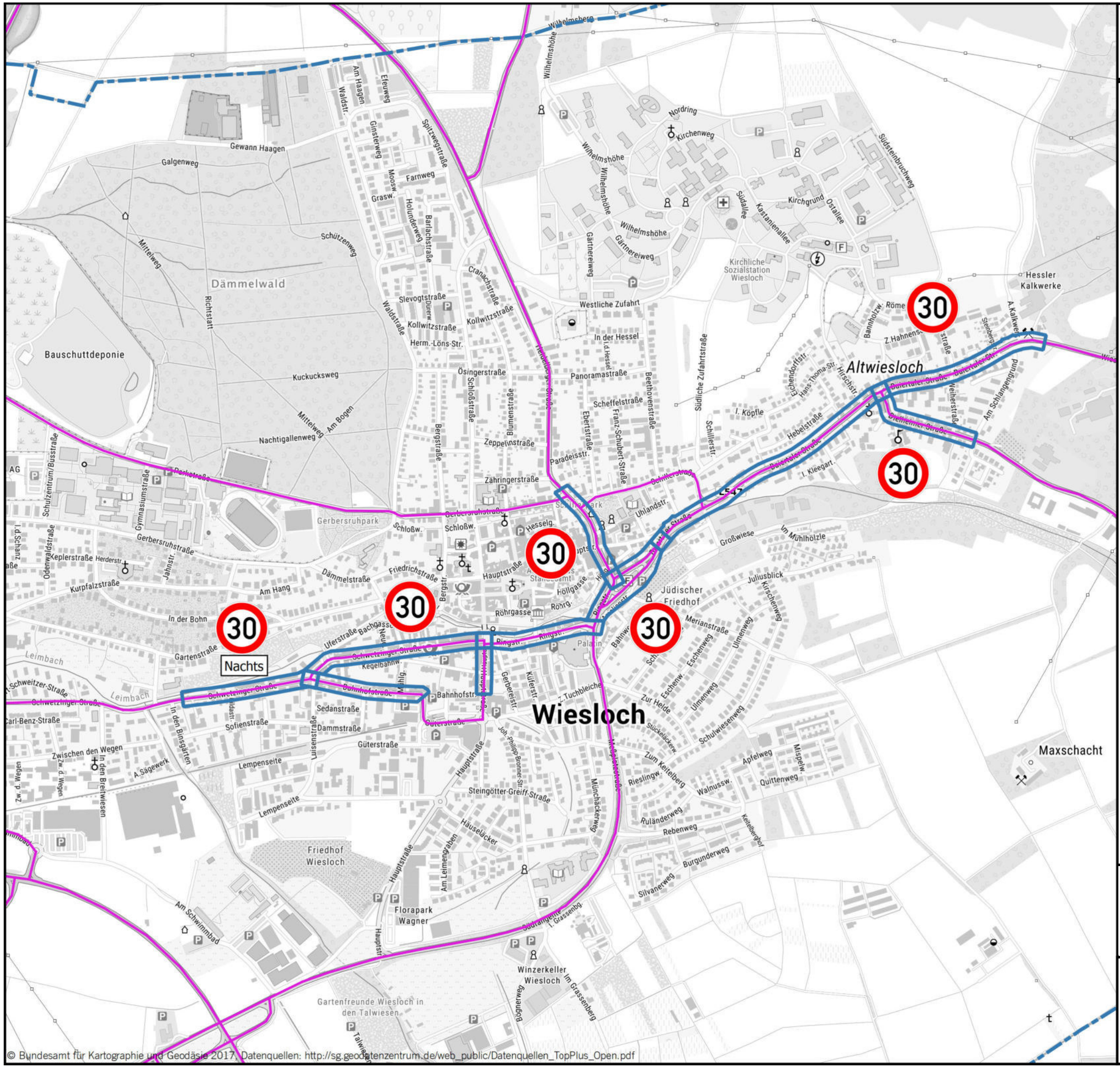
Stand 03/14

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

4-B

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

UMGESETZTE MASSNAHMEN
WIESLOCH MITTE



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

LEGENDE

- Kartierte Straßenabschnitte
- Tempo 30/ umgesetzte Maßnahmenbereiche

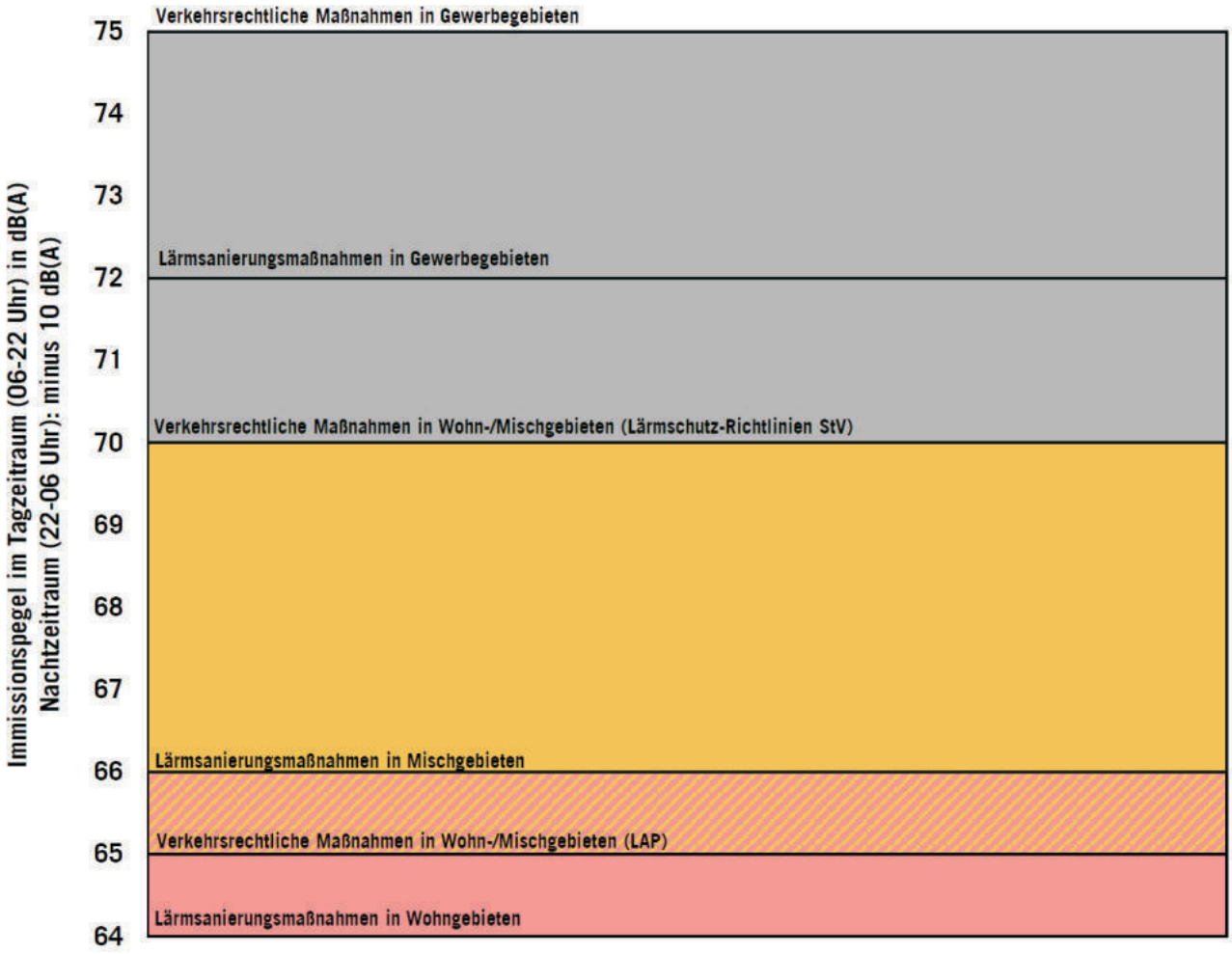
Auf DIN A3 in Maßstab 1:10.000 11/21

STADT WIESLOCH
EU- UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

4-C

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

AUSLÖSEWERTE 2021
Straßenverkehrslärm



11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

5.1

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Maßnahmen zur Lärmminderung von Straßenverkehrslärm allgemein

Strategie	Mögliche Maßnahmen auf kommunaler Ebene (Straßenverkehr)
Vermeidung von Kfz-Emissionen	Stadt der kurzen Wege: Erhalt und Schaffung einer hohen Nutzungsmischung und –dichte in der Stadt, dezentrale Einkaufsmöglichkeiten in Wohngebieten
	Dämpfung des Pkw-Zielverkehrs in die Innenstädte, z.B. durch Parkraummanagement oder durch betriebliches Mobilitätsmanagement und städtische Mobilitätszentralen
	Reduzierung des Lkw- Verkehrs durch City-Logistik
	Förderung fortschrittlicher Mobilitätskonzepte, z.B. Car Sharing und Leihfahrräder
	Förderung des ÖPNV: gute räumliche Erschließung, hohe Taktdichten, ÖPNV- Beschleunigung, flexible Bedienungsformen, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern
	Förderung des Radverkehrs: Radverkehrskonzeption, Radfahrstreifen / Schutzstreifen / Radwege, Fahrrad-Abstellanlagen, Bike + Ride, Wegweisung für Alltags- und touristischen Radverkehr
	Förderung des Fußverkehrs: Querungshilfen an Hauptstraßen, ausreichend breite Gehwege, Befestigung und Entwässerung, Absenkung der Bürgersteigkanten
Minderung der Kfz-Emissionen	Öffentlichkeitskampagnen zugunsten des nicht-motorisierten Straßenverkehrs und zu lärmarmen Fahrweisen, Umwelterziehung an Schulen und andere ‚soft-policies'
	Sanierung schadhafter Fahrbahnen, Ersatz von lauten Fahrbahnbelägen, Einsatz von besonders leisen Fahrbahnbelägen (offenporiger Asphalt), vor allem außerorts, Beschränkung bzw. Optimierung des Einsatzes von Pflaster
	Erarbeitung eines abgestimmten und integrierten Geschwindigkeitskonzeptes: Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, ggf. unterstützt durch Begleitmaßnahmen (Kontrolle, bauliche oder organische verkehrsberuhigende Maßnahmen)
	Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge im ÖPNV und in den kommunalen Eigenbetrieben
	Verstetigung des Verkehrsflusses: Koordination der Lichtsignalanlagen bei niedriger Geschwindigkeit (Grüne Welle), Parkraummanagement (Be- und Entladezonen) zur Vermeidung vom Parken in zweiter Reihe, verkerhsberuhigte (Geschäfts-) Bereiche, Kreisverkehre usw.
	Städtebauliche Integration des Straßenraums: größerer Abstand zwischen Lärmquelle und Fassade, am Aufenthalt orientierte Gestaltung, Fahrbahnverengung, Querungsmöglichkeiten, ‚shared space'
	Vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung , Trennung unverträglicher Nutzungen, Festsetzung geschlossener Bauweisen, Nutzung von Eigenabschirmungen bei Neuplanungen, straßenabgewandte Anordnung sensibler Nutzungen, lärmoptimierte Festsetzung von Verkehrsflächen, Festsetzung von Flächen für Schallschutzeinrichtungen, lärmoptimierte Überplanung von Gemengelagen
Verlagerung und Bündelung von Emissionen	Vorhaltung eines Leistungsfähigen Straßenhauptnetzes und Verkehrsberuhigung des Nebennetzes: verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30- Zonen, bauliche Verkehrsberuhigung
	Lkw- Routennetze: Bündelung auf lärmunempfindlichen Routen
	Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuggruppen (z.B. Lkw) und/ oder zu bestimmten Zeitpunkten (z.B. nachts)
	Verkehrsorganisation: Zuflussdosierung, Pförtnerampeln, Einbahnstraßen, Abbiegeverbote, Leitsysteme
	In Einzelfällen ggf. auch Straßenneubau, Ortsumfahrung, innerörtliche Straßennetzergänzung
Schallschutz	Schließen von Baulücken
	Tunnel, Troglagen oder Überbauung
	Schallschutzwände, -wälle
	Passiver Schallschutz: Identifizierung der höchstbelasteten Bereiche für kommunale Schallschutzfenster-Programme

Quelle: Umweltbundesamt : Silent City – Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung, Berlin 2008

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRT 2014

- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018
- Kartierte Straßenabschnitte

Auf DIN A3 in Maßstab 1:20.000 **11/2021**

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

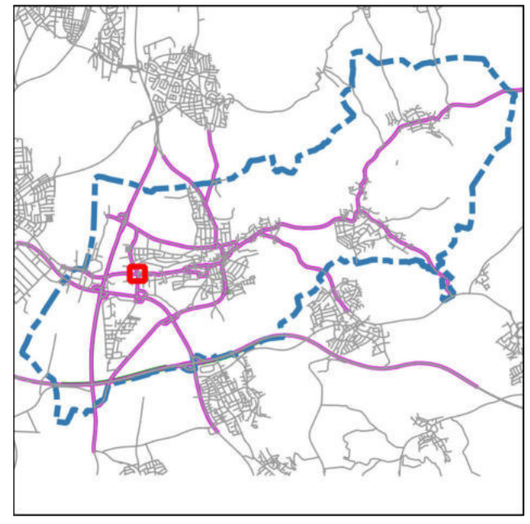
5.3-d

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRT 2014
- 55-65 dB(A)
- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

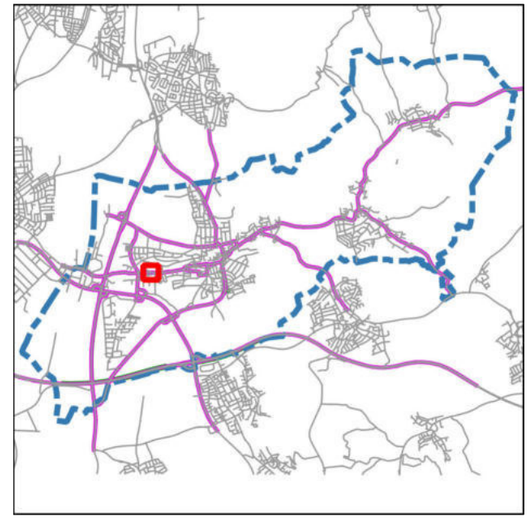
5.3.01-d

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRT 2014
- 55-65 dB(A)
- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

5.3.02-d

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

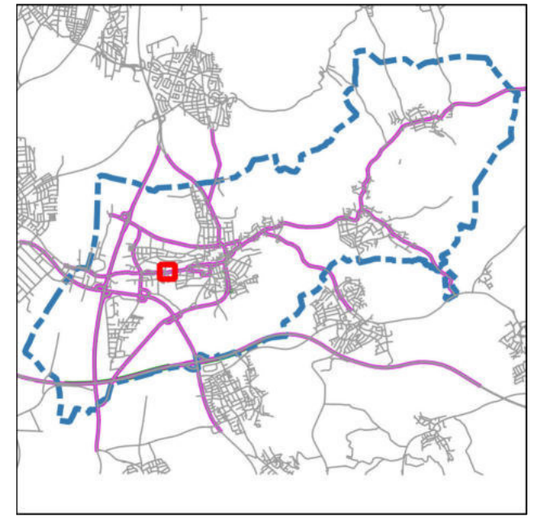
HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRT 2014

- 55-65 dB(A)
- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 — 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

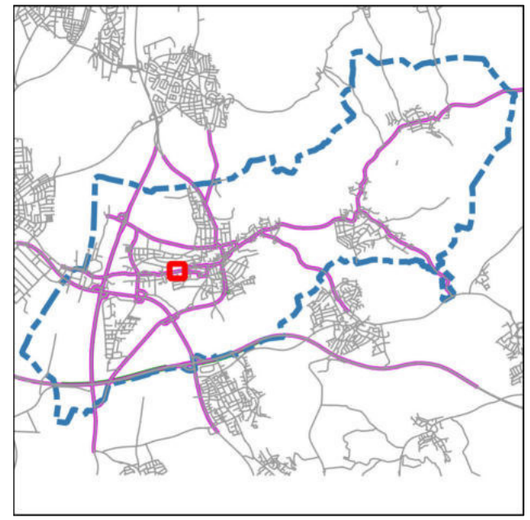
5.3.03-d

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRT 2014
- 55-65 dB(A)
- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

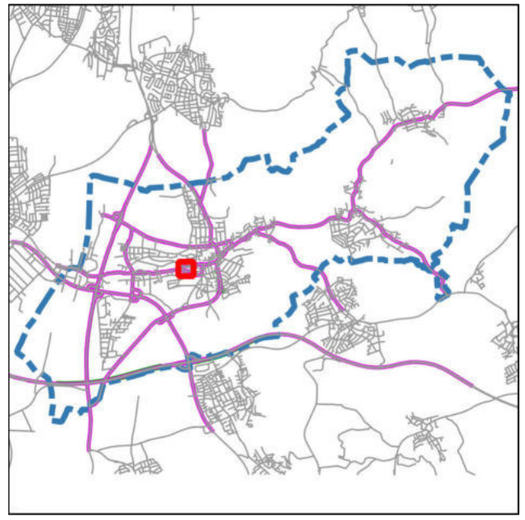
5.3.04-d

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRT 2014
- 55-65 dB(A)
- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

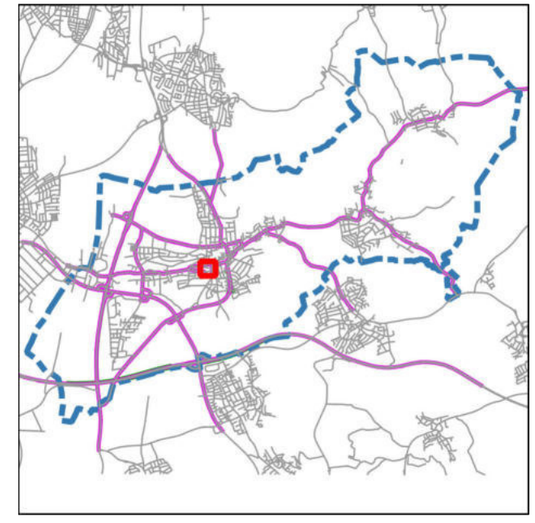
5.3.05-d

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRT 2014
- 55-65 dB(A)
- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 — 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

5.3.06-d

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)
ANALYSE 2014

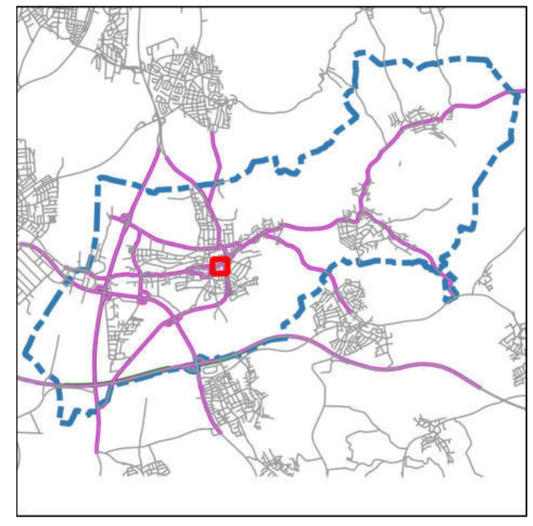
Fassadenpegel LRT 2014

- 55-65 dB(A)
- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten

- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

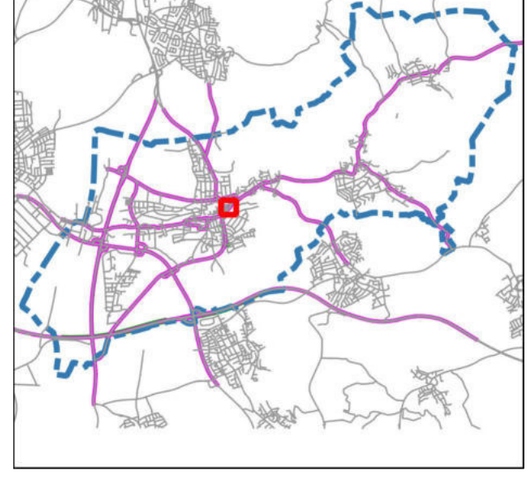
5.3.07-d

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRT 2014
- 55-65 dB(A)
- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

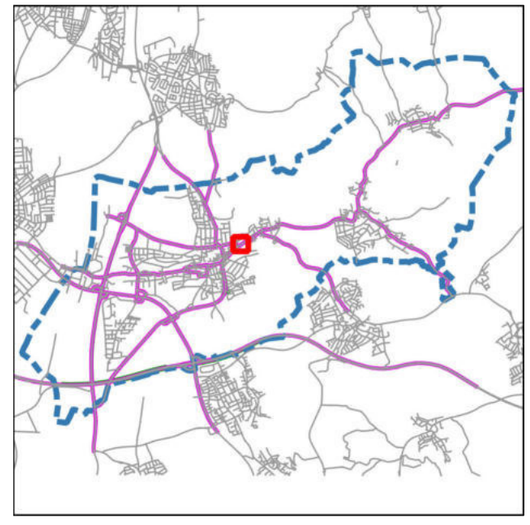
5.3.08-d

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRT 2014
- 55-65 dB(A)
- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

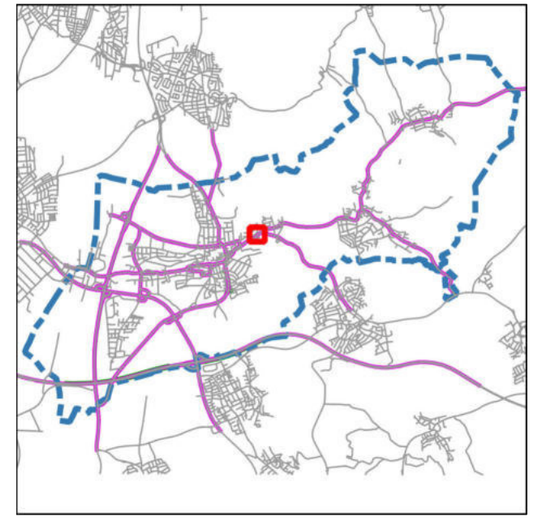
5.3.09-d

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRT 2014
- 55-65 dB(A)
- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 — 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

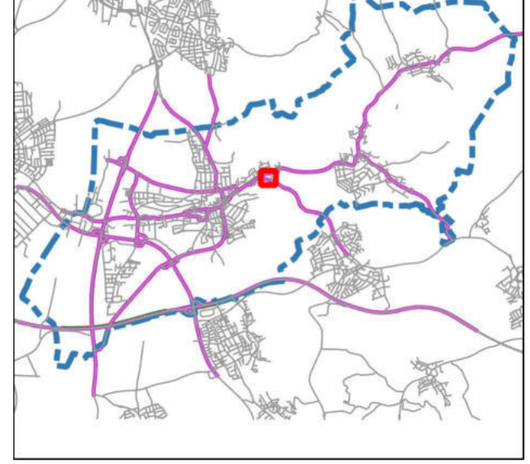
5.3.10-d

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRT 2014
- 55-65 dB(A)
- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

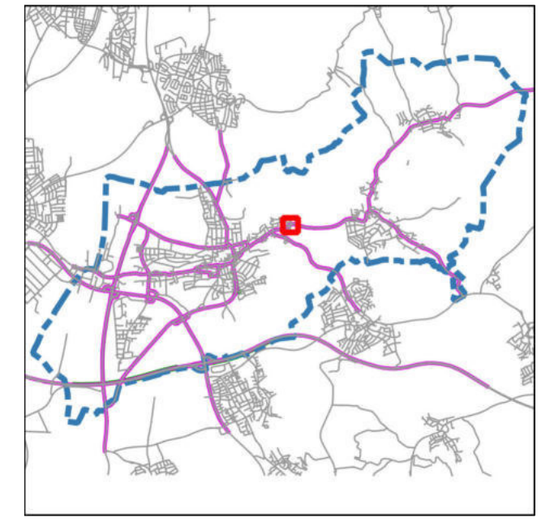
5.3.11-d

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRT 2014
- 55-65 dB(A)
- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

5.3.12-d

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

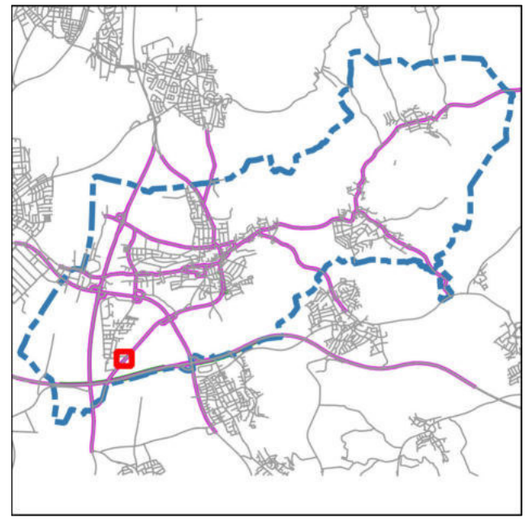
Frauenweilerweg

Lerchenweg

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRT 2014
- 55-65 dB(A)
- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

5.3.13-d

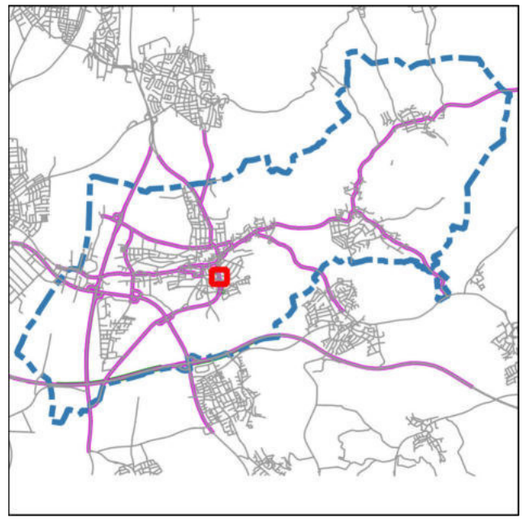
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRT 2014
- 55-65 dB(A)
- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten

Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 — 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

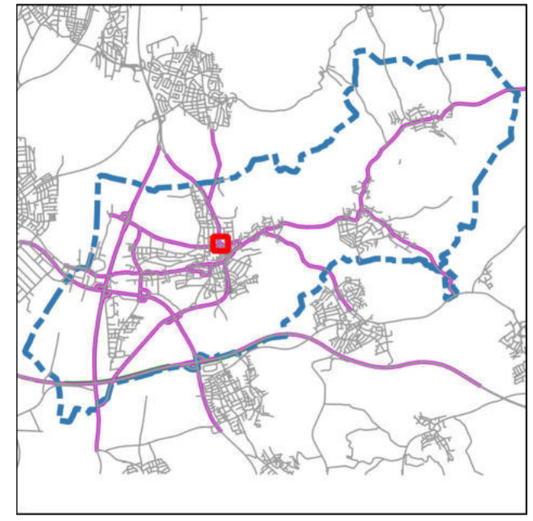
5.3.14-d

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRT 2014
- 55-65 dB(A)
- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

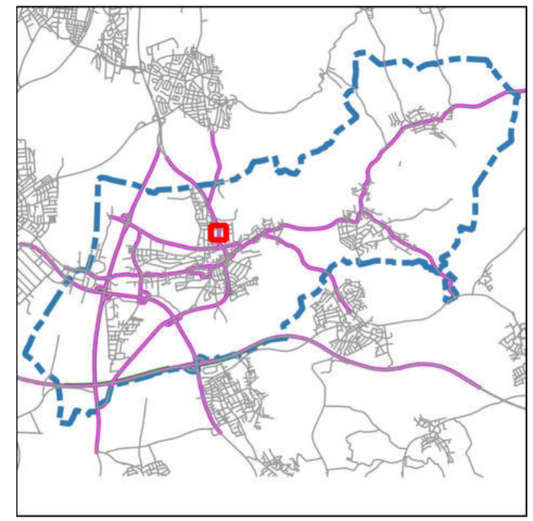
5.3.15-d

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRT 2014
- 55-65 dB(A)
- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

5.3.16-d

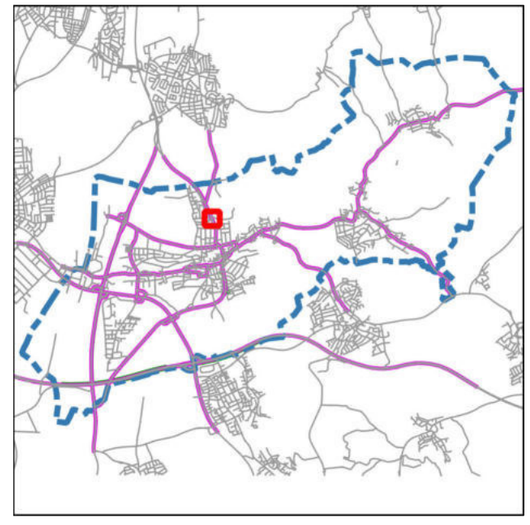
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRT 2014
- 55-65 dB(A)
- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten

Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

5.3.17-d

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

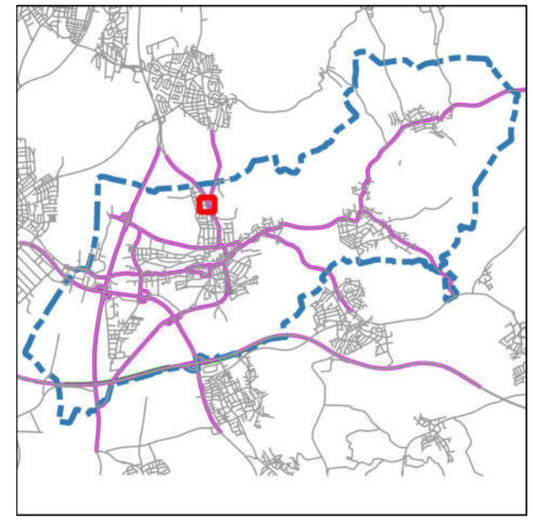
HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRT 2014

- 55-65 dB(A)
- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 — 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

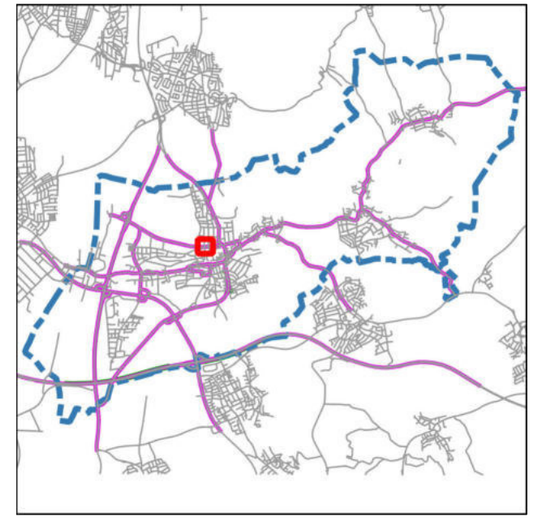
5.3.18-d

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRT 2014
- 55-65 dB(A)
- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

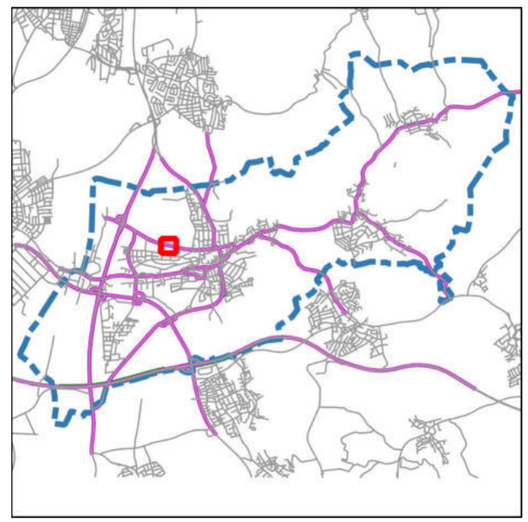
5.3.19-d

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRT 2014
- 55-65 dB(A)
- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

5.3.20-d

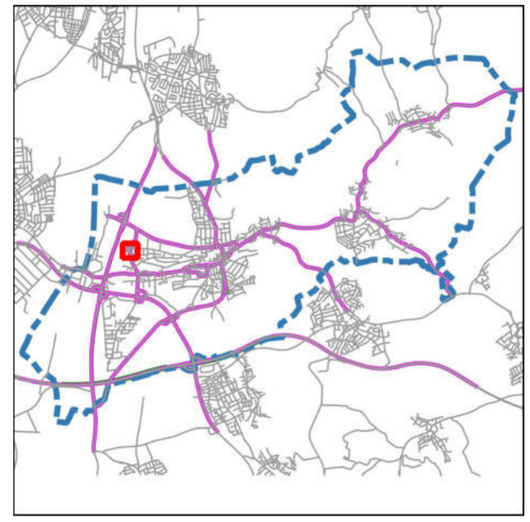
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRT 2014
- 55-65 dB(A)
- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten

Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

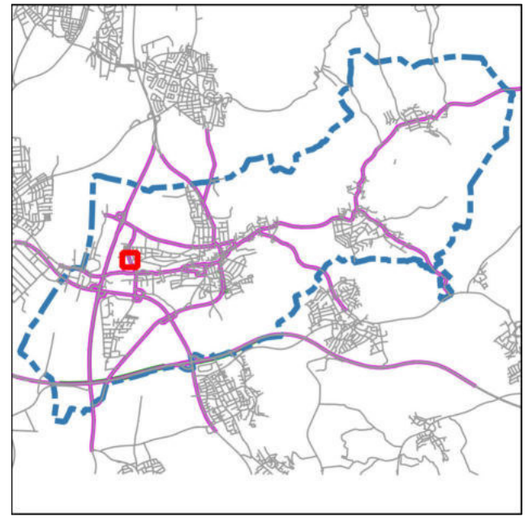
5.3.21-d

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRT 2014
- 55-65 dB(A)
- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

5.3.22-d

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel 2014 LRN

- 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018
- Kartierte Straßenabschnitte

Auf DIN A3 in Maßstab 1:20.000 **11/2021**

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

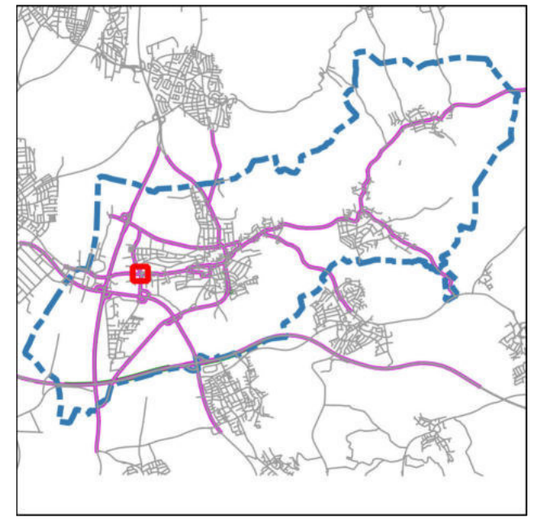
5.3-n

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRN 2014
- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

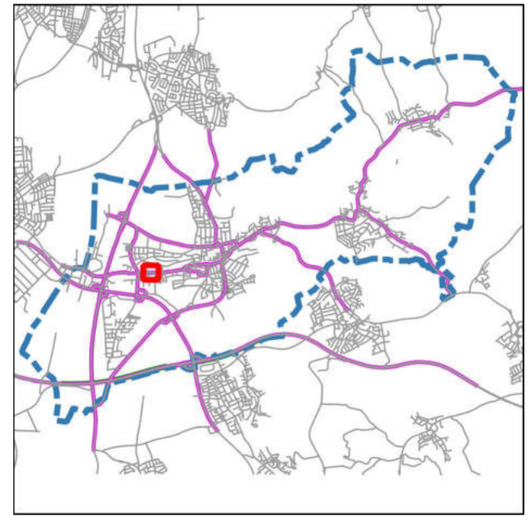
5.3.01-n

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRN 2014
- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

5.3.02-n

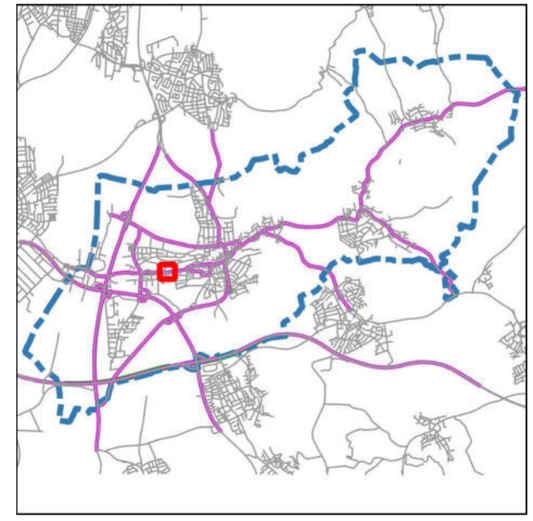
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRN 2014
- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten

Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 — 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

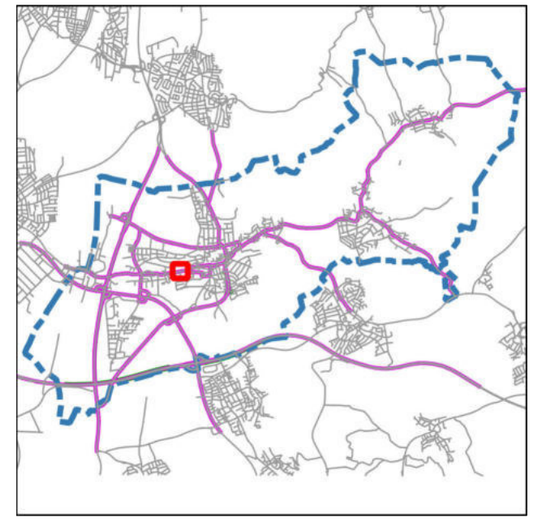
5.3.03-n

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRN 2014
- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

5.3.04-n

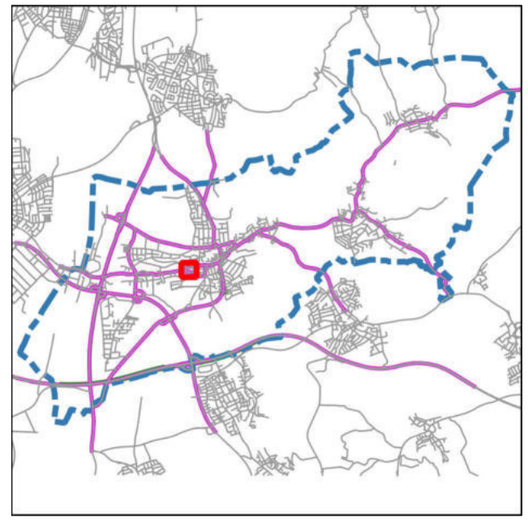
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)
ANALYSE 2014

Bachgasse
Neugasse
Mühlgasse
Kegelbahnweg
Ziegelgasse
Luisenstraße
Sedanstraße
Dammstraße

Fassadenpegel LRN 2014
- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

5.3.05-n

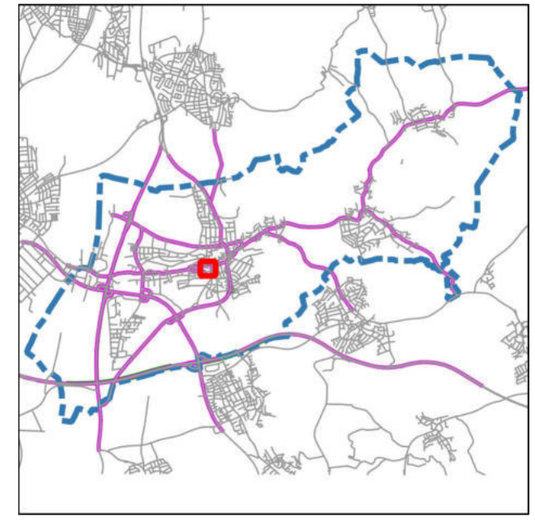
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRN 2014
- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten

Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 — 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

5.3.06-n

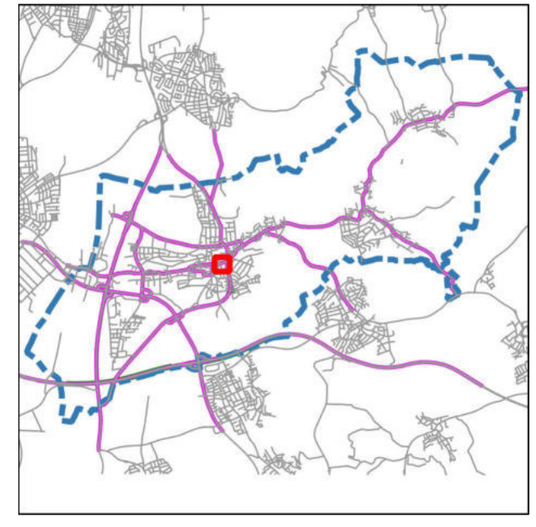
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRN 2014
- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten

Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 — 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

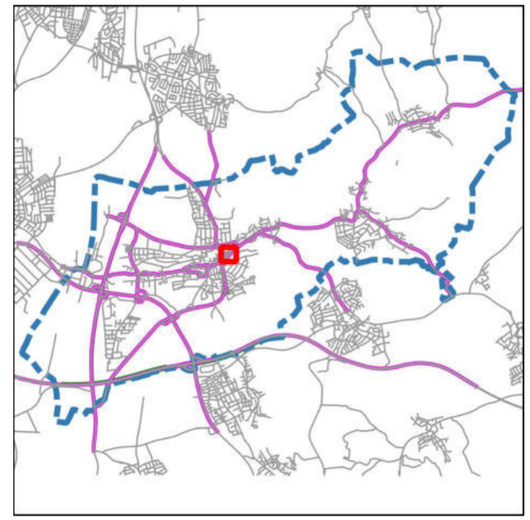
5.3.07-n

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRN 2014
- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

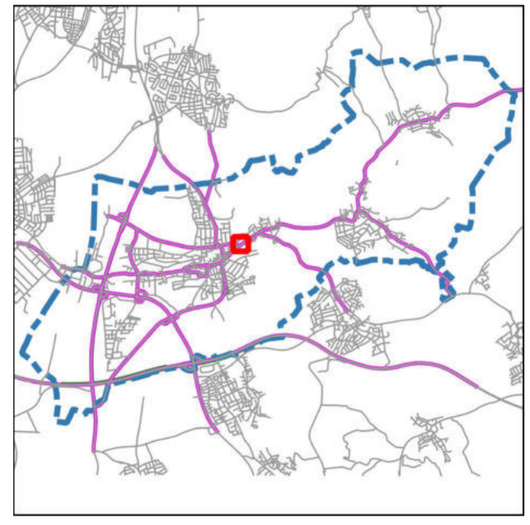
5.3.08-n

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRN 2014
- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

5.3.09-n

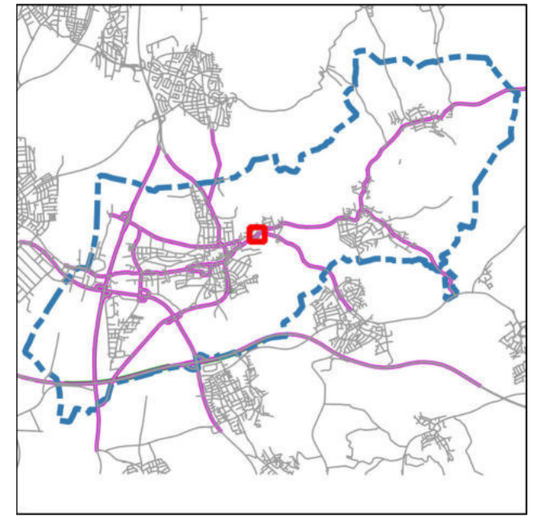
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRN 2014
- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten

Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

5.3.10-n

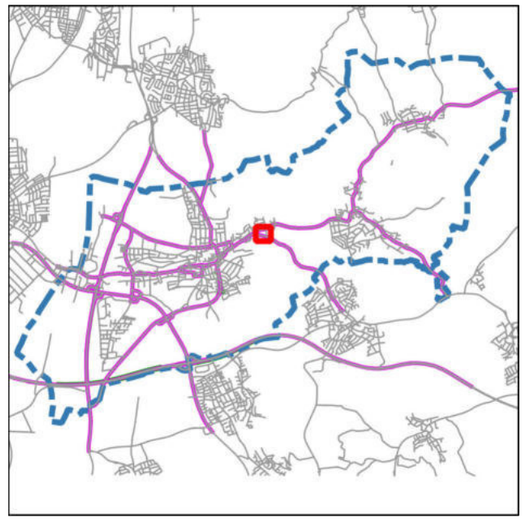
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRN 2014
- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten

Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 — 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

5.3.11-n

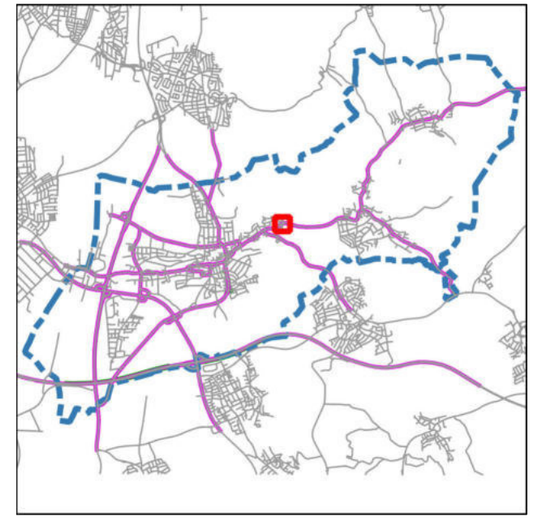
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRN 2014
- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten

Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

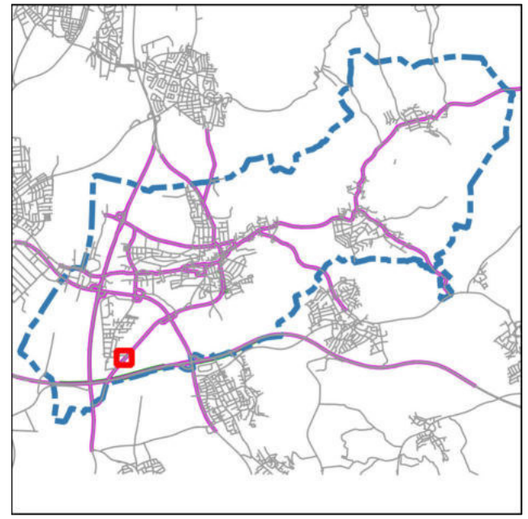
5.3.12-n

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRN 2014
- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 — 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

5.3.13-n

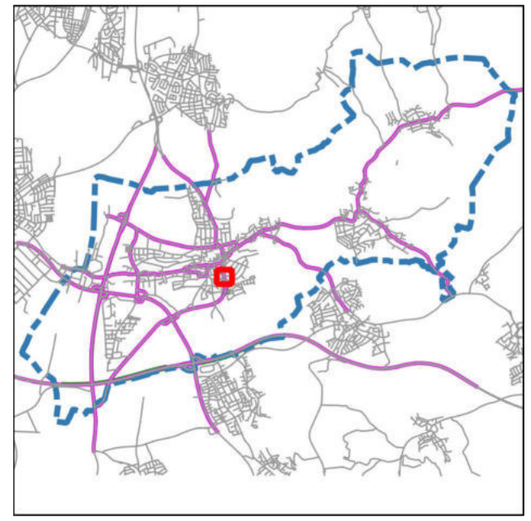
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRN 2014
- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten

Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 — 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

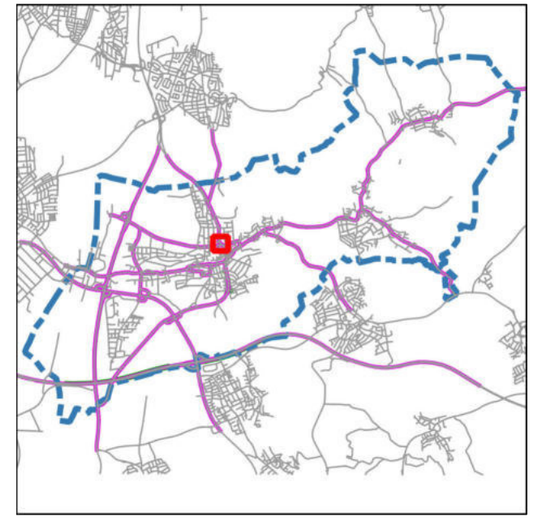
5.3.14-n

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRN 2014
- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

5.3.15-n

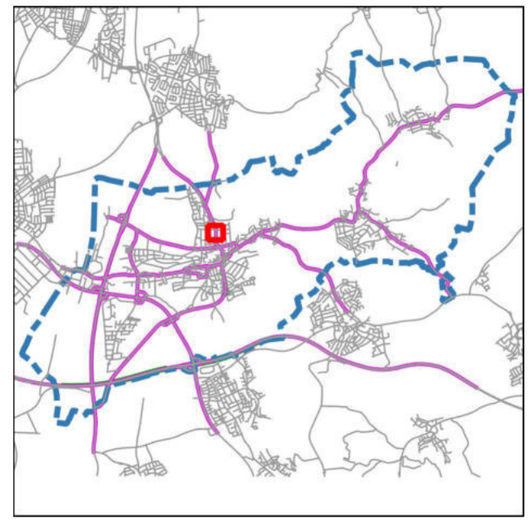
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRN 2014
- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten

Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

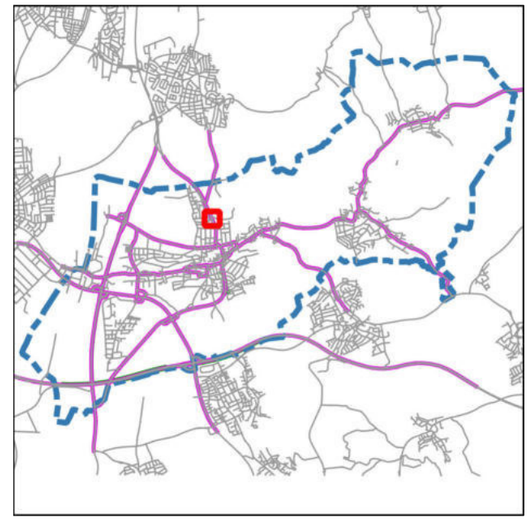
5.3.16-n

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRN 2014
- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

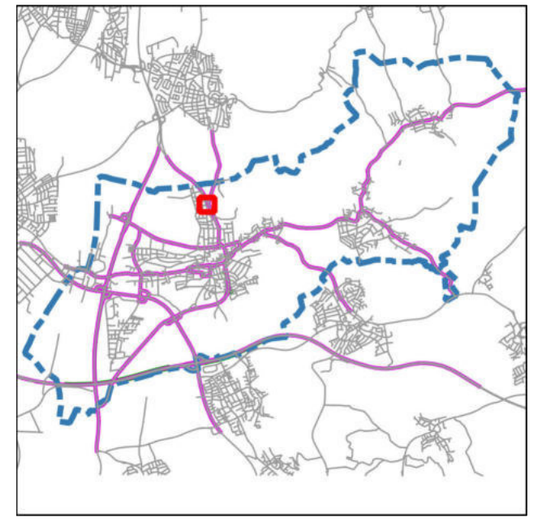
5.3.17-n

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRN 2014
- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

5.3.18-n

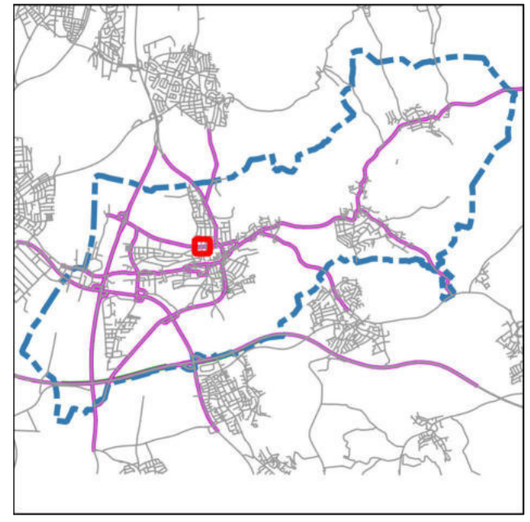
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRN 2014
- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten

Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

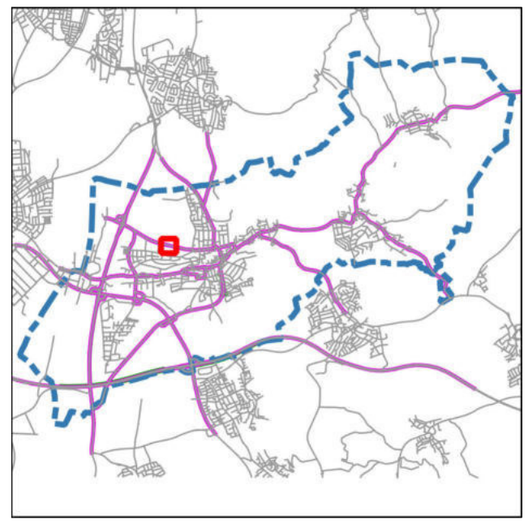
5.3.19-n

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRN 2014
- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

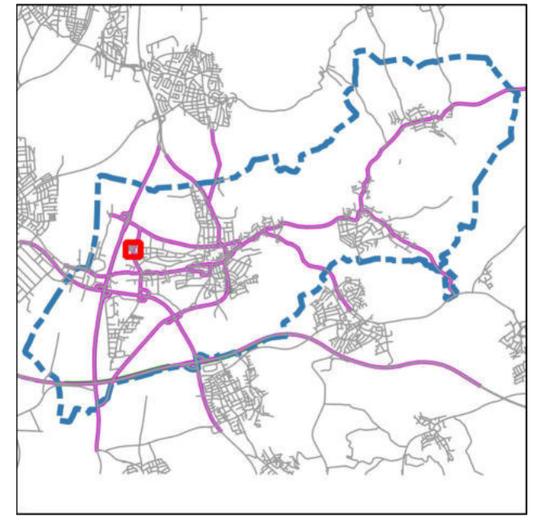
5.3.20-n

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRN 2014
- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

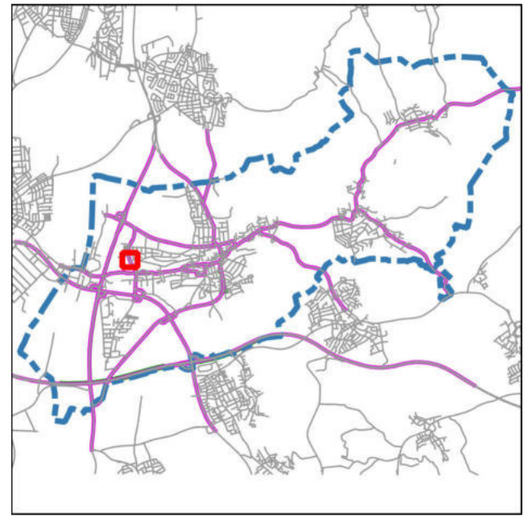
5.3.21-n

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)
ANALYSE 2014

Fassadenpegel LRN 2014
- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude 2012
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Kartierte Straßenabschnitte



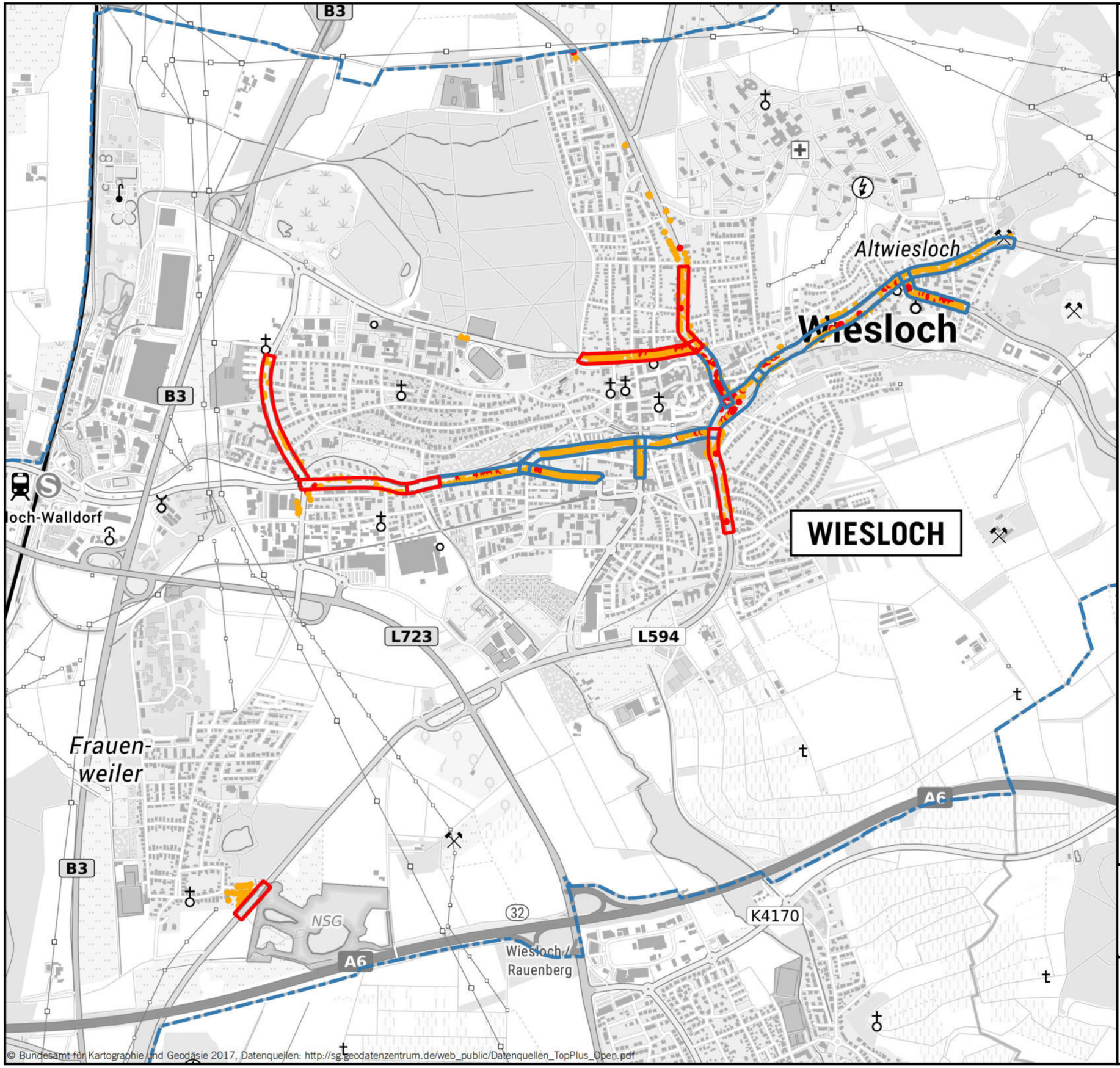
Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 11/2021

STADT WIESLOCH
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

5.3.22-n

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

ÜBERSICHTSLAGEPLAN
MASSNAHMENBEREICHE 2021



LEGENDE

- Gemeindegrenze
- Maßnahmenbereiche umgesetzt
- Maßnahmenbereiche neu

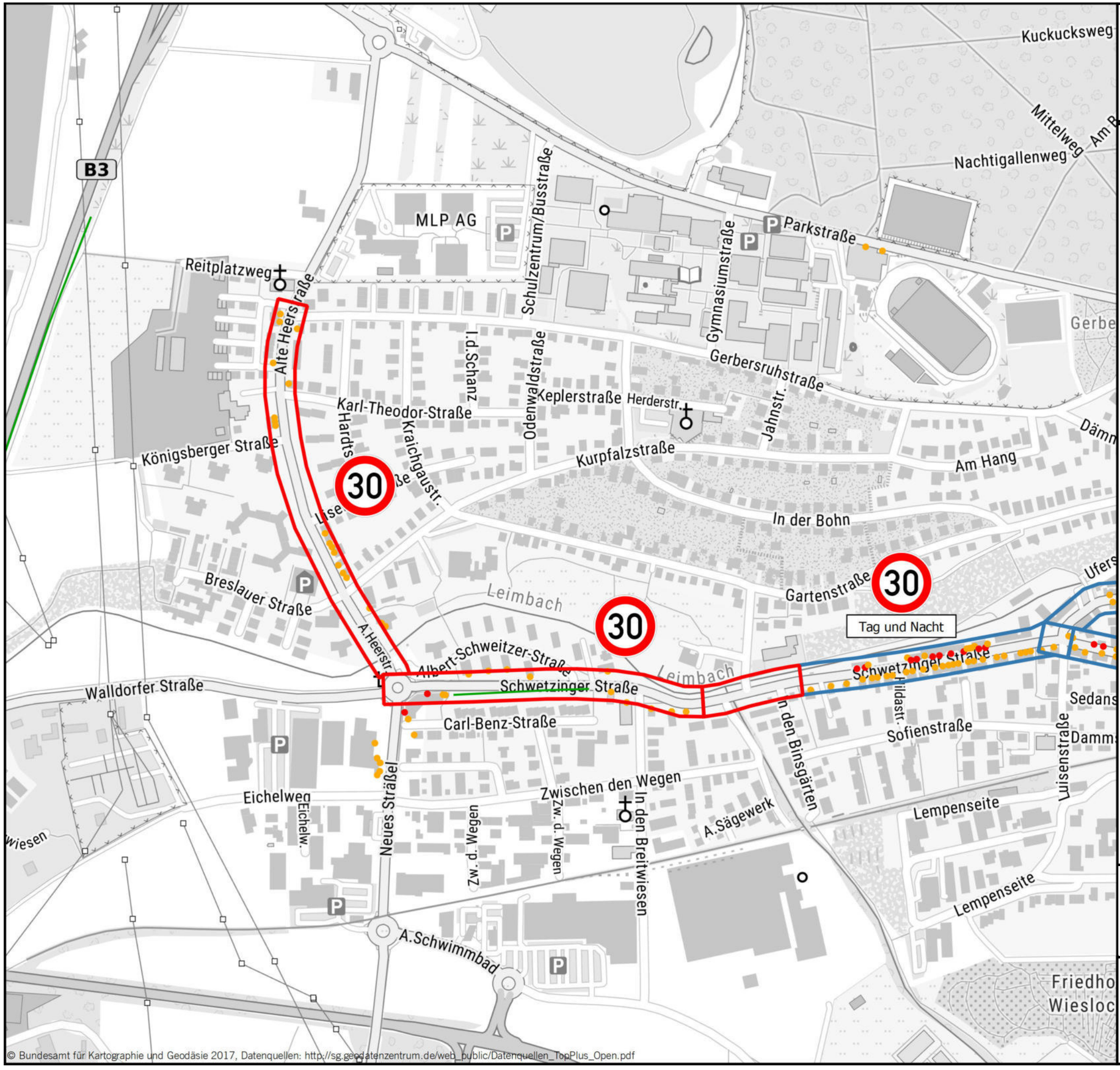
Auf DIN A3 in Maßstab 1:15.000 11/21

STADT WIESLOCH
EU- UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

5.4

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

MASSNHAMENBEREICHE 2021
TEMPOREDUZIERUNGEN
WIESLOCH WEST



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

LEGENDE

- umgesetzte Maßnahmenbereiche
- Maßnahmenbereiche neu

Auf DIN A3 in Maßstab 1:5.000 11/21

STADT WIESLOCH
EU- UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

5.4.1

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

MASSNHAMENBEREICHE 2021
TEMPOREDUZIERUNGEN
WIESLOCH MITTE

LEGENDE

- umgesetzte Maßnahmenbereiche
- Maßnahmenbereiche neu

Auf DIN A3 in Maßstab 1:5.000 11/21

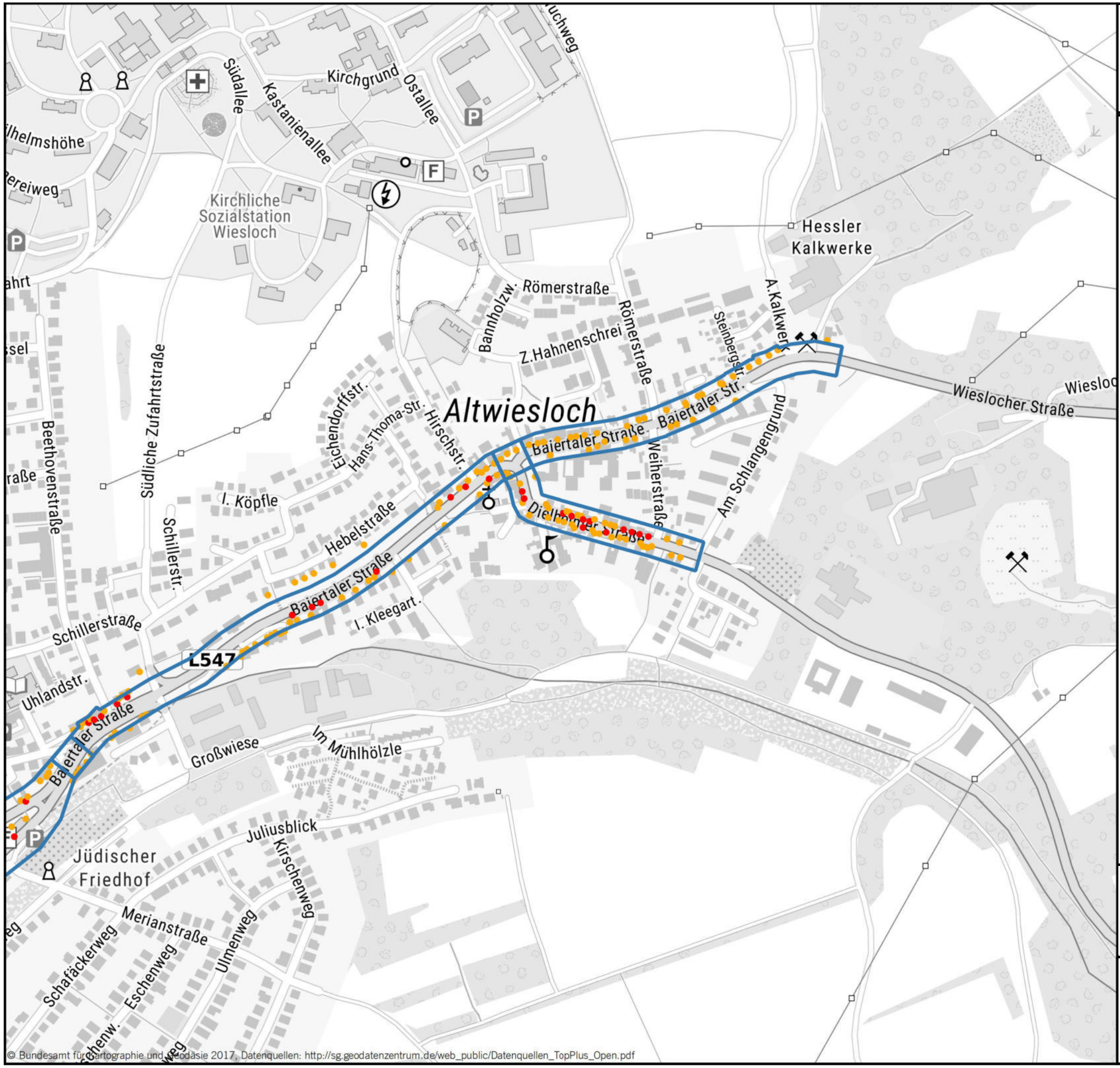
STADT WIESLOCH
EU- UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

5.4.2

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

MASSNHAMENBEREICHE 2021
TEMPOREDUZIERUNGEN
BEREICH ALTWIESLOCH



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

LEGENDE

- umgesetzte Maßnahmenbereiche
- Maßnahmenbereiche neu

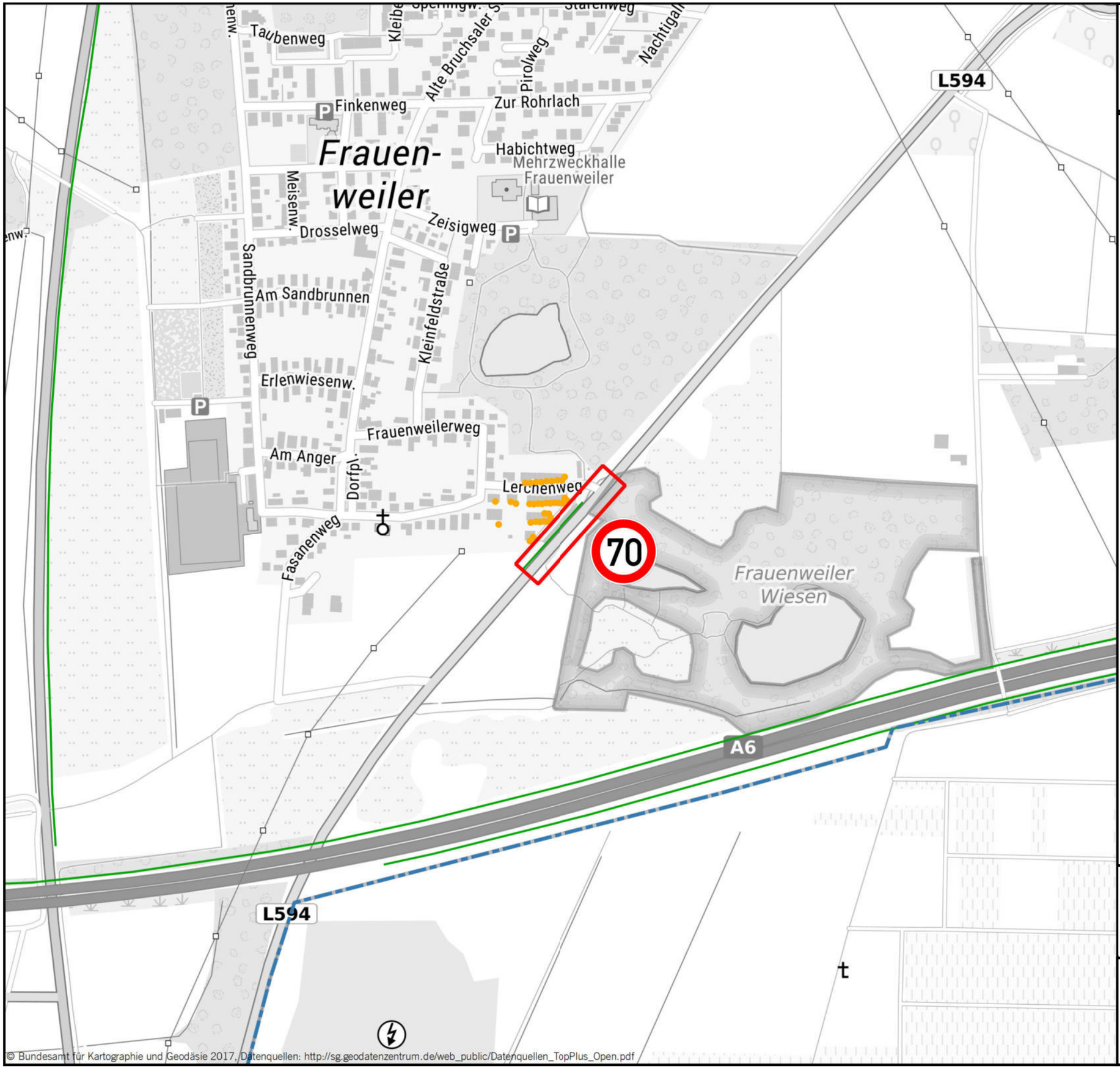
Auf DIN A3 in Maßstab 1:5.000 11/21

STADT WIESLOCH
EU- UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

5.4.3

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

MASSNAHMENBEREICHE 2021
TEMPOREDUZIERUNGEN
WIESLOCH SÜD



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

LEGENDE

- umgesetzte Maßnahmenbereiche
- Maßnahmenbereiche neu

Auf DIN A3 in Maßstab 1:5.000 11/21

STADT WIESLOCH
EU- UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

5.4.4

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen