Schalltechnische Untersuchung

Lärmaktionsplan Stadt Mössingen

5292

BS INGENIEURE
Verkehrsplanung
Straßenplanung
Schallimmissionsschutz

Projekt: Lärmaktionsplan der Stadt Mössingen

Projektnummer: 5292

Projektleitung: Wolfgang Schröder

Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Vanessa Schill

Auftraggeber: Stadt Mössingen
Freiherr-vom-Stein-Straße 20
72116 Mössingen

Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34
info@bsingenieure.de
www.bsingenieure.de

Ludwigsburg, 03. Juli 2017

INHALT

1. HINTERGRUND 3

2. EINFÜHRUNG 4

2.1 RECHTLICHER HINTERGRUND 4
2.2 STUFEN DER LÄRMAKTIONSPLANUNG 4
2.3 ZUSTÄNDIGKEITEN UND BINDUNGSWIRKUNG 5
2.4 BERECHNUNGSGRUNDLAGEN 5
2.5 LÄRM UND GESUNDHEITSGEFÄHRDUNG 6

3. LÄRMKARTIERUNG 7

3.1 ÖRTLICHE SITUATION 7
3.2 KARTIERUNGSUMFANG UND VERKEHRSKENNWERTE 7
3.3 ERGEBNISSE DER LÄRMKARTIERUNG 8

4. LÄRMMINDERUNGSPLANUNG 10

4.1 REALISIERTE LÄRMMINDERUNGSMAßNAHMEN 10
4.2 VORGESCHLAGENE LÄRMMINDERUNGSMAßNAHMEN 10
4.3 WEITERE MAßNAHMEN 14

LITERATUR 16

ANHANG 19

1. HINTERGRUND

Am 25. Juni 2002 wurde von der Europäischen Union die EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG [1] über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm erlassen. Mit der Richtlinie soll ein europaweit einheitliches Konzept festgelegt werden, um schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm zu verhindern, zu vermeiden oder zu mindern.

Als Umgebungslärm werden unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht, bezeichnet.

Die Umsetzung der Richtlinie erfolgte in Deutschland durch eine entsprechende Einführung in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG, § 47 a-f [2]) und durch den Erlass der 34. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes – „Verordnung über die Lärmkartierung“ [3]. Gemäß 34. BImSchV sind Lärmaktionspläne für alle kartierten Gebiete aufzustellen, in denen Lärmbelastungen über 55 dB(A) L_{DEN} und 50 dB(A) L_{Night} ermittelt wurden. Zuständig für die Aufstellung der Lärmaktionspläne an Hauptverkehrsstraßen sind die Kommunen.

Auf der Grundlage unseres Arbeitsprogramms vom 22. Mai 2013 wurden wir von der Stadt Mössingen beauftragt, den vorliegenden Lärmaktionsplan zu erarbeiten.

Auf Basis der Entwurfsfassung vom 07/2016 fand in der Zeit vom 26.01.2017 bis zum 03.03.2017 die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und Träger öffentlicher Belange statt. Die Abwägung aller eingegangenen Stellungnahmen erfolgte nach Ablauf der Beteiligungsrunde und ist dem Lärmaktionsplan beigefügt. Am 25.01.2017 fand eine Informationsveranstaltung für Bürgerinnen und Bürger statt. Am 03.07.2017 wurde der Lärmaktionsplan in der vorliegenden Fassung vom Gemeinderat beschlossen.

2. EINFÜHRUNG

2.1
Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG [1] sind gemäß § 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz [2] Lärmkartierungen zu erarbeiten und ggf. Lärmaktionspläne aufzustellen, in denen Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Lärmminderung formuliert werden. Darüber hinaus sind Betroffenheitsanalysen durchzuführen, die die Zahl der vom Lärm betroffenen Personen ermitteln.

Spätestens alle fünf Jahre sind Lärmaktionspläne zu überprüfen und ggf. zu aktualisieren.

2.2
Stufen der Lärmaktionsplanung

Die Lärmkartierungen und die anschließende Erarbeitung von Lärmaktionsplänen erfolgt in zwei Stufen.

In der **ersten Stufe** wurden alle

- **Ballungsräume** mit mehr als **250.000 Einwohnern**,
- **Hauptverkehrsstraßen** mit mehr als **6 Millionen Kfz pro Jahr**,
- **Haupteisenbahnstrecken** mit mehr als **60.000 Zügen pro Jahr** sowie
- **Großflughäfen** mit mehr als **50.000 Bewegungen pro Jahr**

erfasst. Die Lärmaktionsplanung der ersten Stufe war bis Ende 2013 fertigzustellen.

In der **zweiten Stufe** werden die

- **Ballungsräume** mit mehr als **100.000 Einwohnern**,
- **Hauptverkehrsstraßen** mit mehr als **3 Millionen Kfz pro Jahr** und die
- **Haupteisenbahnstrecken** mit mehr als **30.000 Zügen pro Jahr**

erfasst.

Hinsichtlich des Straßenverkehrs sind diese Belastungszahlen nicht als scharfe Grenze zu verstehen. Vielmehr ist die kommunale Lärmaktionsplanung beispielsweise um verkehrsreiche Kreis- und Gemeindestraßen zu ergänzen. Ebenso sollten auch lärmrelevante Straßen mit täglich weniger als 8.200 Fahrzeugen einbezogen werden.

2.3
Zuständigkeiten und Bindungswirkung

Für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Hauptverkehrsstraßen sind in Baden-Württemberg die Kommunen zuständig. Somit wird als zuständige Behörde für den Lärmaktionsplan der Stadt Mössingen benannt:

Stadt Mössingen | Freiherr-vom-Stein-Straße 20 | 72116 Mössingen

Für die Umsetzung der in einem Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen sind die jeweiligen Fachbehörden zuständig. Bezüglich des Straßenverkehrslärms sind dies insbesondere die jeweiligen Straßenbaubehörden bzw. Straßenverkehrsbehörden. Zur Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen führt der Kooperationserlass des damaligen Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 23.03.2012 aus [4]:

„Nach § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs.6 BImSchG sind Maßnahmen in Lärmaktionsplänen durch Anordnung oder sonstigen Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.

§ 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG stellt keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärmminderungsmaßnahmen dar. Diese können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden. Bei der Umsetzung von Maßnahmen eines Lärmaktionsplans prüft die Fachbehörde nur noch das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandsseite. Liegen diese vor, ist die Fachbehörde zur Umsetzung verpflichtet."

2.4
Berechnungsgrundlagen

Abweichend von den im deutschen Immissionsschutzrecht gebräuchlichen Beurteilungszeiträumen Tag (6 bis 22 Uhr) und Nacht (22 bis 6 Uhr) wurden durch die EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} zur Bewertung der allgemeinen Lärmbelastung sowie der Nacht-Lärmindex L_{NIGHT} zur Bewertung lärminduzierter Schlafstörungen eingeführt.

Berechnungsgrundlagen für die Kartierung des Straßenverkehrslärms sowie der Ermittlung von Lärmbetroffenheiten im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind die „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)" [5] und die „Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)" [7].

Die VBUS [5] weicht in mehreren Punkten von den für den nationalen Verkehrslärmschutz geltenden „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)" [6] ab. So lautet die Schwerverkehrsdefinition gemäß VBUS auf 3,5 Tonnen zulässige Gesamtmasse, nicht wie in den RLS-90 auf 2,8 Tonnen. Zudem entfällt nach VBUS [5] der Zuschlag für die erhöhte Störwirkung im Umkreis von Lichtsignalanlagen.

Um den zuständigen Fachbehörden die Stellungnahme zu den in einem Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen zu ermöglichen, sind die nach VBUS [5] ermittelten Lärmindizes L_{DEN} und L_{NIGHT} in die Beurteilungspegel tags und nachts auf Grundlage der für sie maßgeblichen RLS-90 [6] zu transformieren. Der Kooperationserlass Lärmaktionsplanung vom 23. März 2012 [4] beschreibt hierzu ein pauschaliertes Verfahren, das auch im Zuge der vorliegenden Immissionsermittlung Anwendung fand.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] sieht zudem die nach unterschiedlichen Pegelbereichen differenzierte Ausweisung der Anzahl der lärmbelasteten Menschen, sowie von Schul- und Krankenhausgebäuden vor. Zur Ermittlung realitätsnaher Betroffenenzahlen wurden die im März 2016 gemeldeten Bewohnerzahlen adressgenau den jeweiligen Wohngebäuden zugewiesen und nach dem Verfahren der VBEB [7] statistisch auf die Fassadenabschnitte der Gebäude aufgeteilt.

2.5
Lärm und Gesundheitsgefährdung

Hinsichtlich des Erfordernisses zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) mit Schreiben vom 11. Oktober 2013 letztmals die Rahmenbedingungen definiert. Demnach sind Lärmaktionspläne „grundsätzlich für alle kartierten Gebiete aufzustellen, in denen Betroffene von Lärmbelastungen über 55 dB(A) L_{DEN} und 50 dB(A) L_N ausgewiesen sind“ [8]. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung „sind auf jeden Fall die Bereiche mit Lärmbelastungen über 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_N zu berücksichtigen“ [4].

Wissenschaftliche Beiträge zur Lärmwirkungsforschung gehen bei dauerhafter Lärmexposition mit Mittelungspegeln von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) von einem um 20 % erhöhten Risiko für Herzinfarkte aus [9]. In einem Schreiben vom 10. September 2014 unterstreicht die damalige Lärmschutzbeauftragte des Landes Baden-Württemberg, Dr. Gisela Splett, die diesbezügliche Zielsetzung der Lärmaktionsplanung, Lärmbetroffenheiten oberhalb der sogenannten Auslösewerte von über 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht nach Möglichkeit zu vermeiden, um lärmbedingte gesundheitliche Risiken zu verringern [10].

Vordringlichen Handlungsbedarf weist das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur für Bereiche mit sehr hohen Lärmbelastungen über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts [8] aus. Die mit solchen Pegeln einhergehende Gesundheitsgefährdung wird in der wissenschaftlichen Literatur als hinreichend nachgewiesen erachtet [9].

Überschreitungen von Beurteilungspegeln von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts werden seitens der Straßenverkehrsbehörden mit Verweis auf die Lärmschutz-Richtlinien StV [11] sowie § 45 Abs. 1 b Nr. 5 in Verbindung mit § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung als die Schwelle erachtet, ab der auch straßenverkehrsrechtliche Lärmminderungsmaßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen in Betracht kommen.

Anzuführen ist hierbei, dass sich die Lärmschutz-Richtlinien StV explizit an die Grundsätze des baulichen Lärmschutzes an bestehenden Straßen (Lärmsanierung, [12]) anlehnen. So geht u. a. aus der Fußnote zu den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien StV [11] hervor, dass diese den Beurteilungspegeln für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen entsprechen. Seit Bekanntmachung der Lärmschutz-Richtlinien StV 2007 wurden die Auslösewerte der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen erstmals im Jahr 2010 um jeweils 3 dB(A), sowie per Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 22.01.2016 [13] für Wohn- und Mischgebiete an Landesstraßen in Baden-Württemberg jüngst nochmals um 2 dB(A) abgesenkt.

Eine Wiederangleichung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien StV an die Auslösewerte der Lärmsanierung an bestehenden Straßen, wie bereits in einem Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 29.07.2014 [14][13] angeregt, ist bislang nicht erfolgt. Der Beschluss für eine dementsprechende Prüfung der Lärmschutz-Richtlinien StV ist im Oktober 2015 seitens der Verkehrsministerkonferenz erfolgt.

3. LÄRMKARTIERUNG

3.1
Örtliche Situation

Die Stadt Mössingen liegt am Fuß der mittleren Schwäbischen Alb am südöstlichen Rand des Landkreises Tübingen. Zur Stadt Mössingen gehören die Stadtteile Öschingen, Talheim, Belsen, Bästenhardt sowie Bad Sebastiansweiler. Zum 31.12.2015 lebten 19.874 Einwohner in der Stadt.

Im Norden grenzt die Gemarkung an die Gemeinde Nehren, im Nordwesten an die Gemeinde Ofterdingen. Südwestlich entlang der B 27 grenzen Bodelshausen und Hechingen an. Nach Osten schließt die Gemeinde Sonnenbühl an Mössingen an.

Die Bundesstraße B 27 führt in Südwest-Nordost - Richtung durch den Stadtteil Bad Sebastiansweiler und verbindet die Stadt nach Norden mit Tübingen und nach Süden mit Hechingen. Die Landesstraße L 385 verläuft in West-Ost – Richtung durch die Stadt über Talheim auf die Hochfläche der Schwäbischen Alb. Die Landesstraße L 383 verläuft durch den Stadtteil Öschingen.

3.2
Kartierungsumfang und Verkehrskennwerte

In die Lärmkartierung des Straßenverkehrs wurde ein umfangreiches Straßennetz einbezogen (s. Tabelle 1).

Die der Lärmkartierung zugrunde gelegten Verkehrskennwerte basieren hauptsächlich auf der Verkehrsuntersuchung „Verkehrserhebungen Analyse 2014“ [15]. Für die Straßen „Johannes-Gutenberg-Straße“ und „Allee Kanton Saint-Julien“ wurden Zähldaten der Stadt Mössingen aus dem Jahr 2014 [16] herangezogen. Für alle weiteren Straßenabschnitte, die mit diesen Untersuchungen nicht abgedeckt werden konnten, wurde die Verkehrsbelastung des Verkehrsmonitoring des Landes Baden-Württemberg 2014 herangezogen. Ebenfalls mit einbezogen wurden die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Gesundheitszentrum [17].

Tabelle 1: Verkehrskennwerte der betrachteten Streckenabschnitte

Straße	Kfz / 24 h	SV > 3,5 t
Albblickstraße	950	0,5
Allee Kanton Saint-Julien	2.400	4,6
Auf der Lehr	6.300	3,4
B 27	32.100	6,9
Bahnhofstraße	9.300	3,1
Berggasse	3.800	1,3
Breitestraße	1.700 – 3.900	1,5 – 6,5
Butzenbadstraße	3.600 – 7.800	0,8 – 4,9
Daimlerstraße	5.100	1,4
Eisenbahnstraße	1.400	6,0
Eugen-Gauss-Straße	1.800	2,2
Falltorstraße	3.300 – 4.500	3,5
Straße	**Kfz / 24 h**	**SV > 3,5 t**

Goethestraße	850 – 1.000	0 – 1,4
Grabenstraße	3.400	2,7
Heerweg	5.900	3,9
Johannes-Gutenberg-Straße	2.200	3,9
K 6934	6.200	2,4
K 6933	5.900	4,4
Karl-Jaggy-Straße	2.100	11,1
KVP Nordring-L 385	9.800	3,9
KVP Bahnhofstraße	8.400	3,0
KVP L 385/L 383	6.100	3,4
KVP Nordring-L 383	6.900	4,4
L 385	9.300 - 12.600	2,0 - 3,2
L 384	5.700	2,2
Lange Straße	1.500 – 5.200	2,4 – 5,9
Nordring	5.200 – 11.400	4,5 – 6,8
Steinlachstraße	2.700 – 5.800	5,9
Sulzgasse	1.200	1,0

Die Stadt Mössingen erarbeitet seit Jahren parallel zum Lärmaktionsplan ein Verkehrskonzept, das als Zielsetzungen neben den Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse auch eine Minderung der Lärmbelastung verfolgt. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, die in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, beruhen auf dem derzeit aktuellen Stand.

3.3
Ergebnisse der Lärmkartierung

Die Kartierung des Straßenverkehrslärms erfolgte in Form von Rasterlärmkarten (Pläne 5292-01a/b bis 5292-04a/b sowie 5292-11a/b), die einen flächenhaften Eindruck der Lärmsituation vermitteln, sowie in Form von Gebäudelärmkarten (5292-05a/b bis 5292-10a/b), die Aussagen zu den Lärmpegeln an den betroffenen Gebäudefassaden erlauben. In den Plandarstellungen farbig hervorgehoben sind dabei Gebäude, deren lauteste Fassade Pegel aufweist, bei denen dringender Handlungsbedarf besteht, um gesundheitsgefährdende Auswirkungen des Straßenverkehrslärms bei den Anwohnern zu mindern. Solch vordringlicher Handlungsbedarf ist laut Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur [4] bei Beurteilungspegeln von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts gegeben. Aus Sicht der Lärmwirkungsforschung sollten bereits Pegel von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts (sog. Auslösewerte) unterschritten werden, um Gesundheitsgefährdungen durch Lärm zu vermeiden, wie das MVI in seinem Schreiben an die Städte und Gemeinden des Landes Baden-Württemberg vom 10. September 2014 unterstreicht [18].

Ein Lärmindex von L_{DEN} >70 dB(A) und L_N > 60 dB(A) wurde an vereinzelten Gebäuden im Stadtgebiet Mössingen ermittelt. Die lautesten Pegel werden erwartungsgemäß entlang der B 27 („Hechinger Straße“) erreicht. Hier werden Pegelwerte von 70-77 dB(A) tags und 63-71 dB(A) nachts erreicht, die eindeutig im vordringlichen Handlungsbedarf liegen.

In der Kernstadt Mössingen sind im Zeitbereich Tag (24h) einzelne Gebäude in der Bahnhofstraße und der Karl-Jaggy-Straße von Pegelwerten > 70 dB(A) betroffen.

Nachts wurden an vereinzelten Gebäuden in der Bahnhofstraße, in der Karl-Jaggy-Straße sowie in der Straße „Auf der Lehr“ Pegelwerte > 60 dB(A) ermittelt.

In den Stadtteilen Bästenhardt und Belsen wurden keine Pegelwerte oberhalb 70 / 60 dB(A) ermittelt. Im südlichen Stadtteil Talheim werden ausschließlich in der Nacht die Pegelwerte des vordringlichen Handlungsbedarfs von > 60 dB(A) überschritten. Am Gebäude „Steinlachstraße 17“ werden Pegelwerte von 61 dB(A) nachts erreicht.

In Öschingen werden in beiden Zeitbereichen an zahlreichen Gebäuden entlang der gesamten Ortsdurchfahrt Pegelwerte über 70 / 60 dB(A) ermittelt. Der maximale Beurteilungspegel in Öschingen wird mit 70 / 62 dB(A) tags / nachts an den Gebäuden Lindenstiegel 12 und Mühlberg 10 erreicht.

PLÄNE Die Kartierungsergebnisse sind in den Plänen 5292-01a/b bis 5292-11a/b aufbereitet.

ANHANG Sämtliche Gebäude, an denen Fassadenpegel oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung (65 dB(A) tags, 55 dB(A) nachts) ermittelt wurden, sind in der Immissionsorttabelle im Anhang aufgeführt.

In Tabelle 2 ist dargestellt, wie viele Einwohner der Stadt Mössingen welchen durch den Straßenverkehr verursachten Lärmindizes ausgesetzt sind. Die Einwohner eines Hauses wurden dabei gemäß VBEB [6] auf die Fassadenabschnitte des jeweiligen Wohngebäudes verteilt. Hervorgehoben sind die den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung bzw. dem vordringlichen Handlungsbedarf entsprechenden Pegelbereiche.

Tabelle 2: Einwohner nach Pegelbereichen

Pegelbereich	Einwohner	
dB(A)	L_{DEN} (24h)	L_N (Nacht)
50 – 55	3.062	820
55 – 60	1.727	**268**
60 – 65	686	**37**
65 – 70	**221**	**1**
> 70	**35**	-

Der durchgeführten Lärmkartierung zufolge sind 256 Bewohner der Stadt 24-Stunden-Mittelungspegeln von L_{DEN} 65 dB(A) und mehr ausgesetzt. 35 Bewohner sind gar von dauerhaften Pegeln von über 70 dB(A) betroffen. In der Nacht sind 306 Personen Pegeln oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von L_N 55 dB(A) ausgesetzt. 38 sind von zweifellos gesundheitsgefährdenden Pegeln von 60 dB(A) und mehr betroffen.

4.
LÄRMMINDERUNGSPLANUNG

Im Folgenden werden bereits umgesetzte Lärmschutzmaßnahmen benannt sowie die im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgeschlagenen Vorhaben aufgezeigt, die eine Lärmminderung entlang der betrachteten Straßen zum Ziel haben.

4.1
Realisierte Lärmminderungsmaßnahmen

In der Vergangenheit wurden bereits Maßnahmen ergriffen, um die Lärmbelastung der Anwohner entlang der Hauptverkehrsstraßen zu mindern.

- Im Jahr 2007 wurde die Ortsumfahrung Mössingen fertig gestellt. Diese führt den Verkehr im Norden um die Stadt herum und verlagert so den Verkehr aus der Stadt hinaus.
- Die bereits umgesetzten Maßnahmen des Verkehrskonzepts der Stadt Mössingen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen und das Radverkehrskonzept tragen zu einer Minderung der Lärmbelastung bei.
- Eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage am Ortseingang Öschingen überwacht punktuell die Geschwindigkeit der aus Richtung Mössingen einfahrenden Fahrzeuge auf der L 383.

4.2
Vorgeschlagene Lärmminderungsmaßnahmen

Entlang der Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet Mössingen werden an zahlreichen Gebäuden hohe Pegelwerte erreicht, die Lärmminderungsmaßnahmen verlangen. Der Lärmaktionsplan setzt daher folgende Maßnahmen zur Lärmminderung fest:

4.2.1 Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags

Die Schallemissionen von Kraftfahrzeugen resultieren im Wesentlichen aus den Quellen Reifen/Fahrbahn, Motoren- und Windgeräuschen. Bei geringeren Geschwindigkeiten dominieren die Motorengeräusche, bei hohen Geschwindigkeiten die Windgeräusche. Geräusche aus dem Kontakt von Reifen und Fahrbahn sind bei verschiedenen Geschwindigkeiten in unterschiedlichem Maß beteiligt und werden zudem entscheidend durch die Oberfläche der Fahrbahn beeinflusst. Der allgemeine Zustand der Fahrbahnbeläge ist ein wesentlicher Faktor bei der Lärmentwicklung.

Erhöhte Störwirkungen resultieren auch aus Niveauunterschieden zwischen Fahrbahn und eingebauten Schachtdeckeln. Daher sind die Fahrbahnen regelmäßig zu überprüfen und ggf. auch punktuelle Verbesserungsmaßnahmen vorzunehmen. Längere Sanierungsintervalle versprechen hier konisch geformte Kanalschachtabdeckungen, die ein Absacken der Schachtdeckel und das daraus resultierende Schlagen beim Überfahren wirksam verhindern können. Ideal ist es, die Einbauten nicht in den Fahrspuren zu verlegen.

Im Rahmen von Erprobungsstrecken kommen mittlerweile – innerorts wie außerorts – lärmarme oder lärmoptimierte Beläge (SMA LA oder AC D LOA) zum Einsatz.

Auch bei innerörtlichen Geschwindigkeiten zwischen 30 und 50 km/h kann dabei eine lärmmindernde Wirkung von ca. 3 dB(A) erwartet werden kann. Per Schreiben vom 17. Juli 2015 hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur eine Handlungsempfehlung für den Einsatz lärmmindernder Asphaltdeckschichten im Innerortsbereich veröffentlicht [19]. Demnach „ist der Einsatz von lärmmindernden Asphaltdeckschichten neben dem Bau von Lärmschutzwänden oder -wällen eine wichtige Möglichkeit, aktiven Lärmschutz zu betreiben“. Liegen erhebliche Überschreitungen der Lärmsanierungsauslösewerte vor und sind aktive oder passive Maßnahmen nicht möglich oder unwirtschaftlich, kann eine Fahrbahndeckenerneuerung mit o. g. lärmmindernden Belägen als Pilotstrecke beim Verkehrs- und Infrastrukturministerium beantragt werden [19].

In diesem Zusammenhang und auch darüber hinausgehend besteht in allen innerörtlichen Landesstraßen einschließlich der Ortschaften insbesondere auch aus Lärmschutzgründen der Bedarf für die Sanierung des Straßenbelages und den Einbau lärmgeminderter Straßenbeläge.

Zudem werden die Straßenunterhaltungsarbeiten in Bezug auf Schlaglöcher, Unebenheiten, abgesenkte Schacht- und Gullideckel im Stadtgebiet intensiviert.

4.2.2 Neubau Kreisverkehrsplatz

Am signalisierten Knotenpunkt Karl-Jaggy-Straße / Lange Straße werden Pegelwerte von bis zu 72 dB(A) tags und 63 dB(A) nachts erreicht. Damit sind die Pegelwerte des vordringlichen Handlungsbedarfs überschritten. Mitverursacht werden diese Überschreitungen in der Karl-Jaggy-Straße durch das Anfahren und Abbremsen an der bestehenden Signalanlage. Daher soll diese Signalanlage durch einen Kreisverkehrsplatz ersetzt werden. Die damit einhergehende Verstetigung des Verkehrsflusses führt zu einer spürbaren Lärmminderung.

4.2.3 Geschwindigkeitsüberwachung

Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt die Lärmbelastung. Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen trägt somit zur Lärmminderung bei. Geschwindigkeitsüberwachungen mit „Blitzern“ wiederum können die Einhaltung fördern, wobei folgende Aspekte zu berücksichtigen sind. Stationäre Überwachungsanlagen haben – vor allem bei geringer Anzahl – häufig zunächst nur einen punktuellen Effekt, da sie insbesondere Ortskundigen hinreichend bekannt sind. Gelegentlich ist sogar ein „kontraproduktiver“ Effekt durch Beschleunigen nach Passieren der Anlage zu beobachten. Allerdings kann bei einer entsprechenden Zahl stationärer Anlagen eine langfristige, auch flächenbezogene Wirkung erwartet werden. Darüber hinaus ist auch die eventuell nur punktuelle Wirkung gerade in Bereichen mit besonderer Betroffenheit von nicht zu vernachlässigender Bedeutung. Mobile, den Standort wechselnde Überwachungen haben hingegen – eine gewisse Häufigkeit der Kontrollen vorausgesetzt – aufgrund der Unvorhersehbarkeit einen eher langfristigen Effekt.

Um die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu fördern, wird im Rahmen des Lärmaktionsplans vorgeschlagen, die Intensität von Geschwindigkeitsüberwachungen zu erhöhen. Das Geschwindigkeitsüberwachungskonzept der Stadt Mössingen wird in diesem Zuge weiterentwickelt.

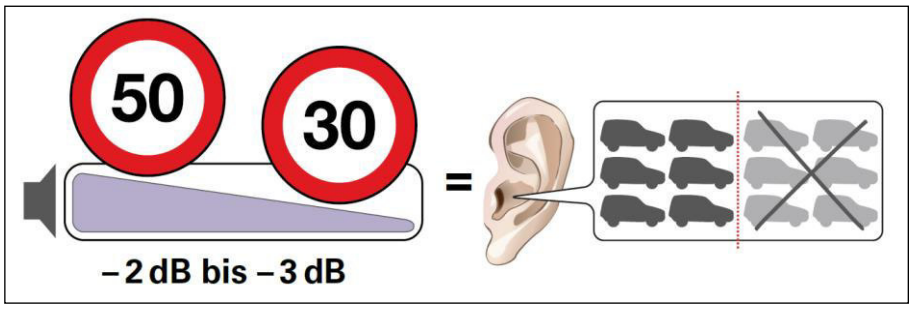
Eine weitere hilfreiche Maßnahme können Geschwindigkeitsanzeigetafeln oder Dialogdisplays sein, auf denen in Abhängigkeit von der gefahrenen Geschwindigkeit

symbolisch beispielsweise in Form eines freundlichen oder traurigen Gesichts auf die Einhaltung oder Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit hingewiesen wird. Solche Tafeln haben lediglich appellierenden Charakter und zielen auf die Sensibilisierung der Fahrer in Richtung Verkehrssicherheit und Verkehrslärm ab.

4.2.4 Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30

Aus einer Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 50 auf Tempo 30 resultiert eine rechnerische Pegelminderung zwischen 2 und 3 dB(A). Zur Veranschaulichung der Größenordnung dieses Effekts kann die Tatsache herangezogen werden, dass eine Verringerung um 3 dB(A) in der Wahrnehmung des menschlichen Ohres einer Halbierung der lärmverursachenden Verkehrsmenge entspricht.

Abb. 1: Lärmminderungspotenzial von Tempo 30



Quelle: MVI Baden-Württemberg [13]

Im Ortsteil Talheim in der Albstraße und der Steinlachstraße werden im Zeitbereich nachts die Pegelwerte des vordringlichen Handlungsbedarfs überschritten. Im Zeitbereich tags werden die Pegelwerte des vordringlichen Handlungsbedarfs mit 68-69 dB(A) nur geringfügig unterschritten. Daher wird für den Einbahnstraßenring Albstraße / Steinlachstraße **ganztägig** Tempo 30 festgesetzt.

4.2.5 Lärmsanierung gemäß Verkehrslärmschutzrichtlinien

Die Verkehrslärmschutzrichtlinien [12] definieren die Voraussetzungen für die sogenannte Lärmsanierung, also die nachträgliche Minderung von Lärmbelastungen an bestehenden Straßen in der Baulast des Bundes. Den Kreisen und Gemeinden wurde seitens des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr empfohlen, sich bei der Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen an diese Immissionsgrenzwerte zu halten. Per Schreiben vom 22. Januar 2016 hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg die bislang geltenden Auslösewerte für die Lärmsanierung an Landesstraßen – mit Ausnahme von Gewerbegebieten – um 2 dB(A) abgesenkt und auch den kommunalen Straßenbaulastträgern empfohlen, die Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung für Straßen in ihrer Baulast ebenfalls anzuwenden [13]. Demzufolge kommen Lärmsanierungsmaßnahmen in Betracht, wenn die Beurteilungspegel in Wohngebieten tags 65 dB(A) bzw. nachts 55 dB(A), in Dorf-/ Mischgebieten 67/57 dB(A) überschreiten.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird beim zuständigen Straßenbaulastträger die Prüfung auf Durchführbarkeit von geeigneten Lärmsanierungsmaßnahmen beantragt. Die im Zuge der durchgeführten Lärmkartierung ermittelten Beurteilungspegel überschreiten vielfach die Auslösewerte der Lärmsanierung. Neben dem ermittelten Lärmpegel sind dabei zusätzliche Voraussetzungen wie das Alter der Gebäu-

de bzw. der Fenster sowie ggf. in der Vergangenheit bereits erfolgte Zuschüsse zu Lärmsanierungsmaßnahmen zu prüfen.

4.2.6 Verlagerung der Trasse der B 27

Die sehr hohen Pegelwerte in Bad Sebastiansweiler entlang der B 27 von bis zu 77 dB(A) tags und 71 dB(A) nachts machen deutlich, wie dringend eine Verlegung der Trasse und der Bau von Lärmschutzmaßnahmen entlang der B 27 ist. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist diese neue Trassenführung der B 27 als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft.
Nachdem der vierstreifige Aus-/Umbau der B 27 zwischen Bodelshausen (L 389) und Nehren (L 394) im Bundesverkehrswegeplan in den vordringlichen Bedarf eingestuft wurde und der Vorentwurf zwischenzeitlich von den Ministerien genehmigt bzw. den erforderlichen Gesehensvermerk erhalten hat, drängt die Stadt Mössingen nun auf eine konsequente Umsetzung der weiteren Verfahrensschritte und auf eine zeitnahe Umsetzung der für Mössingen und die ganze Region wichtigen Straßenbaumaßnahmen.

4.2.7 Weitere Maßnahmen

In der Bahnhofstraße wird auf Höhe der Martin-Luther-Kirche wie vorgesehen noch in diesem Jahr eine Fußgängersignalanlage eingerichtet.

Außerdem wir die Ortstafel am Ortseingang Heerweg / Nordring vorversetzt.

4.3
Weitere Maßnahmen

4.3.1 Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat maßgeblichen Anteil an der Lärmbelastung in den Kommunen. Gelingt es, durch qualitativ hochwertige öffentliche Verkehrsangebote sowie die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs eine attraktive Alternative zum eigenen PKW anzubieten, kann der Anteil des MIV wirksam verringert und somit positive Effekte auf die Lärm- und Luftbelastung erzielt werden.

Kommunale bzw. regionale Konzepte zur ÖPNV-Förderung, zur Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs sowie zur Parkraumbewirtschaftung können dazu beitragen, den Modal Split zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu beeinflussen. Betriebliches Mobilitätsmanagement gibt Unternehmen die Möglichkeit, auf die individuelle Verkehrsmittelwahl ihrer Mitarbeiter einzuwirken, so dass u. a. der Pendlerverkehr wirtschaftlicher und umweltfreundlicher – und damit leiser – gestaltet werden kann.

4.3.2 Straßenraumgestaltung

Bei jeglicher Lärmaktionsplanung ist zu beachten, dass Lärm neben dem objektiv feststellbaren Schalldruckpegel auch eine subjektive Komponente hat. Beispielhaft soll dies daran verdeutlicht werden, dass Musik ähnlicher Lautstärke aber unterschiedlicher Art (Popmusik, Blasmusik, Orchestermusik) von verschiedenen Hörern als sehr unterschiedlich angenehm oder störend empfunden wird.

Beim Straßenverkehr wird der Aspekt der Subjektivität daraus ersichtlich, dass Verkehrsgeräusche als weniger störend empfunden werden, wenn die verursachenden Fahrzeuge beispielsweise aufgrund von Bewuchs nicht mehr sichtbar sind, obwohl eine solche Hecke den Schallpegel objektiv nicht mindert. Ebenfalls eine geringere Störwirkung wird festzustellen sein, wenn der Straßenraum durch Begrünungen und Umgestaltungen ansprechender gestaltet wird.

Unmittelbar lärmmindernd wirken sich Umgestaltungen im Straßenraum aus, wenn ein Abrücken der Fahrbahn von den Gebäuden bewirkt oder Einfluss auf die Fahrgeschwindigkeit sowie den Verkehrsfluss genommen wird. Auf den Hauptverkehrsstraßen muss sowohl aus Sicht des Lärmschutzes als auch aus Gründen der Luftreinhaltung eine möglichst ungehinderter Verkehrsflusses angestrebt werden. Da mit einer unsteten Fahrweise und den verbundenen Brems- und Beschleunigungsvorgängen steigende Lärm- und Schadstoffemissionen einhergehen, sollte die Straßenraumgestaltung durch den Verzicht störender Einbauten sowie ein effektives Parkraummanagement diese Zielsetzung unterstützen.

4.3.3 Lärm als Umweltproblem thematisieren

Grundsätzlich sollten hohe Lärmbelastungen in stärkerem Maße als bisher als Umweltproblem bekannt gemacht werden. Es ist noch weitgehend unbekannt, dass nicht nur zu hohe Spitzenpegel (z. B. 120 dB(A)), sondern auch Dauerexpositionen von über 65 dB(A) tags bzw. über 55 dB(A) nachts zu ernsthaften Gesundheitsschäden führen können [9].

Auch auf kommunaler Ebene ist es möglich, durch entsprechende Aufklärung zur Bewusstseinsbildung in dieser Hinsicht beizutragen. Die Planung und Durchführung

solcher Aufklärungsmaßnahmen sollte auf kommunaler Ebene bei den entsprechenden Stellen für Öffentlichkeitsarbeit liegen, die von den Fachämtern inhaltlich unterstützt werden. Als Beispiele für solche Maßnahmen können öffentliche Veranstaltungen, Presseartikel, Thematisierungen an den Schulen oder Aktionen unter Einbeziehung von Vereinen und Handel genannt werden.

Dabei sollte über die durch die Lärmaktionsplanung abgedeckten Schallquellen Straßenverkehr (und Schienenverkehr) hinausgegangen werden und zudem der Gewerbelärm sowie der Sport- und Freizeitlärm einbezogen werden. Gerade im Bereich Freizeitlärm sind durch entsprechende Veränderungen des individuellen Verhaltens nicht unerhebliche Lärmminderungspotenziale zu erkennen. Aber auch im Bereich des Straßenverkehrs können beispielsweise durch Hinweise auf eine lärmarme Fahrweise Impulse zur Lärmreduzierung gesetzt werden, die auf das individuelle Verhalten zielen.

4.3.4 Strategische Planung sensibilisieren

Da die Lärmminderungsplanung als langfristig angelegte strategische Planung zu verstehen ist, ist es von besonderer Bedeutung, dass die Themen Lärmbelastung und Lärmminderung bei von der Kommune beeinflussbaren Planungen stets einen hohen Stellenwert einnehmen. Bereits in der grundlegenden Bauleitplanung, wie auch in der Stadt- und Verkehrsplanung lassen sich spätere Konflikte vermeiden, sofern diese frühzeitig erkannt werden.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur unterstreicht in seinem Schreiben vom 10. September 2014 [10] die Bedeutung städtebaulicher Maßnahmen für den kommunalen Lärmschutz. Im Rahmen von Siedlungsentwicklung und Bebauungsplanung sollten Aspekte wie die verträgliche Anordnung von Wohn- zu Gewerbegebieten, die Struktur der Erschließung, die Ausrichtung, Grundriss- und Fassadengestaltung von Gebäuden sowie aktive, passive und „gestalterische“ Schallschutzmaßnahmen entsprechende Berücksichtigung finden.

LITERATUR

[1] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

[2] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz, BImSchG).

[3] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Verordnung über die Lärmkartierung. 6. März 2006, BGBl. Teil I Nr. 12 vom 15. März 2006

[4] Lärmaktionsplanung – Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 23. März 2012

[5] Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)
Bundesministerium der Justiz (Hrsg.), Bundesanzeiger vom 22. Mai 2006

[6] RLS-90, Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
Bundesminister für Verkehr, Abteilung Straßenbau
Ausgabe 1990

[7] Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 9. Februar 2007

[8] Lärmaktionsplanung – Neuer Musterbericht und EU-Pilotverfahren
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 11. Oktober 2013

[9] Ising, H., Kruppa, B.: Zum gegenwärtigen Erkenntnisstand der Lärmwirkungsforschung. Notwendigkeit eines Paradigmenwechsels. -In: Umweltmed Forsch Prax 6 (4) 2001

[10] Lärmaktionsplanung – Hinweise zur Bauleitplanung
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 10. September 2014

[11] Lärmschutz-Richtlinien StV
Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm vom 23.11.2007 (VkBl. Nr. 24/2007, S. 767)

[12] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)
27. Mai 1997, Aktualisierung Juni 2010

[13] Regelungen zum Verkehrslärmschutz an Straßen – Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Landesstraßen
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 22. Januar 2016

[14] Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Lärmminderung - Anpassung der Lärmschutz-Richtlinien StV
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 29. Juli 2014

[15] Verkehrserhebungen zum Lärmaktionsplan
Analyse 2014
BS Ingenieure
Ludwigsburg 2014

[16] Zähldaten der Stadt Mössingen
Johannes-Gutenberg-Straße (März/April 2014)
Allee Kanton Saint-Julien (Oktober 2014)

[17] Verkehrsuntersuchung Gesundheitszentrum
BS Ingenieure
Ludwigsburg 2015

[18] Lärmaktionsplanung zum Schutz der Gesundheit
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 10. September 2014

[19] Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärmmindernden Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 17. Juli 2015

[20] Leise(r) ist das Ziel! Lärmschutz als Querschnittsaufgabe stärken.
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
April 2014

Aufgestellt durch:

BS Ingenieure
Ludwigsburg

Ludwigsburg, 03. Juli 2017

Wolfgang Schröder	Vanessa Schill
Projektleitung	Bearbeitung

ANHANG

I. Pläne Status quo

Rasterlärmkarten (RLK):

- Plan 5292-01a/b RLK Stadtgebiet L_{DEN} / L_{Night} (VBUS)
- Plan 5292-02a/b RLK Kernstadt Mössingen L_{DEN} / L_{Night} (VBUS)
- Plan 5292-03a/b RLK Bad Sebastiansweiler L_{DEN} / L_{Night} (VBUS)
- Plan 5292-04a/b RLK Belsen, Bästenhardt L_{DEN} / L_{Night} (VBUS)
- Plan 5292-05a/b RLK Öschingen L_{DEN} / L_{Night} (VBUS)
- Plan 5292-06a/b RLK Talheim L_{DEN} / L_{Night} (VBUS)

Gebäudelärmkarten (GLK):

- Plan 5292-07a/b GLK Kernstadt Mössingen L_{DEN} / L_{Night} (VBUS)
- Plan 5292-08a/b GLK Bad Sebastiansweiler L_{DEN} / L_{Night} (VBUS)
- Plan 5292-09a/b GLK Belsen, Bästenhardt L_{DEN} / L_{Night} (VBUS)
- Plan 5292-10a/b GLK Öschingen L_{DEN} / L_{Night} (VBUS)
- Plan 5292-11a/b GLK Talheim L_{DEN} / L_{Night} (VBUS)

II. Betroffenheitsstatistik

- Einwohner und Schulgebäude nach Pegelbereichen

III. Immissionspegel Status quo (VBUS und RLS-90)

- Gebäude mit Fassadenpegeln oberhalb der Auslösewerte

IV. Synopse

- Zusammenfassung der Rückmeldungen der Beteiligung der Öffentlichkeit
- Zusammenfassung der Rückmeldungen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

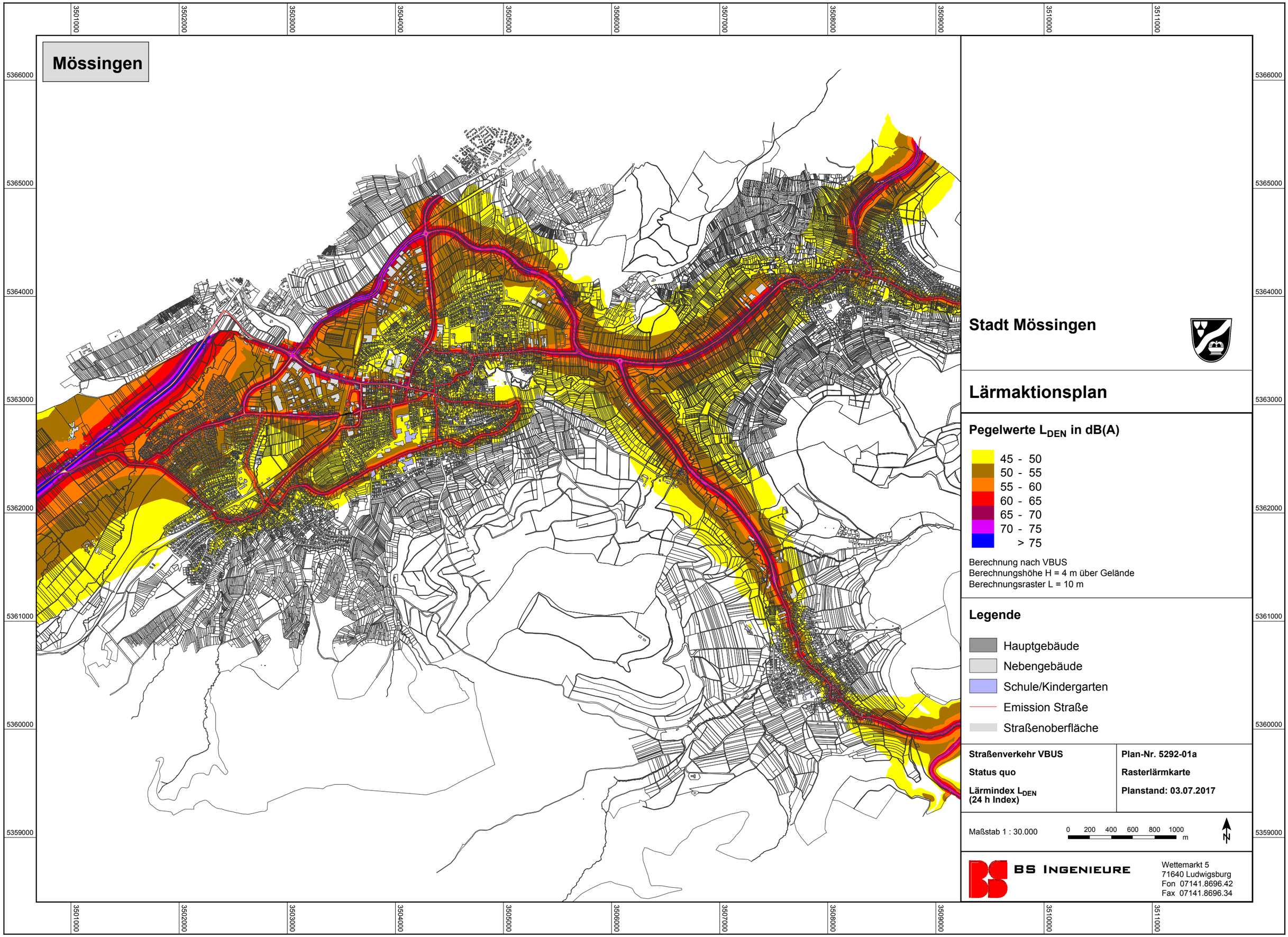
I. Pläne Status quo

Rasterlärmkarten (RLK):

- Plan 5292-01a/b RLK Stadtgebiet L_{DEN} / L_{Night} (VBUS)
- Plan 5292-02a/b RLK Kernstadt Mössingen L_{DEN} / L_{Night} (VBUS)
- Plan 5292-03a/b RLK Bad Sebastiansweiler L_{DEN} / L_{Night} (VBUS)
- Plan 5292-04a/b RLK Belsen, Bästenhardt L_{DEN} / L_{Night} (VBUS)
- Plan 5292-05a/b RLK Öschingen L_{DEN} / L_{Night} (VBUS)
- Plan 5292-06a/b RLK Talheim L_{DEN} / L_{Night} (VBUS)

Gebäudelärmkarten (GLK):

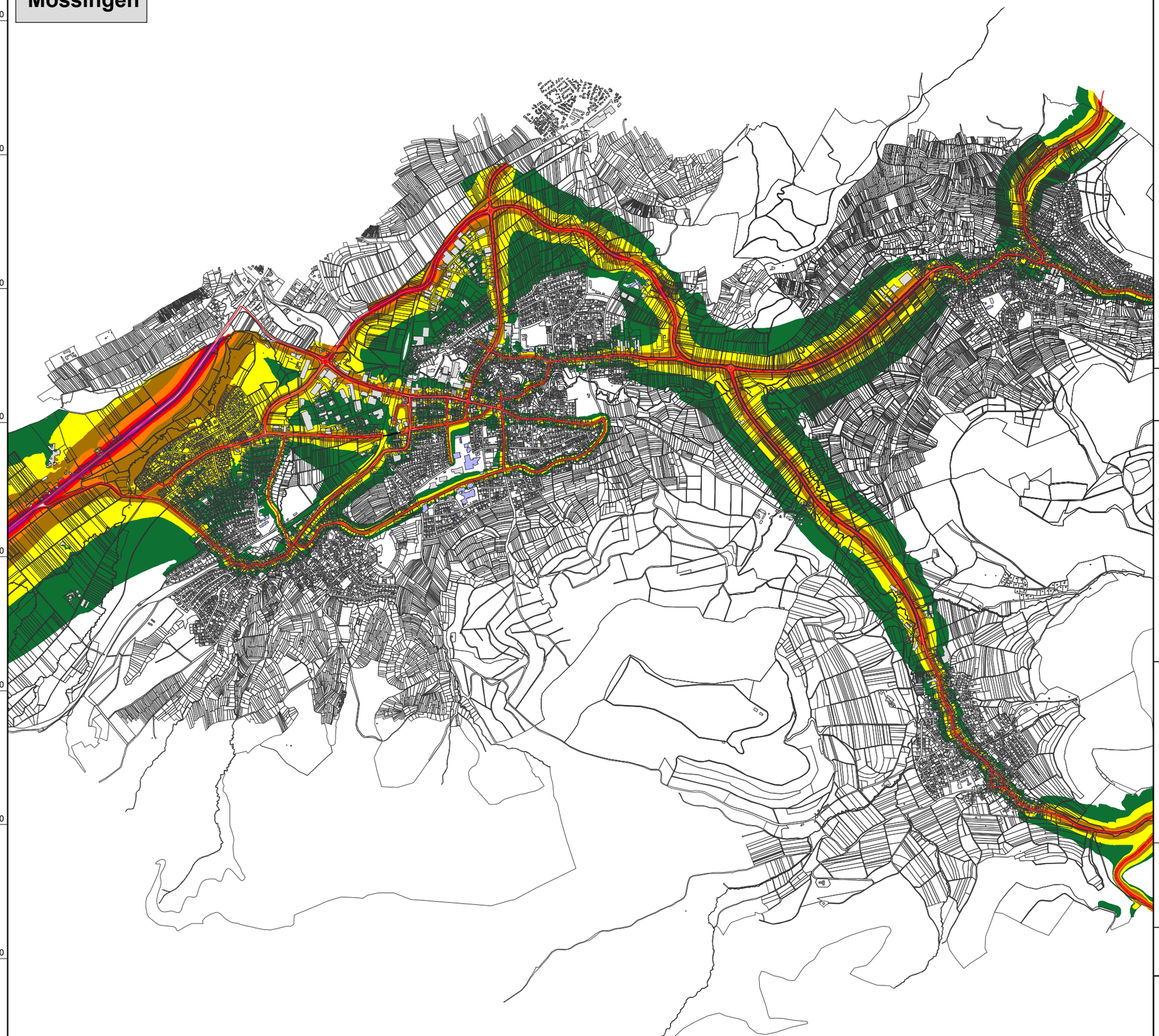
- Plan 5292-07a/b GLK Kernstadt Mössingen L_{DEN} / L_{Night} (VBUS)
- Plan 5292-08a/b GLK Bad Sebastiansweiler L_{DEN} / L_{Night} (VBUS)
- Plan 5292-09a/b GLK Belsen, Bästenhardt L_{DEN} / L_{Night} (VBUS)
- Plan 5292-10a/b GLK Öschingen L_{DEN} / L_{Night} (VBUS)
- Plan 5292-11a/b GLK Talheim L_{DEN} / L_{Night} (VBUS)


Mössingen
3501000
3502000
3503000
3504000
3505000
3506000
3507000
3508000
3509000
3510000
3511000
5366000
5365000
5364000
5363000
5362000
5361000
5360000
5359000
Stadt Mössingen
Lärmaktionsplan
Pegelwerte L_{DEN} in dB(A)
45 - 50
50 - 55
55 - 60
60 - 65
65 - 70
70 - 75
> 75
Berechnung nach VBUS
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände
Berechnungsraster L = 10 m
Legende
Hauptgebäude
Nebengebäude
Schule/Kindergarten
Emission Straße
Straßenoberfläche
Straßenverkehr VBUS
Status quo
Lärmindex L_{DEN}
(24 h Index)
Plan-Nr. 5292-01a
Rasterlärmkarte
Planstand: 03.07.2017
Maßstab 1 : 30.000
0 200 400 600 800 1000
m
N
BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34

3501000 3502000 3503000 3504000 3505000 3506000 3507000 3508000 3509000 3510000 3511000

5366000 5365000 5364000 5363000 5362000 5361000 5360000 5359000

Mössingen



Stadt Mössingen

Lärmaktionsplan

Pegelwerte L_{Night} in dB(A)

- 40 - 45
- 45 - 50
- 50 - 55
- 55 - 60
- 60 - 65
- 65 - 70
- 70 - 75
- > 75

Berechnung nach VBUS
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände
Berechnungsraster L = 10 m

Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule/Kindergarten
- Emission Straße
- Straßenoberfläche

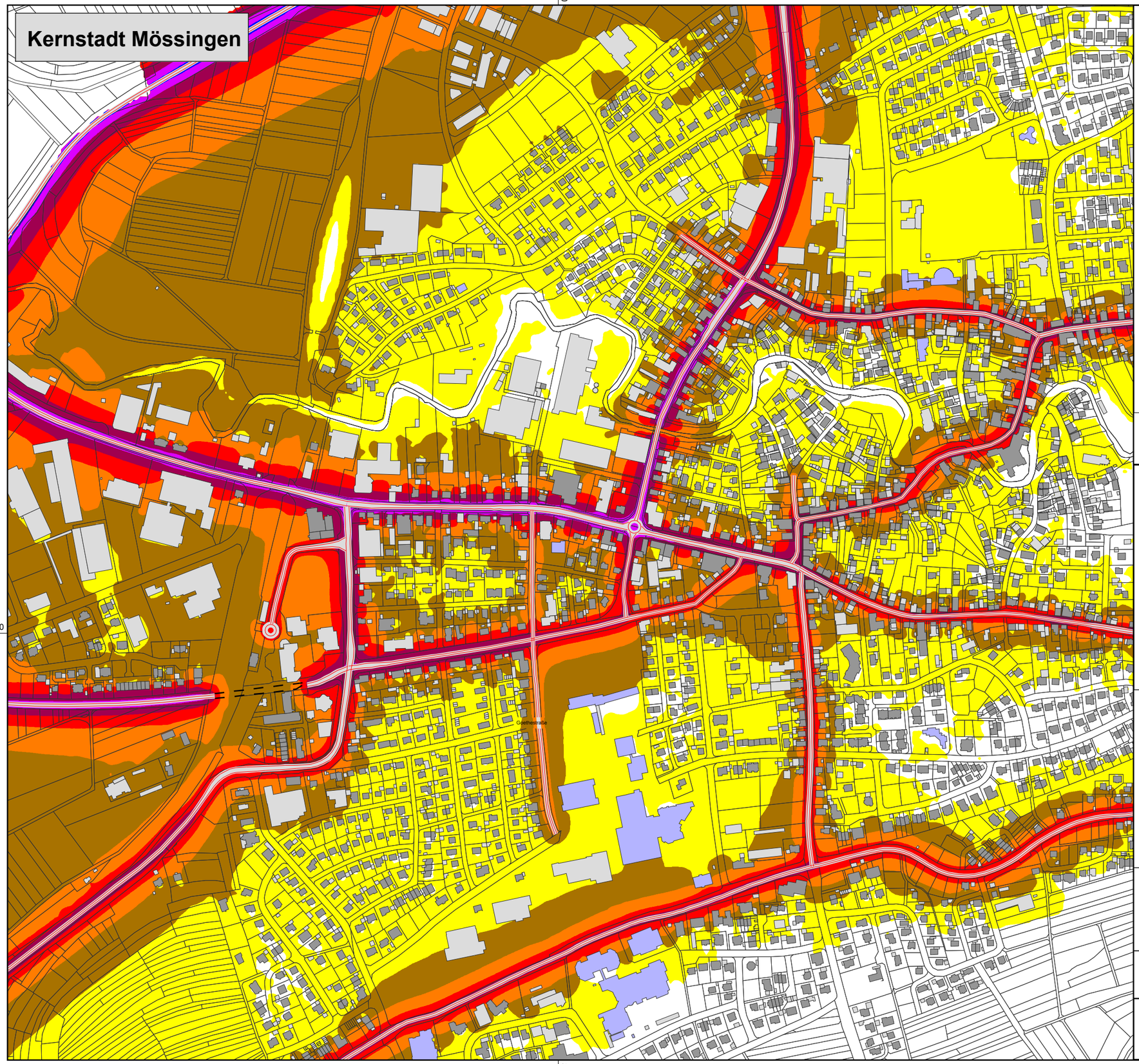
Straßenverkehr VBUS	**Plan-Nr. 5292-01b**
Status quo	**Rasterlärmkarte**
Lärmindex L_{Night} (8 h Index)	**Planstand: 03.07.2017**

Maßstab 1 : 30.000

0 200 400 600 800 1000 m

N

BS Ingenieure
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34



Stadt Mössingen

Lärmaktionsplan

Pegelwerte L_{DEN} in dB(A)

- 45 - 50
- 50 - 55
- 55 - 60
- 60 - 65
- 65 - 70
- 70 - 75
- > 75

Berechnung nach VBUS
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände
Berechnungsraster L = 10 m

Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule/Kindergarten
- Emission Straße
- Straßenoberfläche

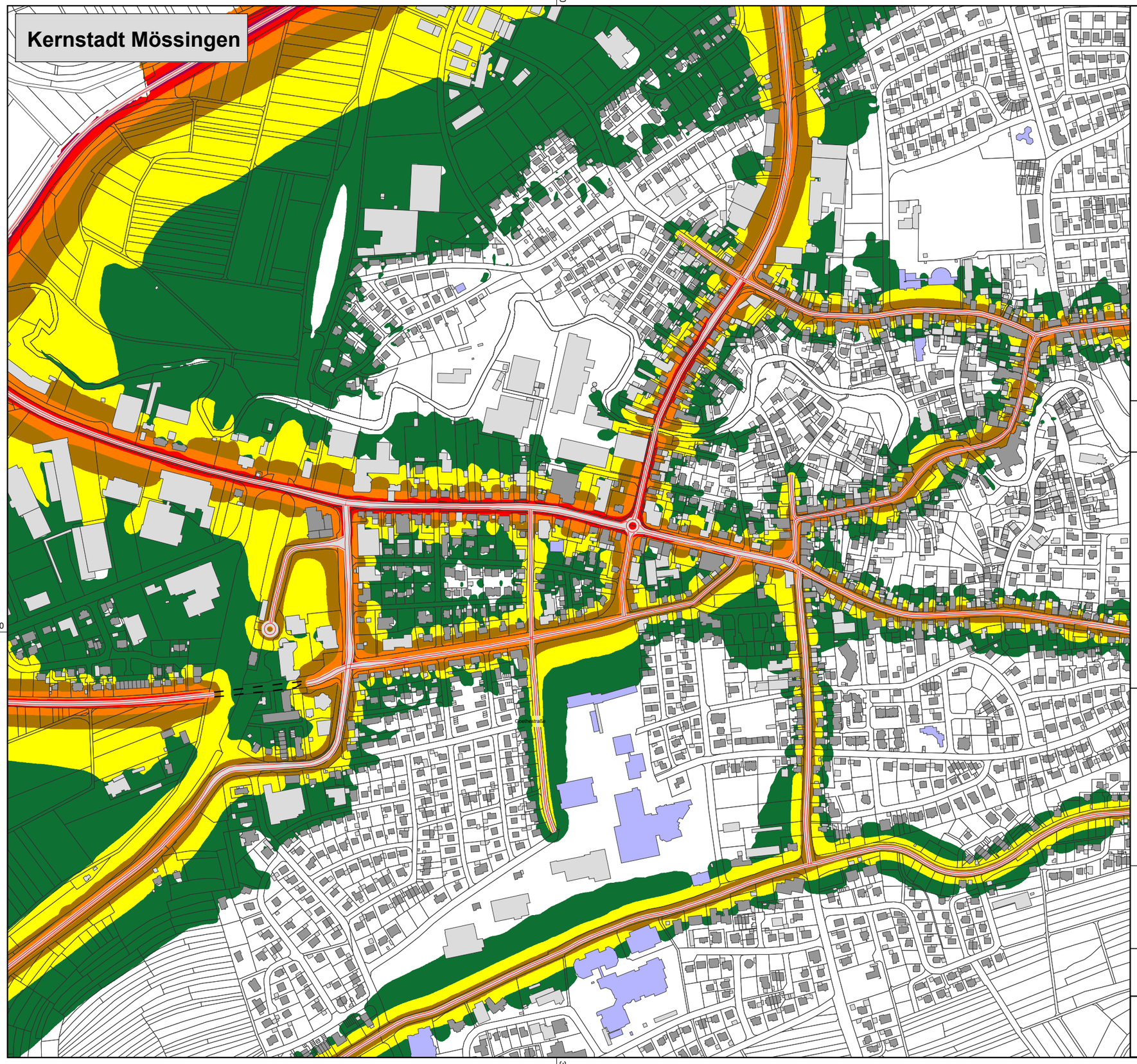
Straßenverkehr VBUS	**Plan-Nr. 5292-02a**
Status quo	**Rasterlärmkarte**
Lärmindex L_{DEN} (24 h Index)	**Planstand: 03.07.2017**

Maßstab 1 : 6.000

0 40 80 120 160 200 m

N

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34



Stadt Mössingen

Lärmaktionsplan

Pegelwerte L_{Night} in dB(A)

- 40 - 45
- 45 - 50
- 50 - 55
- 55 - 60
- 60 - 65
- 65 - 70
- 70 - 75
- > 75

Berechnung nach VBUS
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände
Berechnungsraster L = 10 m

Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule/Kindergarten
- Emission Straße
- Straßenoberfläche

Straßenverkehr VBUS	**Plan-Nr. 5292-03b**
Status quo	**Rasterlärmkarte**
Lärmindex L_{Night} (8 h Index)	**Planstand: 03.07.2017**

Maßstab 1 : 6.000

0 40 80 120 160 200 m

N

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34

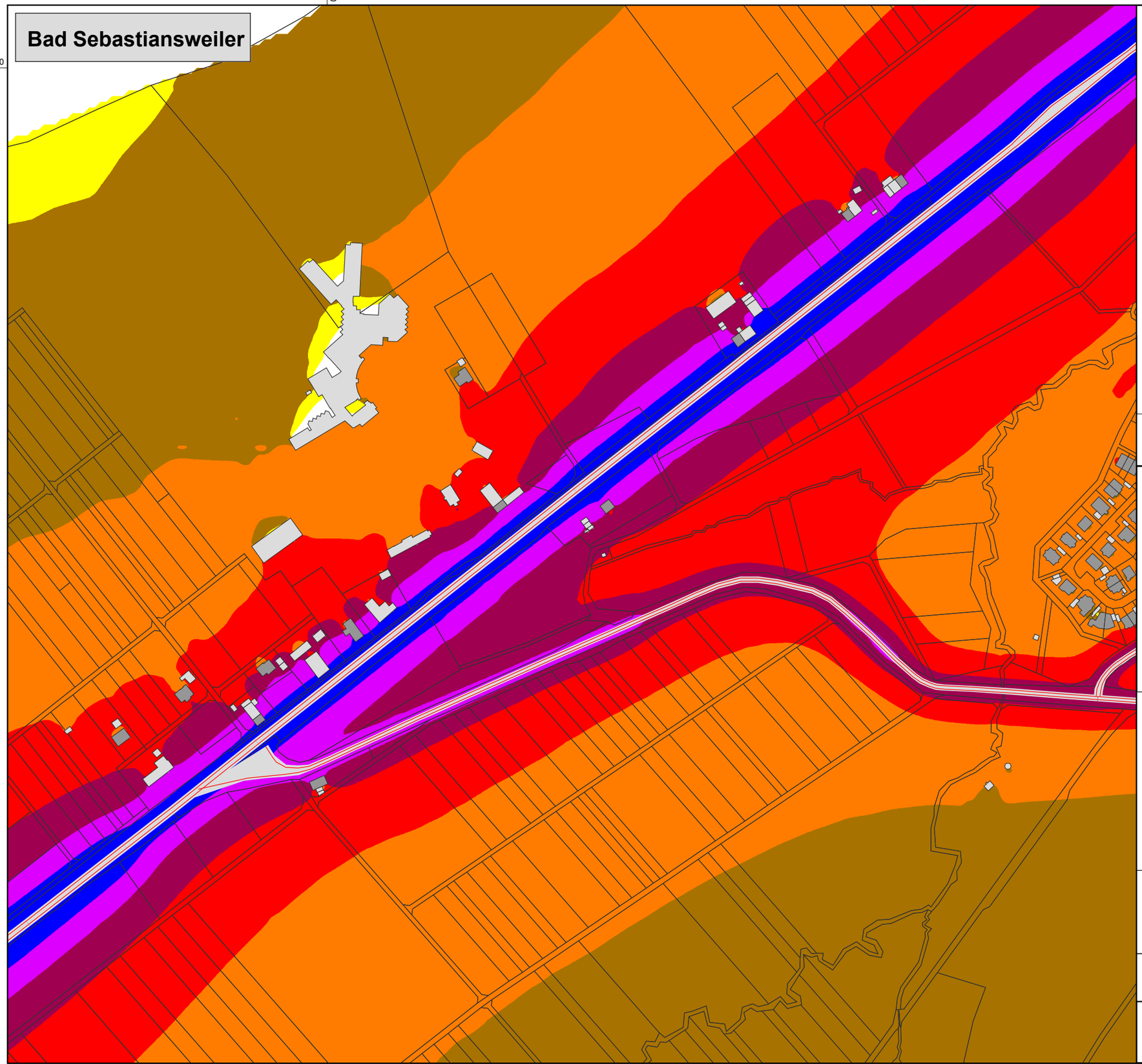
3501000

3502000

5363000

5363000

Bad Sebastiansweiler



Stadt Mössingen

Lärmaktionsplan

Pegelwerte L_{DEN} in dB(A)

	45 - 50
	50 - 55
	55 - 60
	60 - 65
	65 - 70
	70 - 75
	> 75

Berechnung nach VBUS
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände
Berechnungsraster L = 10 m

Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule/Kindergarten
- Emission Straße
- Straßenoberfläche

Straßenverkehr VBUS	**Plan-Nr. 5292-03a**
Status quo	**Rasterlärmkarte**
Lärmindex L_{DEN} (24 h Index)	**Planstand: 03.07.2017**

Maßstab 1 : 3.500

0 20 40 60 80 100 m

N

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34

3501000

3502000

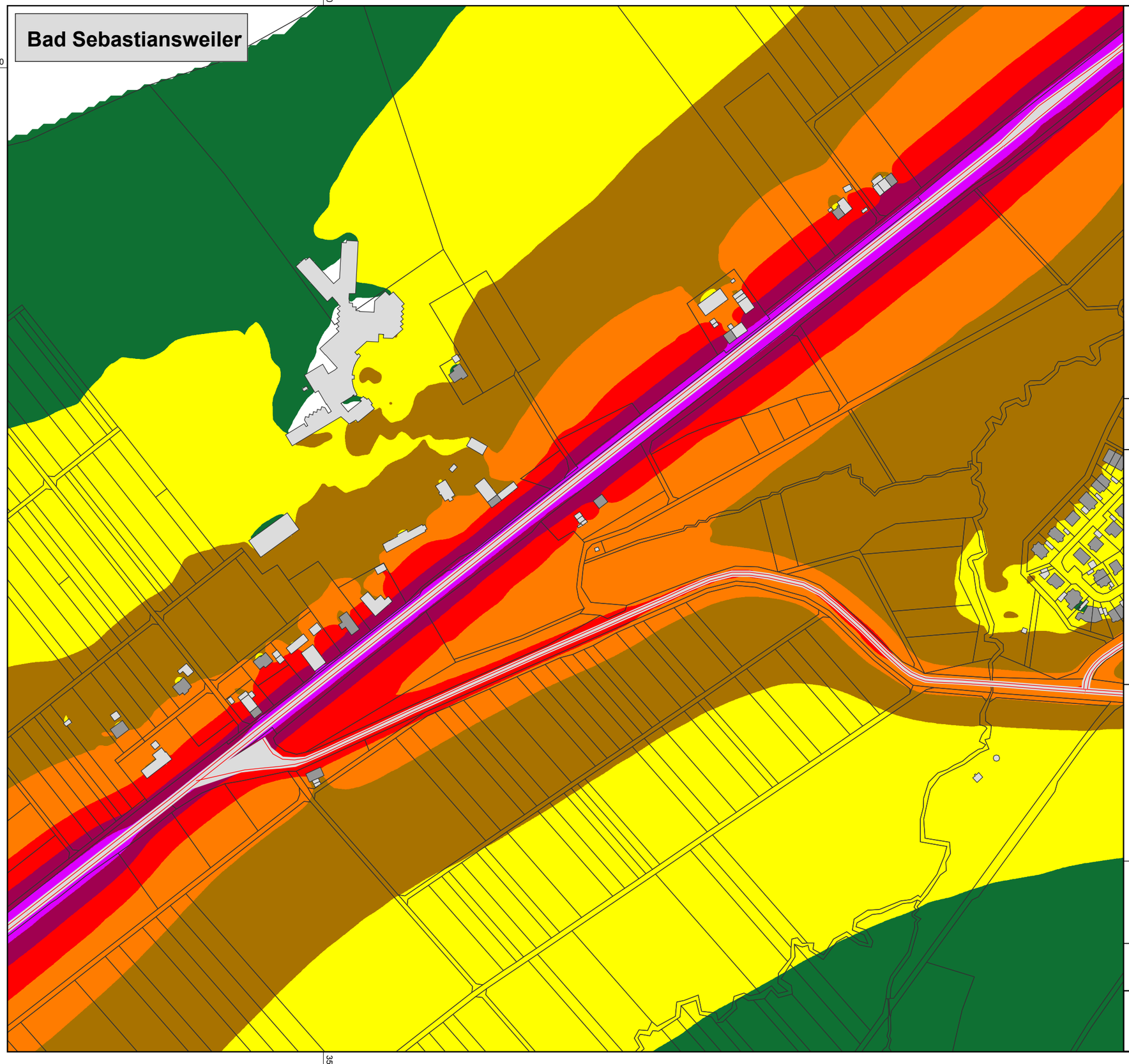
3501000

3502000

5363000

5363000

Bad Sebastiansweiler



3501000

3502000

Stadt Mössingen

Lärmaktionsplan

Pegelwerte L_{Night} in dB(A)

- 40 - 45
- 45 - 50
- 50 - 55
- 55 - 60
- 60 - 65
- 65 - 70
- 70 - 75
- > 75

Berechnung nach VBUS
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände
Berechnungsraster L = 10 m

Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule/Kindergarten
- Emission Straße
- Straßenoberfläche

Straßenverkehr VBUS	**Plan-Nr. 5292-03b**
Status quo	**Rasterlärmkarte**
Lärmindex L_{DEN} (24 h Index)	**Planstand: 03.07.2017**

Maßstab 1 : 3.500

0 20 40 60 80 100 m

N

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34

3502000 3503000 3504000

5363000

5362000

Belsen, Bästenhardt

Stadt Mössingen

Lärmaktionsplan

Pegelwerte L_{DEN} in dB(A)

- 45 - 50
- 50 - 55
- 55 - 60
- 60 - 65
- 65 - 70
- 70 - 75
- > 75

Berechnung nach VBUS
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände
Berechnungsraster L = 10 m

Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule/Kindergarten
- Emission Straße
- Straßenoberfläche

Straßenverkehr VBUS	**Plan-Nr. 5292-04a**
Status quo	**Rasterlärmkarte**
Lärmindex L_{DEN} (24 h Index)	**Planstand: 03.07.2017**

Maßstab 1 : 7.000

0 50 100 150 200 250 m

N

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34

3502000 3503000 3504000

5363000 5363000

5362000 5362000

3502000 3503000 3504000

Belsen, Bästenhardt

Stadt Mössingen

Lärmaktionsplan

Pegelwerte L_{Night} in dB(A)

- 40 - 45
- 45 - 50
- 50 - 55
- 55 - 60
- 60 - 65
- 65 - 70
- 70 - 75
- > 75

Berechnung nach VBUS
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände
Berechnungsraster L = 10 m

Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule/Kindergarten
- Emission Straße
- Straßenoberfläche

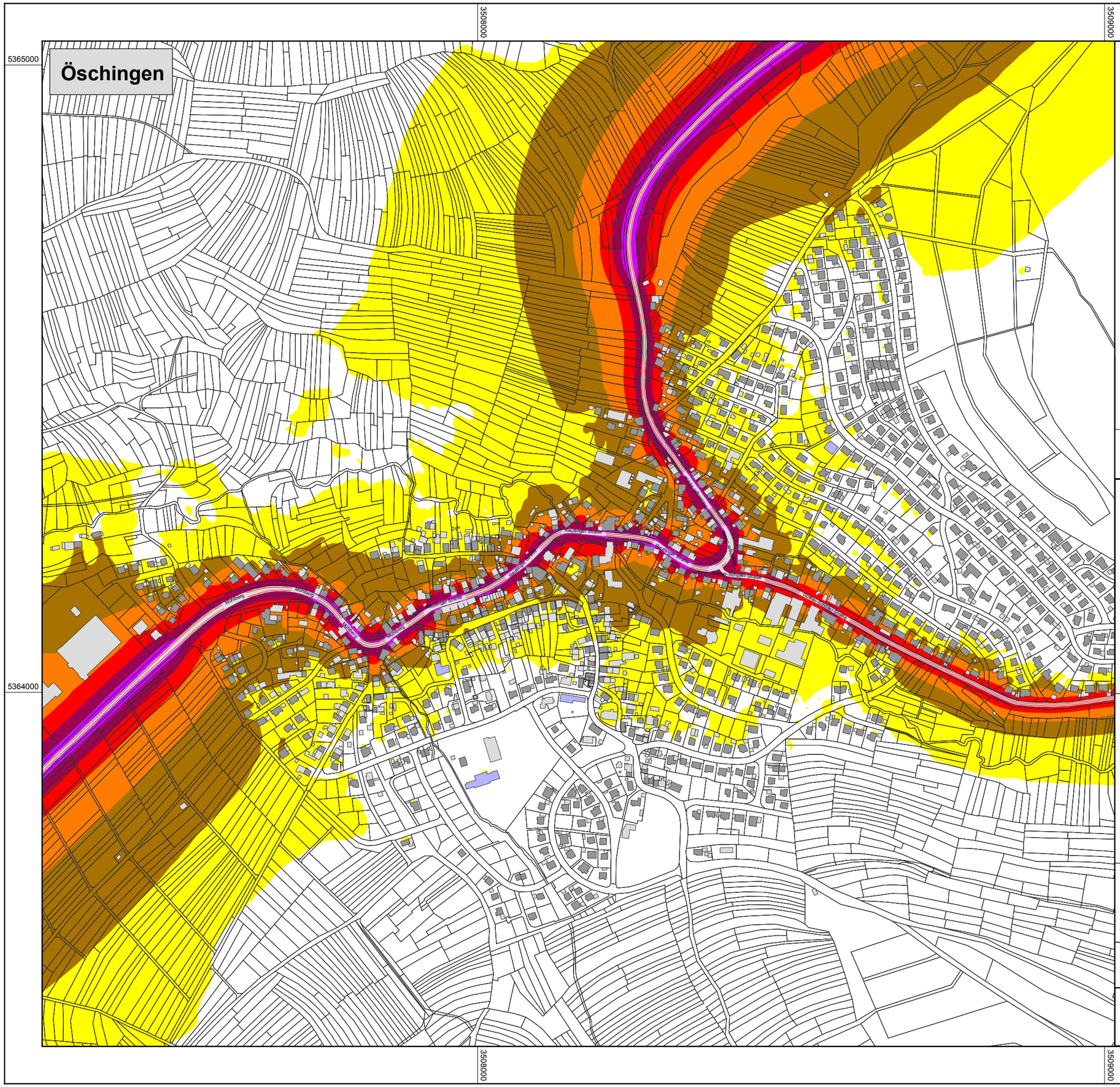
Straßenverkehr VBUS	**Plan-Nr. 5292-04b**
Status quo	**Rasterlärmkarte**
Lärmindex L_{DEN} (24 h Index)	**Planstand: 03.07.2017**

Maßstab 1 : 7.000

0 50 100 150 200 250 m

N

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34



Stadt Mössingen

Lärmaktionsplan

Pegelwerte L_{DEN} in dB(A)

- 45 - 50
- 50 - 55
- 55 - 60
- 60 - 65
- 65 - 70
- 70 - 75
- > 75

Berechnung nach VBUS
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände
Berechnungsraster L = 10 m

Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule/Kindergarten
- Emission Straße
- Straßenoberfläche

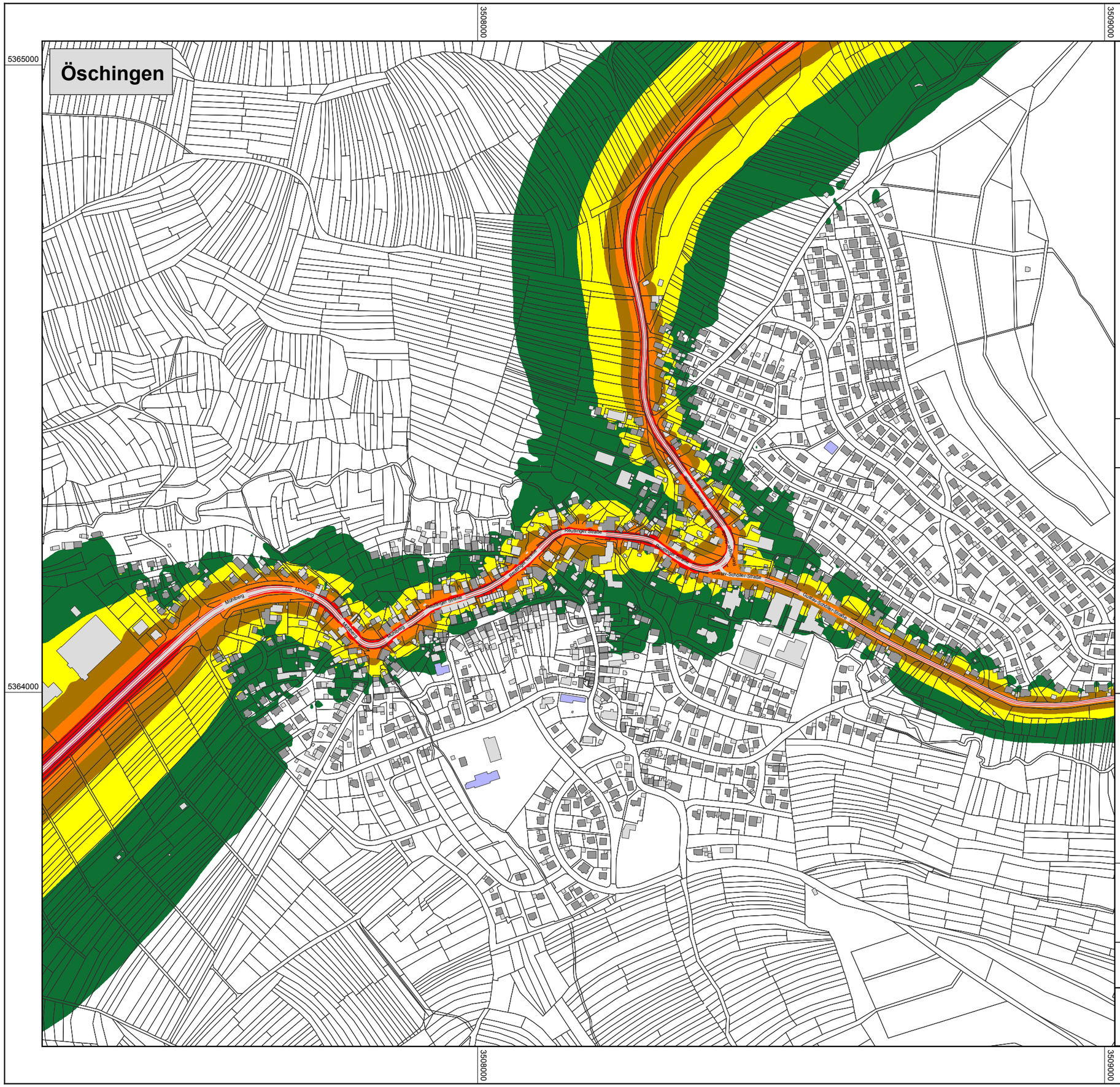
Straßenverkehr VBUS	**Plan-Nr. 5292-05a**
Status quo	**Rasterlärmkarte**
Lärmindex L_{DEN} (24 h Index)	**Planstand: 03.07.2017**

Maßstab 1 : 6.000

0 40 80 120 160 200 m

N

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34



Stadt Mössingen

Lärmaktionsplan

Pegelwerte L_{Night} in dB(A)

- 40 - 45
- 45 - 50
- 50 - 55
- 55 - 60
- 60 - 65
- 65 - 70
- 70 - 75
- > 75

Berechnung nach VBUS
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände
Berechnungsraster L = 10 m

Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule/Kindergarten
- Emission Straße
- Straßenoberfläche

Straßenverkehr VBUS	**Plan-Nr. 5292-05b**
Status quo	**Rasterlärmkarte**
Lärmindex L_{Night} (8 h Index)	**Planstand: 03.07.2017**

Maßstab 1 : 6.000

0 40 80 120 160 200 m

N

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34

3507000 3508000 3509000

5361000

5360000

Talheim

Stadt Mössingen

Lärmaktionsplan

Pegelwerte L_{DEN} in dB(A)

- 45 - 50
- 50 - 55
- 55 - 60
- 60 - 65
- 65 - 70
- 70 - 75
- > 75

Berechnung nach VBUS
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände
Berechnungsraster L = 10 m

Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule/Kindergarten
- Emission Straße
- Straßenoberfläche

Straßenverkehr VBUS	**Plan-Nr. 5292-06a**
Status quo	**Rasterlärmkarte**
Lärmindex L_{DEN} (24 h Index)	**Planstand: 03.07.2017**

Maßstab 1 : 8.000

0 60 120 180 240 300 m

N

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34

3507000 3508000 3509000

5361000

5360000

Talheim

Stadt Mössingen

Lärmaktionsplan

Pegelwerte L_{Night} in dB(A)

- 40 - 45
- 45 - 50
- 50 - 55
- 55 - 60
- 60 - 65
- 65 - 70
- 70 - 75
- > 75

Berechnung nach VBUS
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände
Berechnungsraster L = 10 m

Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule/Kindergarten
- Emission Straße
- Straßenoberfläche

Straßenverkehr VBUS	**Plan-Nr. 5292-06b**
Status quo	**Rasterlärmkarte**
Lärmindex L_{Night} (8 h Index)	**Planstand: 03.07.2017**

Maßstab 1 : 8.000

0 60 120 180 240 300 m

N

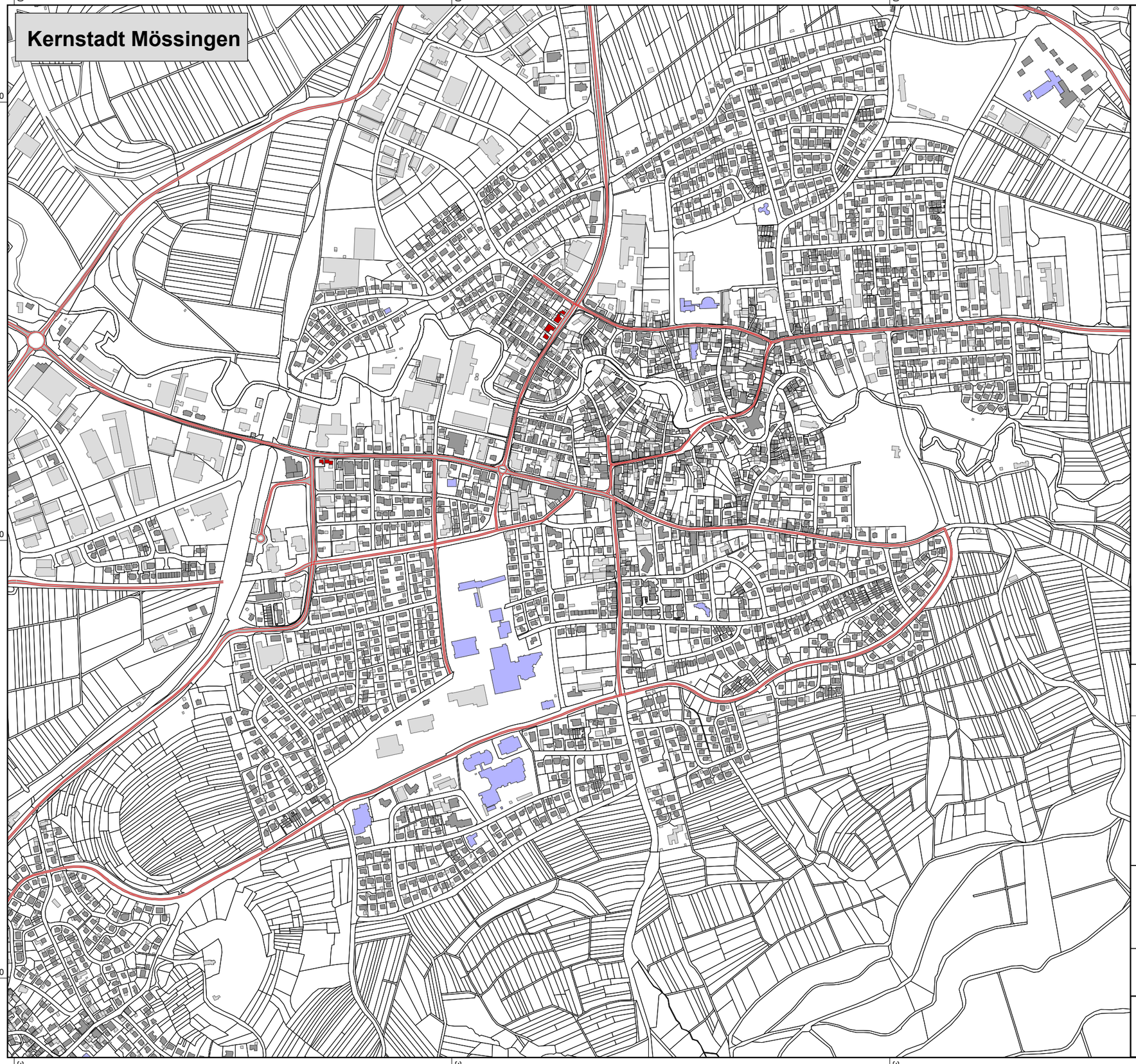
BS Ingenieure
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34

3503000 3504000 3505000 3506000

5364000

5363000

5362000



Stadt Mössingen

Lärmaktionsplan Straße

Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung

Fassadenpegel tags > 70 dB(A)

>= 70 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf

Straßenverkehr RLS-90	**Plan-Nr.: 5292-07a**
Analyse ohne Maßnahmen	**Gebäudelärmkarte**
Darstellung Zeitbereich tags (06.00 - 22.00 Uhr)	**Planstand: 03.07.2017**

Maßstab 1 : 9.000

0 70 140 210 280 350 m

N

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34

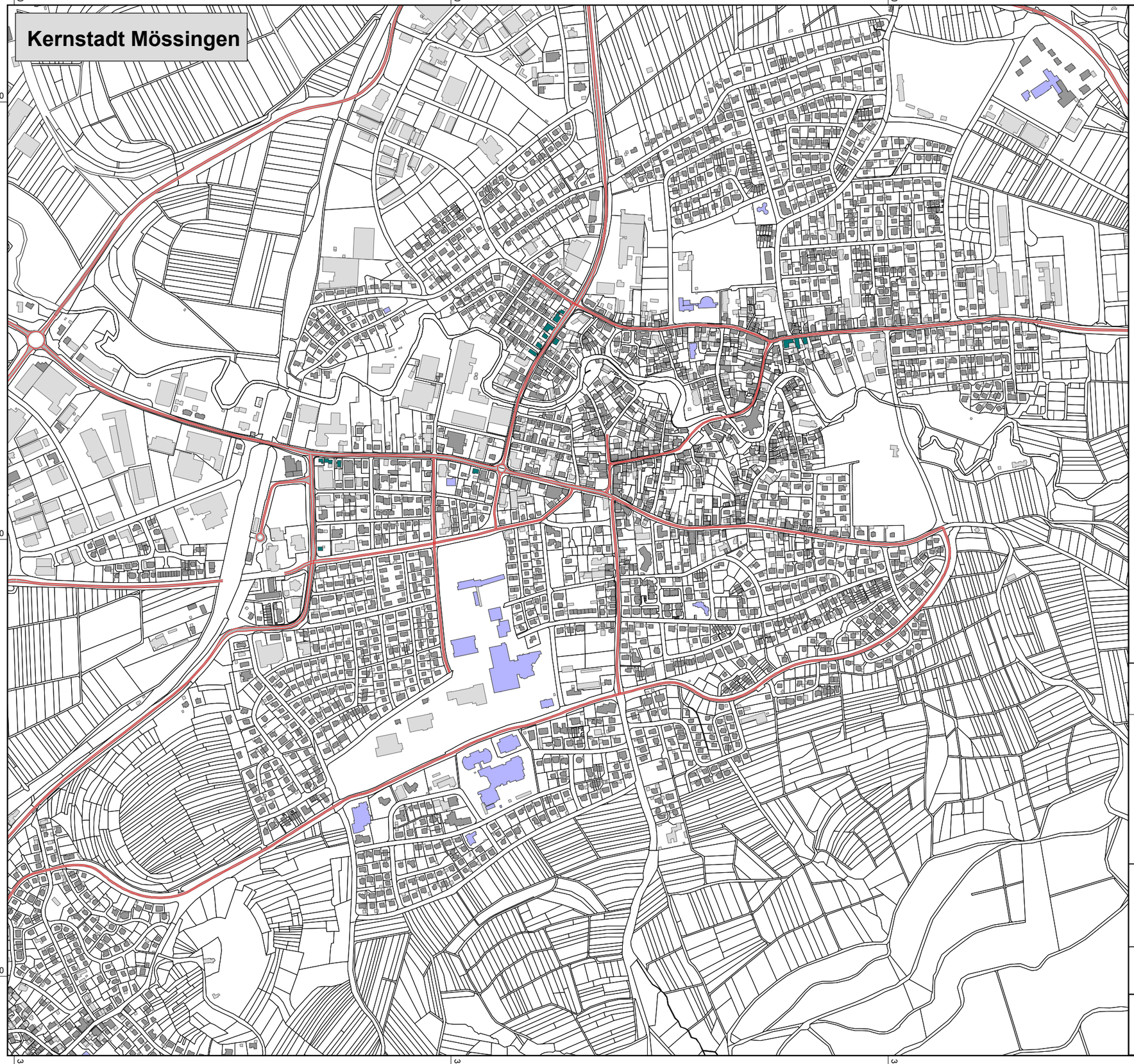
3503000 3504000 3505000 3506000

5364000 5364000

5363000 5363000

5362000 5362000

3503000 3504000 3505000 3506000



Stadt Mössingen

Lärmaktionsplan Straße

Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung

Fassadenpegel nachts > 60 dB(A)

>= 60 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf

Straßenverkehr RLS-90	**Plan-Nr.: 5292-07b**
Analyse ohne Maßnahmen	**Gebäudelärmkarte**
Darstellung Zeitbereich nachts (22.00 - 06.00 Uhr)	**Planstand: 03.07.2017**

Maßstab 1 : 9.000 0 70 140 210 280 350 m N

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34

3501000

3502000

5363000

5363000

Bad Sebastiansweiler

3501000

3502000

Stadt Mössingen

Lärmaktionsplan Straße

Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung

Fassadenpegel tags > 70 dB(A)

>= 70 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf

Straßenverkehr RLS-90	**Plan-Nr.: 5292-08a**
Analyse ohne Maßnahmen	**Gebäudelärmkarte**
Darstellung Zeitbereich tags (06.00 - 22.00 Uhr)	**Planstand: 03.07.2017**

Maßstab 1 : 3.500

0 20 40 60 80 100 m

N

BS INGENIEURE

Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34

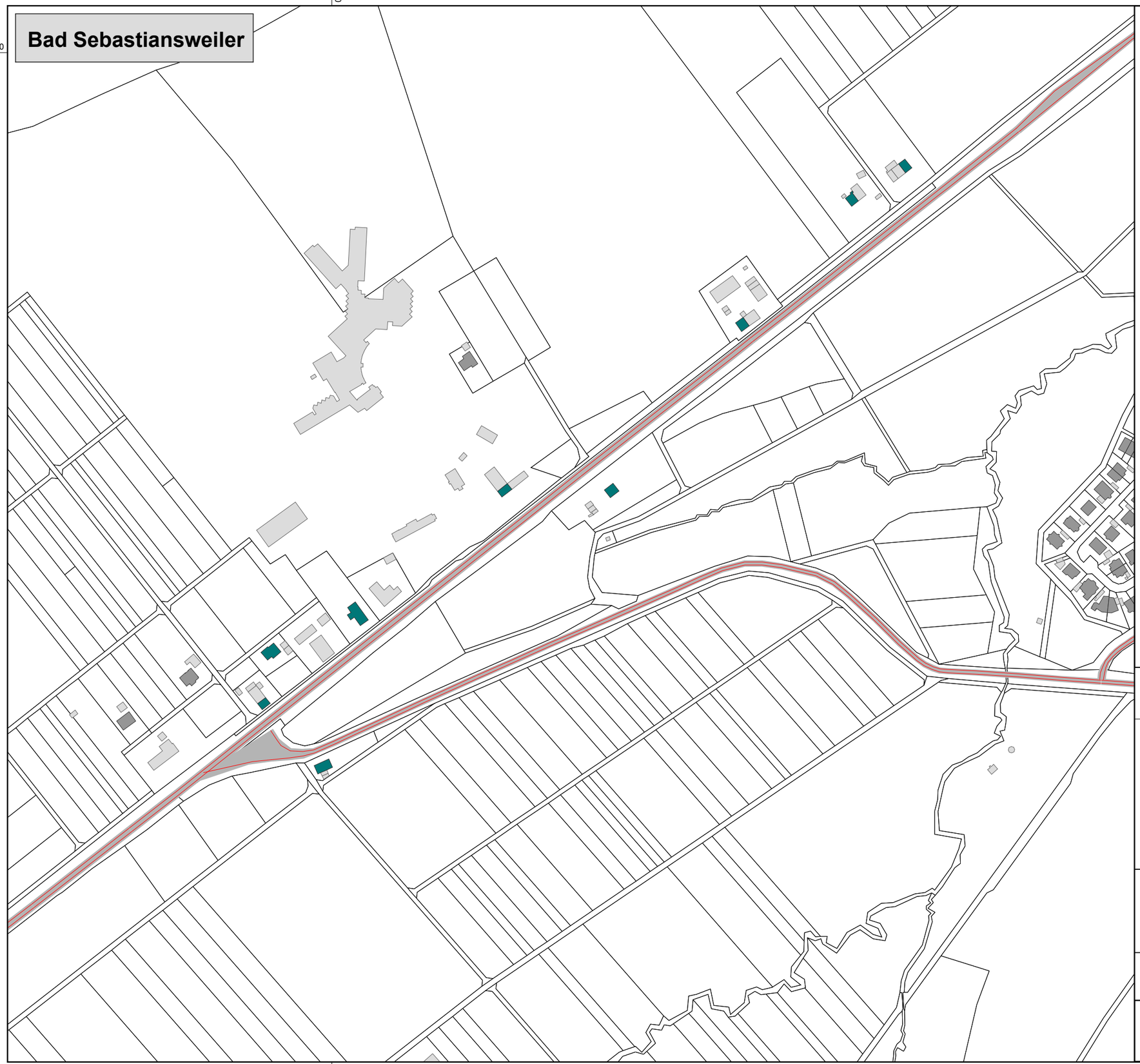
3501000

3502000

5363000

5363000

Bad Sebastiansweiler



3501000

3502000

Stadt Mössingen

Lärmaktionsplan Straße

Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung

Fassadenpegel nachts > 60 dB(A)

>= 60 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf

Straßenverkehr RLS-90	**Plan-Nr.: 5292-08b**
Analyse ohne Maßnahmen	**Gebäudelärmkarte**
Darstellung Zeitbereich nachts (22.00 - 06.00 Uhr)	**Planstand: 03.07.2017**

Maßstab 1 : 3.500

0 20 40 60 80 100 m

N

BS INGENIEURE

Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34

3502000 3503000 3504000

5363000 5363000

Belsen, Bästenhardt

5362000 5362000

3502000 3503000 3504000

Stadt Mössingen

Lärmaktionsplan Straße

Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung

Fassadenpegel tags > 70 dB(A)

>= 70 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf

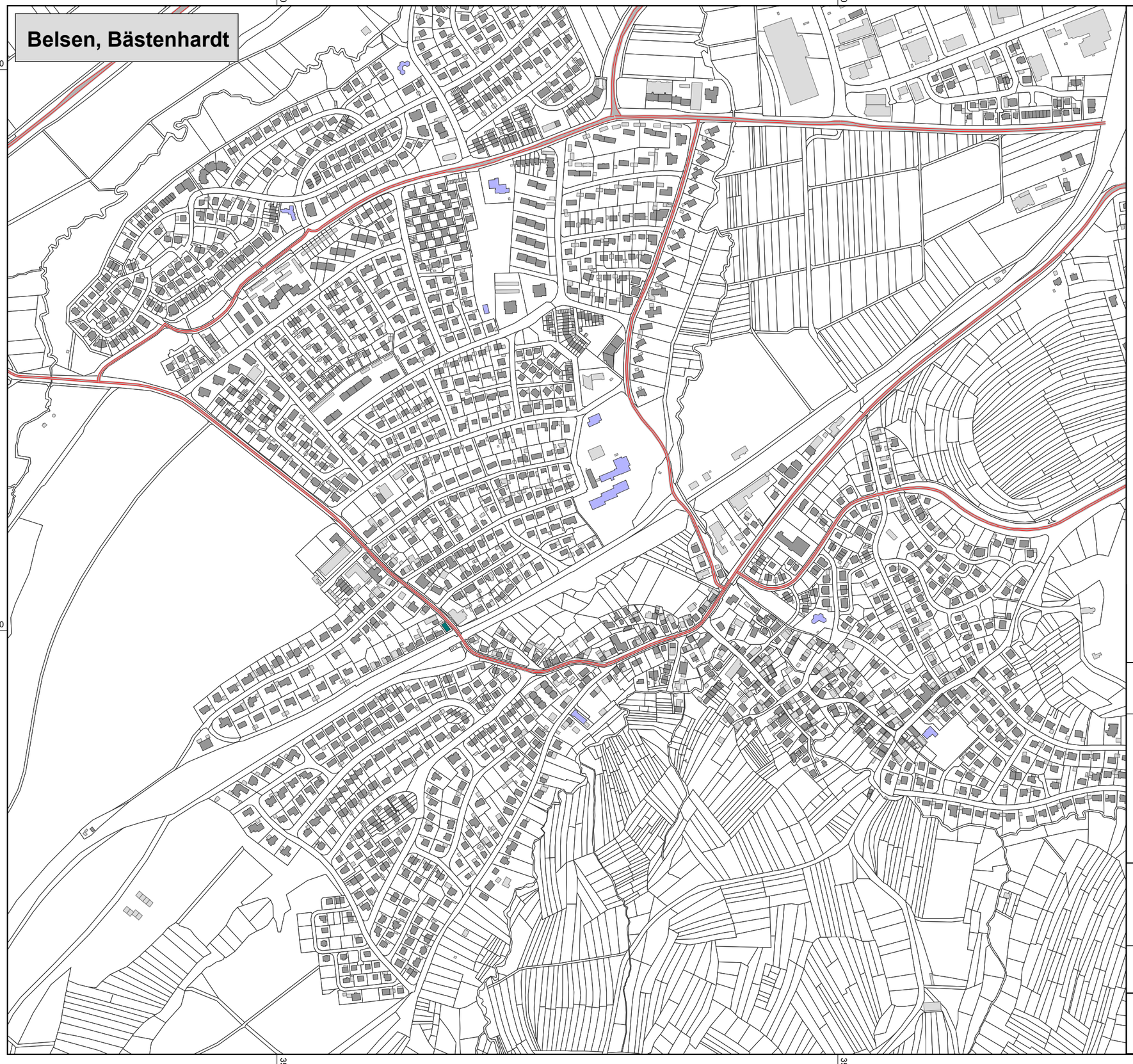
Straßenverkehr RLS-90	**Plan-Nr.: 5292-09a**
Analyse ohne Maßnahmen	**Gebäudelärmkarte**
Darstellung Zeitbereich tags (06.00 - 22.00 Uhr)	**Planstand: 03.07.2017**

Maßstab 1 : 7.000

0 50 100 150 200 250 m

N

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34



Stadt Mössingen

Lärmaktionsplan Straße

Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung

Fassadenpegel nachts > 60 dB(A)

>= 60 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf

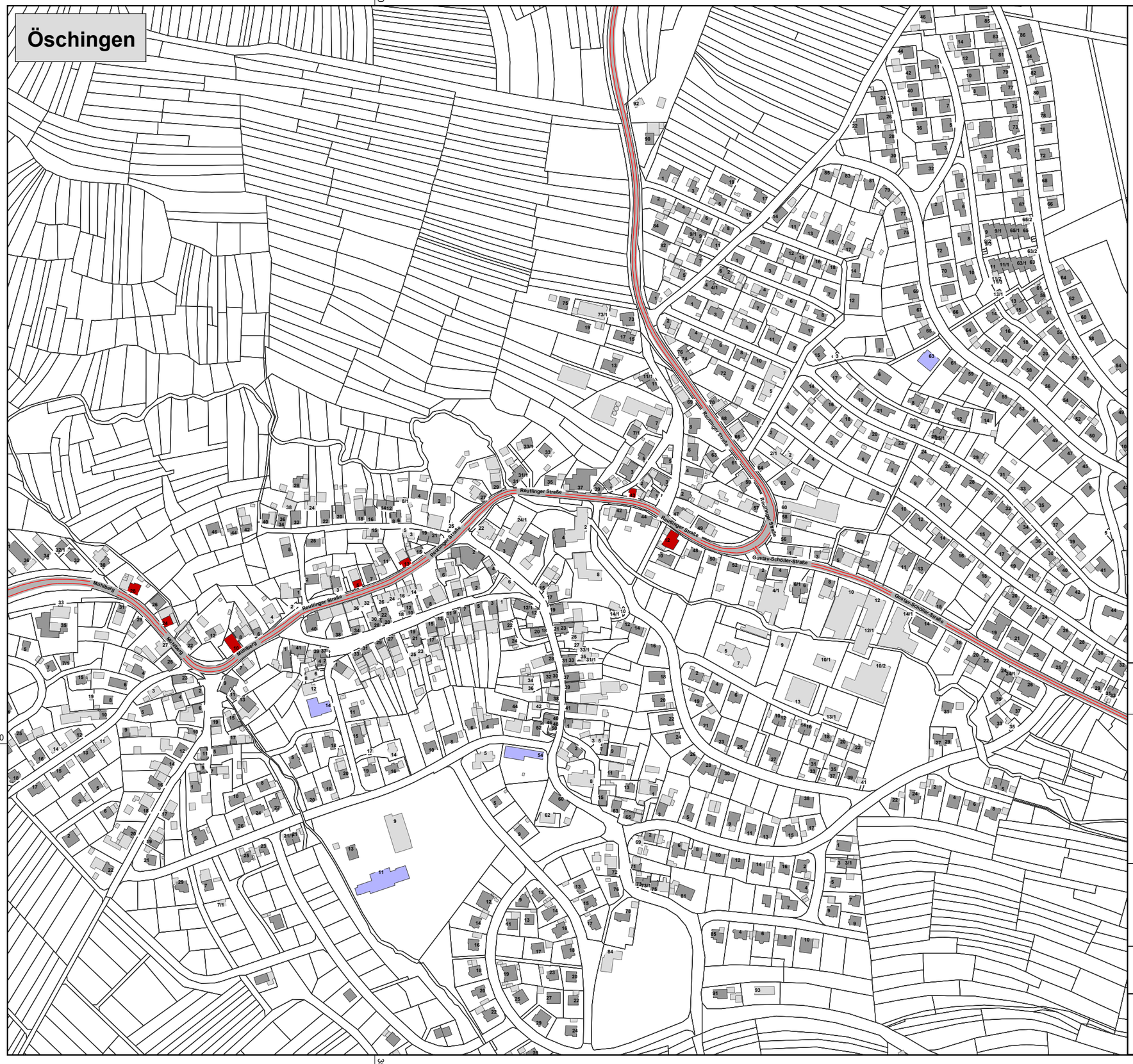
Straßenverkehr RLS-90	**Plan-Nr.: 5292-09b**
Analyse ohne Maßnahmen	**Gebäudelärmkarte**
Darstellung Zeitbereich nachts (22.00 - 06.00 Uhr)	**Planstand: 03.07.2017**

Maßstab 1 : 7.000

0 50 100 150 200 250 m

N

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34



Stadt Mössingen

Lärmaktionsplan Straße

Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung

Fassadenpegel tags > 70 dB(A)

>= 70 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf

Straßenverkehr RLS-90	**Plan-Nr.: 5292-10a**
Analyse ohne Maßnahmen	**Gebäudelärmkarte**
Darstellung Zeitbereich tags (06.00 - 22.00 Uhr)	**Planstand: 03.07.2017**

Maßstab 1 : 4.000

0 30 60 90 120 150 m

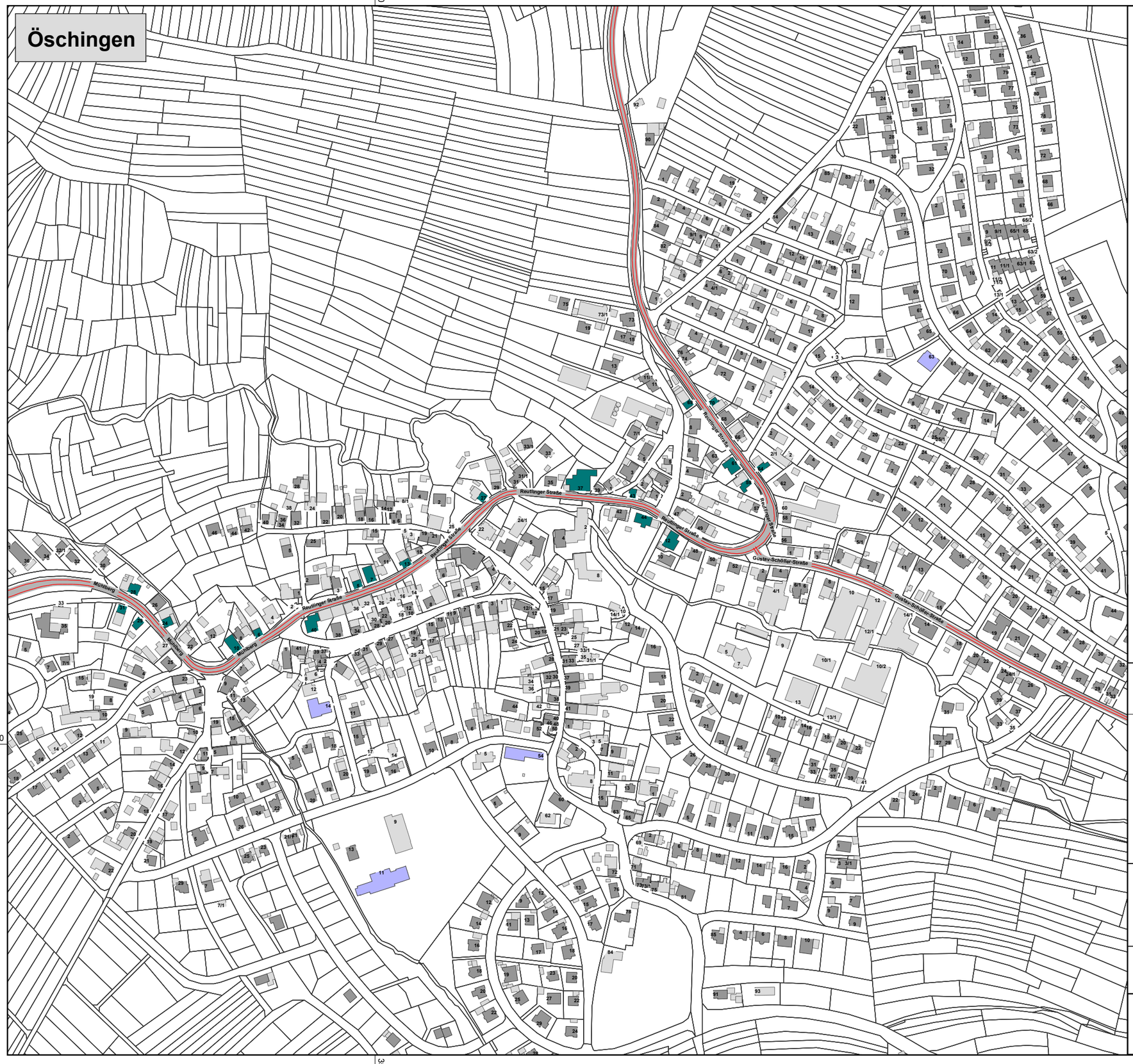
N

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34

3508000

3509000

5364000



Stadt Mössingen

Lärmaktionsplan Straße

Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung
Fassadenpegel nachts > 60 dB(A)

>= 60 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf

Straßenverkehr RLS-90	**Plan-Nr.: 5292-10b**
Analyse ohne Maßnahmen	**Gebäudelärmkarte**
Darstellung Zeitbereich nachts (22.00 - 06.00 Uhr)	**Planstand: 03.07.2017**

Maßstab 1 : 4.000

0 30 60 90 120 150 m

N

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34

3508000

3509000

5361000

5360000

Talheim

Stadt Mössingen

Lärmaktionsplan Straße

Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung

Fassadenpegel tags > 70 dB(A)

>= 70 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf

Straßenverkehr RLS-90	**Plan-Nr.: 5292-11a**
Analyse ohne Maßnahmen	**Gebäudelärmkarte**
Darstellung Zeitbereich tags (06.00 - 22.00 Uhr)	**Planstand: 03.07.2017**

Maßstab 1 : 5.500

0 40 80 120 160 200 m

N

BS INGENIEURE

Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34

3508000

3509000

5361000

5360000

Talheim

Stadt Mössingen

Lärmaktionsplan Straße

Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung
Fassadenpegel nachts > 60 dB(A)

>= 60 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf

Straßenverkehr RLS-90	**Plan-Nr.: 5292-11b**
Analyse ohne Maßnahmen	**Gebäudelärmkarte**
Darstellung Zeitbereich nachts (22.00 - 06.00 Uhr)	**Planstand: 03.07.2017**

Maßstab 1 : 5.500

0 40 80 120 160 200 m

N

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34

II. Betroffenheitsstatistik

Lärmaktionsplan Stadt Mössingen
Straßenverkehr ohne Maßnahmen (VBUS)

EU-Statistik nach Pegelbereichen
Einwohner - Schulen - Krankenhäuser

Intervalle	Einwohner		Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser	
	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
50 - 55	3062	820	3	-	-	-
55 - 60	1727	268	3	-	-	-
60 - 65	686	37	1	-	-	-
65 - 70	221	1	-	-	-	-
70 - 75	34	-	-	-	-	-
> 75	1	-	-	-	-	-

III. Immissionspegel Status quo (VBUS und RLS-90)

Lärmaktionsplan Stadt Mössingen
Lärmkartierung Straßenverkehr Status Quo (VBUS)
RLS-90 gemäß Kooperationserlass

Gebäude mit Fassadenpegeln oberhalb der Auslösewerte
LDEN > 65 dB(A), LN > 55 dB(A)

Anschrift	Lärmindex VBUS LDEN in dB(A)	Lärmindex VBUS LN in dB(A)	Abschlag in dB(A) Straßenkategorie gem. Kooperationserlass	Zuschlag in dB(A) Entfernung zu Signalanlagen gem. Kooperationserlass	Beurteilungspegel RLS-90 LrT in dB(A)	Beurteilungspegel RLS-90 LrN in dB(A)	Einwohner
Aichhalde 2	65,9	57,0	1	0	65	57	4
Albstraße 2	68,0	59,1	1	0	67	60	2
Albstraße 10	66,9	58,0	1	0	66	58	2
Albstraße 11	64,1	55,2	1	0	64	56	1
Albstraße 12	64,2	55,3	1	0	64	56	2
Albstraße 13	66,8	57,9	1	0	66	58	3
Albstraße 14	65,2	56,3	1	0	65	57	2
Albstraße 22	66,7	57,8	1	0	66	58	4
Albstraße 23	68,6	59,7	1	0	68	60	2
Albstraße 25	63,5	54,6	1	0	63	55	4
Albstraße 27	67,3	58,4	1	0	67	59	1
Albstraße 34	65,9	56,7	1	0	65	57	3
Albstraße 35	65,0	55,8	1	0	64	56	2
Albstraße 39	65,9	56,6	1	0	65	57	6
Albstraße 40	67,5	58,2	1	0	67	59	3
Albstraße 42	65,4	56,0	1	0	65	56	4
Albstraße 45	64,0	54,7	1	0	63	55	1
Albstraße 49	63,5	54,2	1	0	63	55	2
Albstraße 51	66,3	56,9	1	0	66	57	2
Albstraße 55	66,0	56,7	1	0	65	57	6
Albstraße 57	66,7	57,3	1	0	66	58	0
Albstraße 60	64,8	55,5	1	0	64	56	5
Albstraße 62	66,6	57,2	1	0	66	58	4
Albstraße 64	66,3	57,0	1	0	66	57	2
Albstraße 65	66,3	57,0	1	0	66	57	2
Altenbach 1	67,6	58,4	1	0	67	59	1
Altenbach 8	65,8	56,8	1	0	65	57	3
Auf der Lehr 1	66,5	56,9	1	0	66	57	1
Auf der Lehr 2	69,0	59,4	1	0	68	60	1
Auf der Lehr 4	68,9	59,4	1	0	68	60	4
Auf der Lehr 5	66,5	57,0	1	0	66	57	0
Auf der Lehr 7	66,9	57,3	1	0	66	58	3
Auf der Lehr 8	68,6	59,1	1	0	68	60	6
Auf der Lehr 10	67,6	58,1	1	0	67	59	0
Auf der Lehr 10/1	67,0	57,4	1	0	66	58	2
Auf der Lehr 13	68,5	59,0	1	0	68	59	2

Lärmaktionsplan Stadt Mössingen
Lärmkartierung Straßenverkehr Status Quo (VBUS)
RLS-90 gemäß Kooperationserlass

Gebäude mit Fassadenpegeln oberhalb der Auslösewerte
LDEN > 65 dB(A), LN > 55 dB(A)

Anschrift	Lärmindex VBUS LDEN in dB(A)	Lärmindex VBUS LN in dB(A)	Abschlag in dB(A) Straßenkategorie gem. Kooperationserlass	Zuschlag in dB(A) Entfernung zu Signalanlagen gem. Kooperationserlass	Beurteilungspegel RLS-90 LrT in dB(A)	Beurteilungspegel RLS-90 LrN in dB(A)	Einwohner
Auf der Lehr 17	66,8	57,3	1	0	66	58	4
Auf der Lehr 21	66,7	57,2	1	0	66	58	0
Auf der Lehr 22	64,9	55,4	1	0	64	56	2
Auf der Lehr 23	67,2	57,6	1	0	67	58	14
Auf der Lehr 25	66,2	56,7	1	0	66	57	5
Auf der Lehr 31	65,9	56,3	1	0	65	57	4
Auf der Lehr 32	63,8	54,3	1	0	63	55	6
Auf der Lehr 35	65,4	55,9	1	0	65	56	1
Auf der Lehr 36/1	65,3	55,7	1	0	65	56	18
Auf der Lehr 37	64,8	55,3	1	0	64	56	9
Auf der Lehr 38	66,7	57,2	1	0	66	58	4
Auf der Lehr 40	66,8	57,2	1	0	66	58	2
Auf der Lehr 41	66,5	57,0	1	0	66	57	9
Auf der Lehr 42	66,8	57,2	1	0	66	58	3
Auf der Lehr 43	66,1	56,6	1	0	66	57	8
Auf der Lehr 44	65,5	56,0	1	0	65	56	3
Auf der Lehr 45	66,0	56,4	1	0	65	57	3
Auf der Lehr 46	65,3	55,8	1	0	65	56	5
Auf der Lehr 47	65,8	56,2	1	0	65	57	0
Auf der Lehr 49	64,3	54,8	1	0	64	55	2
Austraße 1	64,7	55,5	1	0	64	56	7
Austraße 2	63,6	54,3	1	0	63	55	5
Bahnhofstraße 2	65,8	56,2	1	0	65	57	0
Bahnhofstraße 3	66,3	56,6	1	0	66	57	8
Bahnhofstraße 7	66,4	57,0	1	0	66	57	3
Bahnhofstraße 8	63,8	54,4	1	0	63	55	5
Bahnhofstraße 9	66,4	56,9	1	0	66	57	0
Bahnhofstraße 11	65,4	56,0	1	0	65	56	0
Bahnhofstraße 13	66,4	57,0	1	0	66	57	3
Bahnhofstraße 14	64,6	55,1	1	0	64	56	0
Bahnhofstraße 15	66,7	57,1	1	0	66	58	20
Bahnhofstraße 16	65,4	55,9	1	0	65	56	3
Bahnhofstraße 17	67,4	57,6	1	0	67	58	8
Bahnhofstraße 19	68,7	59,0	1	0	68	59	3
Bahnhofstraße 19/A	68,4	59,0	1	0	68	59	3
Bahnhofstraße 21	68,5	59,1	1	0	68	60	4

Lärmaktionsplan Stadt Mössingen
Lärmkartierung Straßenverkehr Status Quo (VBUS)
RLS-90 gemäß Kooperationserlass

Gebäude mit Fassadenpegeln oberhalb der Auslösewerte
LDEN > 65 dB(A), LN > 55 dB(A)

Anschrift	Lärmindex VBUS LDEN in dB(A)	Lärmindex VBUS LN in dB(A)	Abschlag in dB(A) Straßenkategorie gem. Kooperationserlass	Zuschlag in dB(A) Entfernung zu Signalanlagen gem. Kooperationserlass	Beurteilungspegel RLS-90 LrT in dB(A)	Beurteilungspegel RLS-90 LrN in dB(A)	Einwohner
Bahnhofstraße 22	67,0	57,6	1	0	66	58	5
Bahnhofstraße 25	67,6	58,2	1	0	67	59	7
Bahnhofstraße 26	67,5	58,1	1	0	67	59	1
Bahnhofstraße 29	67,9	58,6	1	0	67	59	0
Bahnhofstraße 30	67,8	58,4	1	0	67	59	1
Bahnhofstraße 31	67,2	57,8	1	0	67	58	1
Bahnhofstraße 32	67,6	58,2	1	0	67	59	1
Bahnhofstraße 35	67,2	57,8	1	0	67	58	7
Bahnhofstraße 36	67,2	57,9	1	0	67	58	0
Bahnhofstraße 37	67,6	58,2	1	0	67	59	11
Bahnhofstraße 38	67,4	58,0	1	0	67	58	0
Bahnhofstraße 40	67,2	57,8	1	0	67	58	4
Bahnhofstraße 41	67,0	57,6	1	0	66	58	4
Bahnhofstraße 41/1	67,0	57,7	1	0	66	58	1
Bahnhofstraße 42	67,1	57,7	1	1	68	59	0
Bahnhofstraße 43	67,4	58,0	1	1	68	59	11
Bahnhofstraße 45	67,8	58,4	1	2	69	61	2
Bahnhofstraße 49	68,8	59,5	1	3	71	63	2
Bahnhofstraße 51	68,5	59,2	1	3	71	63	3
Bästenhardtstraße 2	63,1	54,1	1	0	63	55	7
Bolbergstraße 2	65,0	55,8	1	0	64	56	1
Breitestraße 25	63,9	54,4	1	0	63	55	6
Breitestraße 29	64,0	54,5	1	1	64	56	7
Breitestraße 31	64,3	54,8	1	2	66	57	9
Breitestraße 33	63,9	54,4	1	2	65	57	6
Breitestraße 35	64,6	55,1	1	3	67	59	4
Breitestraße 38	65,9	56,4	1	3	68	60	5
Butzenbadstraße 65	63,6	54,4	1	0	63	55	3
Butzenbadstraße 65/1	64,1	54,8	1	0	64	55	1
Eisenbahnstraße 2	65,3	55,9	1	3	68	59	15
Eisenbahnstraße 4	63,9	54,7	1	2	65	57	3
Eisenbahnstraße 8	65,4	56,1	1	2	67	59	5
Falltorstraße 2	64,9	55,3	1	0	64	56	8
Falltorstraße 3	66,6	57,0	1	0	66	57	4
Falltorstraße 4	65,2	55,6	1	0	65	56	5
Falltorstraße 5	65,9	56,3	1	0	65	57	9

Lärmaktionsplan Stadt Mössingen
Lärmkartierung Straßenverkehr Status Quo (VBUS)
RLS-90 gemäß Kooperationserlass

Gebäude mit Fassadenpegeln oberhalb der Auslösewerte
LDEN > 65 dB(A), LN > 55 dB(A)

Anschrift	Lärmindex VBUS LDEN in dB(A)	Lärmindex VBUS LN in dB(A)	Abschlag in dB(A) Straßenkategorie gem. Kooperationserlass	Zuschlag in dB(A) Entfernung zu Signalanlagen gem. Kooperationserlass	Beurteilungspegel RLS-90 LrT in dB(A)	Beurteilungspegel RLS-90 LrN in dB(A)	Einwohner
Falltorstraße 6	65,6	56,0	1	0	65	56	14
Falltorstraße 7	63,9	54,3	1	0	63	55	4
Falltorstraße 9	66,4	56,8	1	0	66	57	2
Falltorstraße 10	65,0	55,4	1	0	64	56	5
Falltorstraße 12	64,0	54,3	1	0	63	55	2
Falltorstraße 13	65,5	55,8	1	0	65	56	0
Falltorstraße 14	65,2	55,5	1	0	65	56	0
Falltorstraße 16	64,7	55,0	1	0	64	55	0
Falltorstraße 19	65,5	55,9	1	0	65	56	2
Falltorstraße 20	66,7	57,1	1	0	66	58	0
Falltorstraße 21/1	66,9	57,2	1	0	66	58	2
Falltorstraße 24	65,5	55,8	1	0	65	56	6
Falltorstraße 65	65,1	55,5	1	0	65	56	2
Falltorstraße 67	65,4	55,7	1	0	65	56	0
Falltorstraße 69	66,4	56,8	1	0	66	57	4
Falltorstraße 72	64,7	55,1	1	0	64	56	6
Falltorstraße 73	67,4	57,8	1	0	67	58	7
Falltorstraße 74	66,6	57,0	1	0	66	57	2
Falltorstraße 75	66,8	57,2	1	0	66	58	1
Falltorstraße 77	64,4	54,8	1	0	64	55	0
Falltorstraße 78	65,8	56,1	1	0	65	57	9
Farrenbergstraße 2	64,7	55,7	1	0	64	56	2
Forststraße 25	68,5	58,8	1	0	68	59	0
Freiherr-vom-Stein-Straße 11	63,5	54,1	1	1	64	56	5
Gartenstraße 2	64,6	55,6	1	0	64	56	4
Grabenstraße 1	65,1	55,4	1	0	65	56	9
Grabenstraße 2	64,4	55,0	1	0	64	55	4
Grabenstraße 4	64,3	54,9	1	0	64	55	3
Grabenstraße 25	63,5	54,2	1	0	63	55	1
Grabenstraße 27	63,7	54,5	1	0	63	55	5
Grabenstraße 35	63,7	54,4	1	0	63	55	2
Grabenstraße 44	63,9	54,6	1	0	63	55	2
Grabenstraße 46	64,5	55,2	1	0	64	56	2
Grabenstraße 53	64,0	54,8	1	0	63	55	2
Gustav-Schöller-Straße 1	63,4	54,1	1	0	63	55	4
Gustav-Schöller-Straße 4	63,8	54,5	1	0	63	55	6

Lärmaktionsplan Stadt Mössingen
Lärmkartierung Straßenverkehr Status Quo (VBUS)
RLS-90 gemäß Kooperationserlass

Gebäude mit Fassadenpegeln oberhalb der Auslösewerte
L_{DEN} > 65 dB(A), L_N > 55 dB(A)

Anschrift	Lärmindex VBUS LDEN in dB(A)	Lärmindex VBUS LN in dB(A)	Abschlag in dB(A) Straßenkategorie gem. Kooperationserlass	Zuschlag in dB(A) Entfernung zu Signalanlagen gem. Kooperationserlass	Beurteilungspegel RLS-90 LrT in dB(A)	Beurteilungspegel RLS-90 LrN in dB(A)	Einwohner
Gustav-Schöller-Straße 14	63,5	54,2	1	0	63	55	3
Hechinger Straße 1	72,9	64,4	2	0	71	65	1
Hechinger Straße 2	72,5	63,8	2	0	71	64	3
Hechinger Straße 4	71,3	62,7	2	0	70	63	2
Hechinger Straße 12	77,9	69,3	2	0	76	70	3
Hechinger Straße 26	71,5	63,1	2	0	70	64	79
Hechinger Straße 30	74,5	66,0	2	0	73	66	1
Hechinger Straße 32/1	69,4	60,9	2	2	70	63	0
Hechinger Straße 34	75,9	67,4	2	3	77	71	1
Hechinger Straße 36	63,8	55,5	2	1	63	57	1
Hechinger Straße 40	62,9	54,7	2	0	61	55	1
Hechinger Straße 50	76,9	68,3	2	0	75	69	0
Heerweg 4	65,9	56,4	1	0	65	57	3
Heerweg 8	63,8	54,2	1	0	63	55	4
Hirschgasse 1	66,0	56,3	1	0	65	57	0
Im Raiken 1	65,9	56,7	1	0	65	57	1
In Lange Hirschen 9	63,6	54,2	1	0	63	55	8
In Lange Hirschen 11	64,0	54,5	1	0	63	55	11
Jägerstraße 2	67,2	58,2	1	0	67	59	1
Jakobstraße 13	67,2	57,5	1	0	67	58	3
Karl-Jaggy-Straße 6	64,3	54,3	1	1	65	56	4
Karl-Jaggy-Straße 9	67,0	57,2	1	0	66	58	4
Karl-Jaggy-Straße 12	67,2	57,6	1	0	67	58	10
Karl-Jaggy-Straße 14	68,3	58,7	1	0	68	59	5
Karl-Jaggy-Straße 19	68,1	58,5	1	0	68	59	3
Karl-Jaggy-Straße 20	67,4	57,8	1	0	67	58	5
Karl-Jaggy-Straße 22	67,0	57,4	1	0	66	58	2
Karl-Jaggy-Straße 23	68,5	58,9	1	0	68	59	12
Karl-Jaggy-Straße 24	67,1	57,5	1	0	67	58	0
Karl-Jaggy-Straße 25	65,9	56,3	1	0	65	57	3
Karl-Jaggy-Straße 28	67,7	58,1	1	0	67	59	12
Karl-Jaggy-Straße 29	69,0	59,4	1	0	68	60	2
Karl-Jaggy-Straße 30	68,5	58,9	1	0	68	59	3
Karl-Jaggy-Straße 31	69,1	59,5	1	1	70	61	6
Karl-Jaggy-Straße 32	68,9	59,3	1	1	69	61	4
Karl-Jaggy-Straße 33	69,9	60,3	1	1	70	62	4

Lärmaktionsplan Stadt Mössingen
Lärmkartierung Straßenverkehr Status Quo (VBUS)
RLS-90 gemäß Kooperationserlass

Gebäude mit Fassadenpegeln oberhalb der Auslösewerte
LDEN > 65 dB(A), LN > 55 dB(A)

Anschrift	Lärmindex VBUS LDEN in dB(A)	Lärmindex VBUS LN in dB(A)	Abschlag in dB(A) Straßenkategorie gem. Kooperationserlass	Zuschlag in dB(A) Entfernung zu Signalanlagen gem. Kooperationserlass	Beurteilungspegel RLS-90 LrT in dB(A)	Beurteilungspegel RLS-90 LrN in dB(A)	Einwohner
Karl-Jaggy-Straße 34	67,1	57,5	1	1	68	59	6
Karl-Jaggy-Straße 35	69,4	59,8	1	2	71	62	5
Karl-Jaggy-Straße 37	69,2	59,6	1	3	72	63	4
Keltergasse 1	64,6	55,4	1	0	64	56	2
Kirchstraße 2	66,3	57,0	1	0	66	57	4
Lange Straße 1	66,3	56,8	1	0	66	57	4
Lange Straße 2	65,9	56,3	1	0	65	57	0
Lange Straße 3	65,9	56,3	1	0	65	57	3
Lange Straße 5	65,2	55,6	1	0	65	56	1
Lange Straße 6	65,9	56,3	1	0	65	57	2
Lange Straße 16	65,1	55,6	1	0	65	56	0
Lange Straße 19	65,1	55,5	1	0	65	56	3
Lange Straße 21	65,2	55,6	1	0	65	56	0
Lange Straße 24	64,3	54,8	1	0	64	55	5
Lange Straße 27	64,5	54,9	1	0	64	55	9
Lange Straße 27/1	64,1	54,5	1	0	64	55	4
Lange Straße 29	65,4	55,7	1	0	65	56	2
Lange Straße 31	66,0	56,4	1	0	65	57	1
Lange Straße 45	64,1	54,4	1	0	64	55	18
Lange Straße 50	65,3	55,6	1	0	65	56	5
Lange Straße 53	64,3	54,6	1	1	65	56	8
Lange Straße 55	64,1	54,5	1	2	66	57	8
Lange Straße 56	66,2	56,5	1	0	66	57	2
Lange Straße 58	66,2	56,5	1	0	66	57	4
Lange Straße 58/1	65,2	55,6	1	0	65	56	0
Lange Straße 60	66,5	56,9	1	0	66	57	1
Lange Straße 64	64,3	54,7	1	0	64	55	0
Lange Straße 68	64,6	55,0	1	1	65	56	4
Lange Straße 70	64,0	54,4	1	2	65	57	4
Lange Straße 72	64,0	54,3	1	3	66	58	9
Lindenstiegel 12	70,3	61,1	1	0	70	62	4
Mössinger Straße 1	63,6	54,6	1	0	63	55	3
Mössinger Straße 3	64,3	55,1	1	0	64	56	1
Mössinger Straße 4	63,3	54,1	1	0	63	55	6
Mössinger Straße 5	65,3	56,0	1	0	65	56	1
Mössinger Straße 7	64,5	55,3	1	0	64	56	2

Lärmaktionsplan Stadt Mössingen
Lärmkartierung Straßenverkehr Status Quo (VBUS)
RLS-90 gemäß Kooperationserlass

Gebäude mit Fassadenpegeln oberhalb der Auslösewerte
LDEN > 65 dB(A), LN > 55 dB(A)

Anschrift	Lärmindex VBUS LDEN in dB(A)	Lärmindex VBUS LN in dB(A)	Abschlag in dB(A) Straßenkategorie gem. Kooperationserlass	Zuschlag in dB(A) Entfernung zu Signalanlagen gem. Kooperationserlass	Beurteilungspegel RLS-90 LrT in dB(A)	Beurteilungspegel RLS-90 LrN in dB(A)	Einwohner
Mössinger Straße 8	63,9	54,7	1	0	63	55	5
Mössinger Straße 8/1	63,8	54,6	1	0	63	55	5
Mössinger Straße 11	66,1	56,9	1	0	66	57	2
Mössinger Straße 13	66,2	57,0	1	0	66	57	1
Mössinger Straße 14	64,4	55,2	1	0	64	56	2
Mössinger Straße 15	66,0	56,7	1	0	65	57	2
Mössinger Straße 17	64,8	55,6	1	0	64	56	4
Mössinger Straße 19	65,7	56,5	1	0	65	57	4
Mössinger Straße 21	64,6	55,4	1	0	64	56	1
Mössinger Straße 22	63,4	54,2	1	0	63	55	5
Mössinger Straße 24	64,0	54,8	1	0	63	55	1
Mössinger Straße 29	63,7	54,5	1	0	63	55	2
Mössinger Straße 30	66,4	57,2	1	0	66	58	2
Mössinger Straße 31	64,0	54,8	1	0	63	55	6
Mössinger Straße 32	64,1	54,8	1	0	64	55	1
Mössinger Straße 33	64,6	55,4	1	0	64	56	4
Mössinger Straße 45	64,6	55,3	1	0	64	56	4
Mössinger Straße 49	64,8	55,6	1	0	64	56	0
Mössinger Straße 51	64,5	55,3	1	0	64	56	1
Mössinger Straße 53	64,5	55,3	1	0	64	56	0
Mössinger Straße 55	66,2	57,0	1	0	66	57	4
Mühlberg 1	63,5	54,3	1	0	63	55	8
Mühlberg 6	69,8	60,5	1	0	69	61	1
Mühlberg 7	68,1	58,9	1	0	68	59	2
Mühlberg 8	65,2	56,0	1	0	65	56	1
Mühlberg 9	66,0	56,8	1	0	65	57	5
Mühlberg 10	70,8	61,6	1	0	70	62	10
Mühlberg 22	67,9	58,7	1	0	67	59	0
Mühlberg 23	65,6	56,4	1	0	65	57	1
Mühlberg 24	70,2	61,0	1	0	70	61	1
Mühlberg 25	66,6	57,4	1	0	66	58	4
Mühlberg 26	67,3	58,1	1	0	67	59	3
Mühlberg 28	70,1	60,9	1	0	70	61	0
Mühlberg 29	68,8	59,6	1	0	68	60	0
Mühlberg 31	69,0	59,8	1	0	68	60	1
Obergasse 6	64,3	55,1	1	0	64	56	2

Lärmaktionsplan Stadt Mössingen
Lärmkartierung Straßenverkehr Status Quo (VBUS)
RLS-90 gemäß Kooperationserlass

Gebäude mit Fassadenpegeln oberhalb der Auslösewerte
LDEN > 65 dB(A), LN > 55 dB(A)

Anschrift	Lärmindex VBUS LDEN in dB(A)	Lärmindex VBUS LN in dB(A)	Abschlag in dB(A) Straßenkategorie gem. Kooperationserlass	Zuschlag in dB(A) Entfernung zu Signalanlagen gem. Kooperationserlass	Beurteilungspegel RLS-90 LrT in dB(A)	Beurteilungspegel RLS-90 LrN in dB(A)	Einwohner
Obergasse 40	69,2	60,0	1	0	69	60	3
Ofterdinger Straße 1	66,0	56,7	1	0	65	57	9
Ofterdinger Straße 12	66,7	57,3	1	0	66	58	6
Ofterdinger Straße 14	66,6	57,3	1	0	66	58	4
Ofterdinger Straße 20	63,4	54,2	1	0	63	55	0
Ofterdinger Straße 28	63,8	54,3	1	0	63	55	6
Ofterdinger Straße 30	67,7	58,6	1	0	67	59	12
Ofterdinger Straße 36	63,6	54,5	0	0	64	55	0
Paulinenstraße 11	68,7	59,1	1	0	68	60	5
Reutlinger Straße 5	70,1	60,8	1	0	70	61	2
Reutlinger Straße 7	69,0	59,8	1	0	68	60	2
Reutlinger Straße 13	70,6	61,4	1	0	70	62	4
Reutlinger Straße 15	67,8	58,6	1	0	67	59	2
Reutlinger Straße 19	63,4	54,2	1	0	63	55	4
Reutlinger Straße 20	67,4	58,2	1	0	67	59	0
Reutlinger Straße 21	67,9	58,6	1	0	67	59	6
Reutlinger Straße 27	69,0	59,8	1	0	68	60	1
Reutlinger Straße 29	67,7	58,6	1	0	67	59	0
Reutlinger Straße 31	67,4	58,2	1	0	67	59	0
Reutlinger Straße 31/1	63,6	54,4	1	0	63	55	5
Reutlinger Straße 35	67,4	58,2	1	0	67	59	2
Reutlinger Straße 37	68,6	59,3	1	0	68	60	8
Reutlinger Straße 39	68,1	58,9	1	0	68	59	5
Reutlinger Straße 42	68,0	58,8	1	0	67	59	2
Reutlinger Straße 43	70,1	60,9	1	0	70	61	3
Reutlinger Straße 44	69,0	59,7	1	0	68	60	8
Reutlinger Straße 47	67,8	58,6	1	0	67	59	3
Reutlinger Straße 48	67,8	58,6	1	0	67	59	2
Reutlinger Straße 49	67,5	58,3	1	0	67	59	6
Reutlinger Straße 50	66,7	57,5	1	0	66	58	3
Reutlinger Straße 52	65,7	56,5	1	0	65	57	2
Reutlinger Straße 56	64,1	55,1	1	0	64	56	3
Reutlinger Straße 57	65,5	56,5	1	0	65	57	3
Reutlinger Straße 58	65,5	56,5	1	0	65	57	9
Reutlinger Straße 59	68,8	59,8	1	0	68	60	2
Reutlinger Straße 61	68,6	59,6	1	0	68	60	2

Lärmaktionsplan Stadt Mössingen
Lärmkartierung Straßenverkehr Status Quo (VBUS)
RLS-90 gemäß Kooperationserlass

Gebäude mit Fassadenpegeln oberhalb der Auslösewerte
LDEN > 65 dB(A), LN > 55 dB(A)

Anschrift	Lärmindex VBUS LDEN in dB(A)	Lärmindex VBUS LN in dB(A)	Abschlag in dB(A) Straßenkategorie gem. Kooperationserlass	Zuschlag in dB(A) Entfernung zu Signalanlagen gem. Kooperationserlass	Beurteilungspegel RLS-90 LrT in dB(A)	Beurteilungspegel RLS-90 LrN in dB(A)	Einwohner
Reutlinger Straße 62	64,0	55,0	1	0	63	55	3
Reutlinger Straße 63	63,8	54,7	1	0	63	55	1
Reutlinger Straße 64	68,6	59,6	1	0	68	60	2
Reutlinger Straße 66	67,9	58,9	1	0	67	59	3
Reutlinger Straße 68	67,8	58,8	1	0	67	59	2
Reutlinger Straße 69	68,2	59,2	1	0	68	60	1
Reutlinger Straße 70	68,2	59,2	1	0	68	60	4
Reutlinger Straße 73	65,9	56,9	1	0	65	57	4
Reutlinger Straße 74	66,8	57,8	1	0	66	58	2
Reutlinger Straße 76	67,2	58,2	1	0	67	59	3
Reutlinger Straße 84	63,4	54,3	1	0	63	55	4
Reutlinger Straße 90	63,8	54,6	1	0	63	55	2
Richard-Burkhardt-Straße 1	67,8	58,5	1	0	67	59	4
Schlattwiesen 1	64,0	54,6	1	0	63	55	0
Schönbergstraße 1	65,7	56,7	1	0	65	57	4
Sebastiansweiler Straße 1	68,4	59,4	1	0	68	60	0
Sebastiansweiler Straße 3	63,5	54,5	1	0	63	55	2
Sebastiansweiler Straße 5	64,6	55,6	1	0	64	56	1
Sebastiansweiler Straße 8	63,9	55,0	1	0	63	55	2
Sebastiansweiler Straße 10	63,6	54,7	1	0	63	55	3
Sebastiansweiler Straße 11	63,7	54,8	1	0	63	55	1
Sebastiansweiler Straße 13	64,1	55,2	1	0	64	56	3
Sebastiansweiler Straße 15	64,6	55,7	1	0	64	56	1
Stegstraße 8	64,1	54,5	1	0	64	55	0
Steinlachstraße 1	65,0	56,1	1	0	64	57	3
Steinlachstraße 2	66,4	57,5	1	0	66	58	3
Steinlachstraße 5	63,6	54,7	1	0	63	55	1
Steinlachstraße 7	64,2	55,3	1	0	64	56	4
Steinlachstraße 12	64,9	56,1	1	0	64	57	2
Steinlachstraße 13	68,3	59,4	1	0	68	60	3
Steinlachstraße 14	65,6	56,8	1	0	65	57	0
Steinlachstraße 15	65,8	56,9	1	0	65	57	4
Steinlachstraße 17	69,6	60,6	1	0	69	61	1
Steinlachstraße 19	65,0	55,8	1	0	64	56	2
Steinlachstraße 22	67,4	58,5	1	0	67	59	2
Steinlachstraße 24	68,3	59,4	1	0	68	60	1

Lärmaktionsplan Stadt Mössingen
Lärmkartierung Straßenverkehr Status Quo (VBUS)
RLS-90 gemäß Kooperationserlass

Gebäude mit Fassadenpegeln oberhalb der Auslösewerte
LDEN > 65 dB(A), LN > 55 dB(A)

Anschrift	Lärmindex VBUS LDEN in dB(A)	Lärmindex VBUS LN in dB(A)	Abschlag in dB(A) Straßenkategorie gem. Kooperationserlass	Zuschlag in dB(A) Entfernung zu Signalanlagen gem. Kooperationserlass	Beurteilungspegel RLS-90 LrT in dB(A)	Beurteilungspegel RLS-90 LrN in dB(A)	Einwohner
Steinlachstraße 25	67,1	57,7	1	0	67	58	8
Steinlachstraße 26	65,7	56,7	1	0	65	57	0
Steinlachstraße 27	63,9	54,6	1	0	63	55	3
Steinlachstraße 28	64,5	55,3	1	0	64	56	3
Steinlachstraße 29	64,1	54,7	1	0	64	55	6
Steinlachstraße 32	63,9	54,6	1	0	63	55	2
Steinlachstraße 37	66,0	56,6	1	0	65	57	1
Steinlachstraße 40	64,6	55,2	1	0	64	56	0
Steinlachstraße 41	65,3	56,0	1	0	65	56	5
Steinlachstraße 42	64,9	55,6	1	0	64	56	0
Steinlachstraße 43	64,7	55,4	1	0	64	56	2
Steinlachstraße 45	63,6	54,4	1	0	63	55	1
Steinlachstraße 51	63,3	54,3	1	0	63	55	2
Steinlachstraße 53	63,2	54,2	1	0	63	55	3
Steinlachstraße 56	64,6	55,6	1	0	64	56	4
Steinlachstraße 58	68,5	59,5	1	0	68	60	1
Steinlachstraße 62	64,1	55,2	1	0	64	56	2
Steinlachstraße 64	63,5	54,6	1	0	63	55	4
Steinlachstraße 67	66,6	57,7	1	0	66	58	4
Steinlachstraße 69	67,8	58,9	1	0	67	59	1
Steinlachstraße 71	65,5	56,6	1	0	65	57	1
Steinlachstraße 73	67,3	58,4	1	0	67	59	5
Steinlachstraße 76	65,2	56,3	1	0	65	57	1
Steinlachstraße 80	64,5	55,5	1	0	64	56	3
Steinlachstraße 81	63,3	54,3	1	0	63	55	2
Steinlachstraße 82	63,6	54,7	1	0	63	55	10
Steinlachstraße 82/1	63,1	54,2	1	0	63	55	0
Steinlachstraße 86	64,1	55,1	1	0	64	56	1
Steinlachstraße 90	65,3	56,3	1	0	65	57	9
Steinlachstraße 91	63,7	54,7	1	0	63	55	3
Steinlachstraße 93	65,0	56,0	1	0	64	56	5
Steinlachstraße 95	68,3	59,4	1	0	68	60	3
Steinlachstraße 110	64,9	56,0	1	0	64	56	4
Steinlachstraße 112	65,3	56,4	1	0	65	57	4
Stettäcker 1	69,1	60,2	2	2	70	63	5
Stockstraße 27	64,4	54,9	1	2	66	57	2

Lärmaktionsplan Stadt Mössingen
Lärmkartierung Straßenverkehr Status Quo (VBUS)
RLS-90 gemäß Kooperationserlass

Gebäude mit Fassadenpegeln oberhalb der Auslösewerte
LDEN > 65 dB(A), LN > 55 dB(A)

Anschrift	Lärmindex VBUS LDEN in dB(A)	Lärmindex VBUS LN in dB(A)	Abschlag in dB(A) Straßenkategorie gem. Kooperationserlass	Zuschlag in dB(A) Entfernung zu Signalanlagen gem. Kooperationserlass	Beurteilungspegel RLS-90 LrT in dB(A)	Beurteilungspegel RLS-90 LrN in dB(A)	Einwohner
Stöffelbergstraße 2	63,9	54,8	1	0	63	55	5
Talheimer Straße 2	63,4	54,2	1	0	63	55	1
Uhlandstraße 1	68,3	59,0	1	0	68	59	6

IV. Synopse

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
1	20.02.2017	Regierungspräsidium Tübingen Referat Verkehr Postfach 2666 72016 Tübingen	Als **Straßenbaulastträger** geben wir folgende Stellungnahme ab: Nach dem vorliegenden Lärmaktionsplan der Stadt Mössingen (Stand: 25. Juli 2016) wurden bereits in den vergangenen Jahren verschiedene Maßnahmen zur Lärmminderung umgesetzt. In Kapitel 4.2 werden Maßnahmen, die grundsätzlich zur Lärmreduzierung möglich sind, vorgeschlagen. Vorgesehen ist die Verlegung der B 27 im Bereich Bad Sebastiansweiler, die Umgestaltung einer signalisierten Kreuzung zu einem Kreisverkehrsplatz, der Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelages, die Prüfung von Lärmsanierungsmaßnahmen, die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen als auch Maßnahmen zur Geschwindigkeitsüberwachung. <u>Verlegung der B 27 im Bereich Bad Sebastiansweiler</u> Im aktuellen Bedarfsplan des Bundes (BVWP 2030) ist die B 27 zweibahniger Ausbau zwischen Bodelshausen und Nehren als vordringlicher Bedarf enthalten. Die Maßnahme befindet sich derzeit im Vorentwurf. Durch Tieferlegung der Trasse im Bereich von Bad Sebastiansweiler und geplante Schallschutzwände als	Die Stadt Mössingen begrüßt den als vordringlichen Bedarf eingestufte Aus-/ Umbau der B 27 und hofft auf eine zeitnahe Umsetzung der Baumaßnahme.

1			auch Wallschüttungen kann die Wohnbebauung von Bad Sebastiansweiler gegen Lärm geschützt werden. <u>Kreisverkehrsplatz</u> In Kapitel 4.2.2 Neubau Kreisverkehrsplatz (Seite 12 des Lärmaktionsplanes) wird eine Umgestaltung des lichtsignalisierten Knotenpunktes Karl-Jaggy-Straße / Lange Straße zum Kreisverkehrsplatz vorgeschlagen. Zum Kreisverkehr ist Folgendes zu beachten: Der Einsatz von Kreisverkehren orientiert sich vorrangig an der verkehrlichen Situation sowie innerhalb bebauter Gebiete auch an den strukturellen Gegebenheiten und dem straßenräumlichen Umfeld. Kreisverkehre sind an Knotenpunkten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an denen Unfälle auf nicht angepasste Geschwindigkeiten, gegebenenfalls in Verbindung mit schlechter Erkennbarkeit oder unzureichenden Sichtverhältnissen zurückzuführen sind, geeignet. Der Einsatz von Kreisverkehren ist aber auch zur Reduzierung von Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs an Knotenpunkten möglich, die durch stark überhöhte Geschwindigkeiten auf der übergeordneten Straße geprägt sind. Bei der vorgeschlagenen Maßnahme sind die Einsatzkriterien, die verkehrlichen Belange sowie die Erforderlichkeit zu überprüfen. Hierbei ist auch zu beachten, dass die geforderte Maßnahme zur Verbesserung der Lärmsituation nicht mit einem unverhältnismäßigen Aufwand verbunden sein darf.	Kenntnisnahme.

1			<u>Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelages</u> Das Regierungspräsidium Tübingen als Straßenbaulastträger wird im Rahmen der Fahrbahnerneuerung prüfen, ob die geforderten Maßnahmen für die Straßen, die sich in der Baulast des Regierungspräsidiums befinden, umgesetzt werden können. Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgt durch das Regierungspräsidium nach den Vorgaben der jeweils geltenden einschlägigen Richtlinien und Vorschriften. Bei der Überprüfung der Maßnahme wird eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt. Die Umsetzung der Maßnahme obliegt der Prüfung des Einzelfalles. <u>Lärmsanierung</u> Im Rahmen der Lärmaktionsplanung beabsichtigt die Stadt Mössingen, beim zuständigen Straßenbaulastträger die Prüfung auf Durchführung von geeigneten Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung zu beantragen. Der Antrag ist beim Regierungspräsidium Tübingen zu stellen. Die Antragsunterlagen können unter folgender Adresse angefordert werden. **Regierungspräsidium Tübingen** **Referat 44** **Postfach 2666** **72016 Tübingen** Voraussetzung für straßenbauliche Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes oder des Landes ist, dass die Lärmsanierungswerte überschritten sind. Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgt durch das Regierungspräsidium Tübingen nach	Kenntnisnahme. Kenntnisnahme.

1			den Vorgaben der jeweils geltenden einschlägigen Richtlinien und Vorschriften Als **höhere Verkehrsbehörde** geben wir folgende Stellungnahme ab: Nach § 45 Abs. 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs die Benutzung bestimmter Straßen beschränken oder verbieten. Nach § 45 Abs. 9 StVO dürfen Verkehrszeichen nur angeordnet werden, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung … erheblich übersteigt. Eine solche erhebliche Gefahrenlage aufgrund Lärmbelastung besteht nach dem Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 23. März 2012 für die Erstellung und Umsetzung von Lärmaktionsplänen insbesondere dann, wenn die in RLS90-Werte umgerechneten Lärmpegel tagsüber 70 dB(A) und/ oder nachts 60 dB(A) überschreiten. Liegen die Beurteilungspegel für eine große Zahl von Betroffenen bzw. Wohngebäuden über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen der Behörde zum Einschreiten. Eine Pflicht, also eine Ermessensreduzierung auf Null ist aber nicht grundsätzlich gegeben. Bei einer Überschreitung der	

1			Werte um 3 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten. Die zuständige Behörde darf bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der o. g. Werte von verkehrsrechtlichen Maßnahmen absehen, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung) gerechtfertigt erscheint. Die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeits-beschränkung ganztags auf 30 km/h auf der Albstraße und der Steinlachstraße im Bereich des Einbahnstraßenverkehrs liegen danach nicht vor. Tagsüber liegen die Lärmpegel an keinem Gebäude bei oder über 70 dB(A), sondern mit 63 – 68 dB(A) deutlich darunter. Nachts sind in diesem Abschnitt nur drei Gebäude mit insgesamt 6 Bewohnern, also umgerechnet in Betroffene nach VBEB 1,5 Betroffene Werten von 60 dB(A) ausgesetzt und niemand einem Lärmpegel über 60 dB(A). Dies rechtfertigt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf einer Landesstraße nicht. Eine Abwägung der Belange unter Berücksichtigung der Verkehrsbedeutung der Landesstraße ist im Lärmaktionsplan nicht erfolgt. Die gemäß der VwV des Bundes zu § 45 Abs. 1 bis 1e StVO V. erforderliche Zustimmung des Regierungspräsidiums als höhere Verkehrsbehörde kann daher nicht in Aussicht gestellt werden.	In der Mitte des Stadtteils Talheim wird die L 385 in der Albstraße bzw. der Steinlachstraße im Einbahnverkehr geführt, wobei in der Steinlachstraße eine 30 km/h – Regelung aus Verkehrssicherheitsgründen für 24h angeordnet wird. Zur Vereinheitlichung der Geschwindigkeitsregelungen und der damit verbundenen Akzeptanz bei den Kraftfahrern wird auch für die Albstraße eine 30 km/h Geschwindigkeitsbeschränkung vorgeschlagen.

2	26.05.2017	Regierungspräsidium Tübingen, Straßenbau Nord Sachgebiet Erhaltung von Straßen und Ingenieurbauwerken Herr Thumm	Sehr geehrter Herr Räuchle, unter Bezug auf unsere fernmündliche Unterhaltung vom 11. Mai 2017 haben wir anhand der landesweit durchgeführten Zustandserfassung und –bewertung (ZEB) der Bundesfern- und Landesstraßen die Dringlichkeit von Erhaltungsmaßnahmen in den Ortsdurchfahrten von Mössingen einschließlich der Teilortsgemeinden im Zuge der Landesstraßen 383, 384 und 385 überprüft. In der Zustandserfassung und –bewertung (ZEB) 2012 der Landesstraßen ist der Bereich der Karl-Jaggy-Straße (L384) in der Dringlichkeitsreihung für unseren Bereich auf Platz 7 ausgewiesen. Die Stadt Mössingen führt gemeinschaftlich mit der Straßenbauverwaltung in diesem Jahr die Leitungs- und Straßenbauarbeiten in der „Karl-Jaggy-Straße“ im Zuge der L 384 innerhalb der Ortsdurchfahrt von Mössingen durch. Im Zuge dieser Baumaßnahme wird hier ein lärmreduzierter Fahrbahnbelag eingebaut. Im Juni 2016 hat die Aktualisierung der ZEB mit der Erfassung des landesweiten Zustands des Landesstraßennetzes in Baden-Württemberg begonnen. Die inzwischen vorliegenden Ergebnisse sind auf der Homepage des Ministeriums für Verkehr unter dem nachfolgend aufgeführten Link abrufbar. https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Illustrationen__Grafiken_Karten_/170412_Erhaltungsmanagement_2017_bis_2020_Landesstra%C3%9Fen_RPT.pdf Demnach sind derzeit keine Straßenabschnitte in Mössingen und den Teilortsgemeinden zur Sanierung	Die Stadt Mössingen begrüßt den Einbau eines lärmreduzierten Fahrbahnbelags im Zuge der Straßenbauarbeiten in der Karl-Jaggy-Straße. Kenntnisnahme.

			ausgewiesen und folglich auch nicht in unserem mittelfristigen Erhaltungsprogramm enthalten. In unserem Zuständigkeitsbereich befinden sich zahlreiche Landesstraßenabschnitte, die sich in einem vergleichbaren bzw. schlechteren Zustand befinden. Wegen der begrenzt zur Verfügung stehenden Investitionsmittel ist eine Umsetzung nur entsprechend ihrer Priorisierung möglich. Bis zur Durchführung von Erhaltungsmaßnahmen auf diesen Landesstraßenabschnitten werden diese ihrer Verkehrsbedeutung entsprechend durch den Landkreis Tübingen unterhalten.	
3	08.02.2017	Gemeinde Bodelshausen Bürgermeister Ganzenmüller	Von Seiten der Gemeinde Bodelshausen als potentiell berührter Träger öffentlicher Belange bestehen keine Bedenken.	Kenntnisnahme.
4	15.02.2017	Stadt Burladingen Mayer, Melanie	Die Stadt Burladingen hat keine Anregung zum Lärmaktionplan.	Kenntnisnahme.
5	16.03.2017	Landratsamt Tübingen	<u>Fachliche Stellungnahme des Landratsamts:</u> **1. Naturschutz** **Bedenken und Anregungen** (gegliedert nach Sachkomplexen, mit Begründung und ggf. Rechtsgrundlage) Zu Punkt 4.2.5., Seite 13 des Lärmaktionsplan Bei Lärmsanierungsmaßnahmen an Gebäuden ist der spezielle Artenschutz § 44 BNatSchG zu beachten. Veraltete Fensterrahmen und Gemäuer bieten häufig Brut- und Unterschlupfmöglichkeiten für geschützte Tierarten (vor allem Vögel und Fledermäuse)	Kenntnisnahme.

5			Vor einer Gebäudesanierung empfehlen wir das Vorhaben auf Überschneidungspunkte mit dem Artenschutz zu überprüfen (www.artenschutz-am-haus.de), um Verbotstatbeständen vorzubeugen. Bei Überschneidungspunkten ist Kontakt mit der unteren Naturschutzbehörde aufzunehmen, um mit dem Artenschutz verträgliche Lösungen zu finden. 2. Landwirtschaft Hinweis: Die Untere Landwirtschaftsbehörde (ULB) geht von einer Betroffenheit landwirtschaftlicher Nutzflächen bei der Lärmminderungsmaßnahme 4.2.6 Verlagerung der Trasse der B 27 aus. Bei der weiteren Planung dieser Maßnahme bittet die ULB um weitere Beteiligung. 3. Verkehr und Straßen Bedenken und Anregungen (gegliedert nach Sachkomplexen, mit Begründung und ggf. Rechtsgrundlage)	Kenntnisnahme.
5			Die im Lärmminderungsplan vorgeschlagenen Lärmminderungsmaßnahmen liegen an keiner Kreisstraße, so dass unsere Belange nicht betroffen sind. Die vorgeschlagenen lärmmindernden Fahrbahnbeläge im Zuge der L 383 (OD Öschingen) L 384 und L 385 (OD Mössingen) liegen in der Zuständigkeit des RP Tübingen.	Kenntnisnahme.
5			Bei der nächsten Belagserneuerung im Zuge von Kreisstraßen im Raum Mössingen, wird der Einbau eines lärmmindernden Belages, sofern es technisch machbar ist, in Erwägung gezogen.	Die Stadt Mössingen begrüßt die Überprüfung des Einbaus eines lärmmindernden Fahrbahnbelags im Zuge der nächsten Belagserneuerung von Kreisstraßen.

Folgende weitere Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange wurden an der Anhörung zum Lärmaktionsplan der Stadt Mössingen beteiligt, allerdings ging keine Stellungnahme ein:

Regionalverband Neckar-Alb
Löwensteinplatz 1
72116 Mössingen

Gemeine Ofterdingen
Rathausgasse 2
72131 Ofterdingen

Gemeinde Nehren
Hauptstraße 32
72147 Nehren

Bürgermeisteramt Gomaringen
Rathausstraße 4
72810 Gomaringen

Stadt Reutlingen
Marktplatz 22
72764 Reutlingen

Stadt Hechingen
Markplatz 1
72379 Hechingen

Nr.	Datum	Öffentlichkeit	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
1	27.07.2016	Bürger 1 Die E-Mail ging direkt an das Ingenieurbüro BS Ingenieure, Ludwigsburg in Bezug auf Presseberichtserstattung zur Gemeinderatssitzung vom 25.07.2016	Auszug aus der E-Mail von Bürger 1. Der Verkehr aus der Grabenstraße und der Kanton Saint-Julien / Johannes-Gutenberg-Straße endet am Kreisverkehr Graben/Gutenberg-Straße. Demnach müsste der Verkehr jeweils in die andere Straße fließen. Aber das würde bedeuten, dass er wieder auf einer anderen Straße in die Richtung fließt, aus der er kam. Sie wissen, dass dem nicht so ist und ich weiß es auch. Der Verkehr, der aus diesen beiden Straßen kommt, fließt in die Aiblestraße. Ebenso fließt ein nicht unerheblicher Teil des Verkehrs von „Auf der Lehr“ in die Aiblestraße. Aber die Aiblestraße gibt es in diesem Gutachten nicht. Habe ich das richtig verstanden? Wie kann das sein? Können Sie mir das erläutern?	In der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung sollen Straßen mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von > 8.200 Fahrzeugen kartiert werden. Die Lärmkartierung der Stadt Mössingen wurde darüber hinaus in Absprache mit der Stadtverwaltung um weitere Straßenabschnitte ergänzt. Aus diesen Ergebnissen lässt sich mit hoher Sicherheit ableiten, dass im Bereich der Aiblestraße keine Überschreitungen der Pegelwerte des vordringlichen Handlungsbedarfs von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts zu erwarten sind.
1	05.03.2017	Bürger 1	Auszüge aus der E-Mail von Bürger 1 mit Bezug auf den Lärmaktionsplan. Aiblestraße und der Verkehr… Stand heute: Tempo 50 und schneller. Ausfahren aus der Einfahrt ist immer ein Abenteuer, man wird beschimpft und beim links Abbiegen überholt, einfach doof gemacht. Der Verkehr ist wie folgt zu beobachten: Morgens ab 06:15 Uhr bis ca. 08:15 Uhr, dann wird es ruhiger,	

1			ab 15:30 Uhr bis zum späten Abend ist die Hölle los. Freitags genauso nur bis spät in die Nacht. Highway-feeling. Es wird gefahren was die Kisten hergeben. Aber in beide Richtungen. Am Wochenende bei schönem Wetter ist der Verkehr grundsätzlich durchgängig stark. Auch sehr viele Motorräder. Wir spüren jeden Ferientag, jeden Feiertag und jeden Brückentag. Ebenso jeden Krämermarkttag und jede sonstige Umleitung im Ort. Wer ein Auto mit Kennzeichen-Assistent fährt, dem wird in der Aiblestraße noch Tempo 30 angezeigt (Anmerkung: In der Aiblestraße gilt die Regelgeschwindigkeit Tempo 50 km/h), z. B. wenn man von der Grabenstraße her kommt. Das ist ein Segen. Leider haben das nicht alle Fahrzeuge. **…** Es ist der schlechte Belagszustand an der Bushaltestelle auf der Parkplatzseite zu beanstanden. Löcher. Wenn da ein Tretroller hinein gerät, den überschlägt es. Auch gibt es Richtung Kreisel unten an der Bushaltestelle bei starkem Regen eine Gratis-Unterbodenwäsche inklusive Komplettdusche für die Fußgänger. Aber das ist schon seit 50 Jahren so… Insgesamt ist die gesamte Aiblestraße ausgefahren, die Gullys am Straßenrand sind abgesackt und dementsprechend machen die leeren LKW-Züge, die in Richtung Karl-Jaggy-Straße unterwegs sind einen Höllenkrach. Teilweise klirren die Gläser in den Schränken.	Die Stadt Mössingen nimmt die Sanierung der abgesackten Schachtdeckel in den Lärmaktionsplan mit auf und wird sich um eine zeitnahe Umsetzung bemühen.

1			Ich frage mich auch immer wieder, warum an den Kreisverkehren Riethäcker, beim neuen Bäckstage, Nehrener Gässler, der Einmündung im Heerweg und ebenso bereits (wenn möglich) in Bad Sebastiansweiler nicht darauf hingewiesen wird, dass in Mössingen flächendeckend Tempo 30 gilt. So wie es auch mit den Hinweisen auf die Radar-Kontrollen oder den LKW-Schildern gemacht ist. Vielleicht würde das manchen vom Ortskern fernhalten, der sowieso nur der Abwechslung wegen durchfährt.	Die Straßenverkehrsschilder in Mössingen wurden entsprechend der StVO aufgestellt.
			Der Nordring stellt für die gesamte Stadt einen Segen dar. Daran gibt es nichts zu rütteln. Die Lärmschutz-Aktionsplan-Messung / Berechnung **…** löst sich im Kreisel Aible / Graben / Karl-Jaggy-Straße. komplett in Wohlgefallen auf. Fakt ist aber, dass der Verkehr aus der Karl-Jaggy-Straße und der Grabenstraße in die Aiblestraße einfährt. Hier zeigt sich wieder einmal, dass wir als wenige Bürger im Aible keine Lobby haben, aber genauso vom Verkehr und seinem Lärm betroffen sind wie die anderen Bürger in der Stadt auch.	
			Tempo 50 in der Aiblestraße (war früher egal, denn da ist kaum einer gefahren), dann 40 und nun wieder 50. Gefahren wird aber bis zu 70 km/h. Ich möchte an die Geschwindigkeitsmessungen der Stadt erinnern, als die Aiblestraße bei den Überschreitungen immer vorne dabei war. Irgendwann hat die Stadt aufgehört zu messen.	Die Stadt Mössingen hat im Rahmen des „Verkehrskonzepts Innenstadt“ differenzierte Geschwindigkeitsregelungen entwickelt.
			Was mich noch interessieren würde, warum genau wurde die Aiblestraße im Lärmaktionsplan nicht eigenständig bewertet? Auf diese 500 Meter wäre es jetzt auch nicht mehr	In der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung sollen Straßen mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von > 8.200 Fahrzeugen kartiert werden. Die Lärmkartierung der Stadt

1			angekommen. Es würde aber ins Schema passen. Man blendet aus, wovor man Angst hat. Dieser Lärmaktionsplan könnte doch zum Anlass genommen werden, die ganze Aiblestraße auch einmal aus unserer Sicht zu betrachten und mit sinnvollen Maßnahmen zukunftsfähig zu machen.	Mössingen wurde darüber hinaus in Absprache mit der Stadtverwaltung um weitere Straßenabschnitte ergänzt. Aus diesen Ergebnissen lässt sich mit hoher Sicherheit ableiten, dass im Bereich der Aiblestraße keine Überschreitungen der Pegelwerte des vordringlichen Handlungsbedarfs von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts zu erwarten sind.
2	03.03.2017	Bürger 2	Empfohlene Maßnahmen zur Reduzierung von Verkehrslärm: **1. Bauliche Maßnahmen** a. Flüsterasphalt mit Nivellierung von Schachtdeckeln in den bekannten Problemzonen. b. Fahrbahnverengung und – verkrümmung an allen Ortseingängen (Reutlingerstr., Mühlberg, Albstr., Steinlachstr., Heerweg., Nehrener Gäßle., Karl-Jaggy-Str., Mössingerstr., Sebastiansweilerstr), damit die Verkehrsteilnehmer ihr Tempo drosseln <u>müssen.</u> In zahlreichen Albdörfern (z. B. in Trochtelfingen – Steinhilben) oder in Rottenburg – Weiler funktioniert das. **2. Geschwindigkeitsbeschränkungen** In allen Wohngebieten konsequent Tempo 30 km/h, d. h. auch auf allen sogenannten Vorbehaltsstraßen. **3. Geschwindigkeitskontrollen** Durch stationäre „Blitzer“ (funktioniert z. B in Reutlingen-Ohmenhausen,	Die Stadt Mössingen nimmt die Sanierung der abgesackten Schachtdeckel in den Lärmaktionsplan mit auf und wird sich um eine zeitnahe Umsetzung bemühen. Eine Verengung der Fahrbahn durch Parkbuchten und Bepflanzungen o.ä. führt zu Abbrems- und Beschleunigungs-vorgängen. Diese Verunstetigung des Verkehrs ist aus schalltechnischer Sicht kontraproduktiv und führt zu einer Erhöhung der Störwirkung des Straßenverkehrs. Die Stadt Mössingen hat im Rahmen des „Verkehrskonzepts Innenstadt“ differenzierte Geschwindigkeitsregelungen entwickelt. Stationäre Überwachungsanlagen haben – vor allem bei geringer Anzahl – häufig zunächst nur einen punktuellen Effekt, da sie

2			Rottenburg-Weiler). Mobile Blitzer und Smilies bringen bekanntlich auf Dauer keinen Erfolg. Damit würde man auch die Raser erwischen, die vorwiegend spätabends und nachts mit geschätzten mindestens 80 – 100 km/h durch 30er-Zonen wie z. B. Auf der Lehr rasen. Wir hier „Auf der Lehr“ hatten jahrzehntelang auf Tempo 30 gehofft. Jetzt haben wir eine 30er-Zone, in der immer wieder der mobile Blitzer steht. Er blitzt ab einer Geschwindigkeit von 39 km/h (warum nicht ab 30?) und registriert in 1 Stunde ca. 200 Verstöße, tagsüber gemessen Auf der Lehr 21. Das spricht schon für sich. Sollte die Stadtverwaltung auf Tempo 50 km/h auf den Vorbehaltsstraßen beharren, würde ich empfehlen z. B. die Aiblestraße dort auch als vorfahrtberechtigte Straße zu kennzeichnen, wo sie in die 30er-Zone Auf der Lehr mündet. **4. Passiver Lärmschutz** Schallschutzfenster taugen nur in geschlossenem Zustand. Will man jedoch lüften oder nachts im Sommer bei offenem Fenster schlafen (Auf der Lehr unmöglich), ist ihr Wirkungsgrad gleich null! **5. Psychologische Aspekte** Von Mitbürgern, die in ruhigen Wohngebieten wohnen, hört man öfters: „ An Lärm kann man sich gewöhnen“. Das ist ein Märchen. Wir leiden seit über 70 Jahren darunter, wobei erschwerend zu der Belastung durch den realen Lärm der permanente Ärger über ungebremst rücksichtslose Verkehrsteilnehmer kommt.	insbesondere Ortskundigen hinreichend bekannt sind. Gelegentlich ist sogar ein „kontraproduktiver“ Effekt durch Beschleunigen nach Passieren der Anlage zu beobachten. Allerdings kann bei einer entsprechenden Zahl stationärer Anlagen eine langfristige, auch flächenbezogene Wirkung erwartet werden. Der Lärmaktionsplan der Stadt Mössingen sieht für das gesamte Stadtgebiet und speziell für die Bahnhofstraße eine verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung vor. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird das Geschwindigkeitsüberwachungskonzept der Stadt Mössingen überprüft. Bei Schallschutzfenstern an Schlafräumen sollte ab einem Beurteilungspegel > 50 dB(A) nachts eine fensterunabhängige Lüftungseinrichtung vorgesehen werden. Diese ermöglicht ein Luftaustausch auch bei geschlossenen Fenstern.

3	08.08.2016	Bürger 3	**Stellungnahme zum Lärmaktionsplan** Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, sehr geehrte Damen und Herrn Stadträte, während der Sitzung des Gemeinderates am 25.07.2016 habe ich den Vortrag und die Diskussion zum Lärmaktionsplan verfolgt. Zunächst ist es erfreulich, dass sich die Stadt entschlossen hat, die Vorgaben der EU-Richtlinie umzusetzen. Nach den in dieser Richtlinie und der Durchführungsverordnung genannten Zeitvorgaben zwar sehr spät – wie Sie Herr Bulander selbst erwähnten – aber immerhin soll jetzt etwas geschehen. **Unsere Stellungnahme zum Beschluss des Gemeinderates:** Wie Sie wissen, sind wir in der Bahnhofstraße Betroffene und haben somit ein besonderes Interesse daran, dass ein wirkungsvolles Maßnahmenpaket auch den beabsichtigten Erfolg bringt. Die der Berechnung zu Grunde gelegten Daten von 2012 und 2014 sind noch relativ aktuell, die in den rechtlichen Vorlagen beschriebenen Berechnungsbeispiele z. B. zur Lärmreflexion an Mauern und Hausgiebeln rechtfertigen aber die Frage, ob derartige „Lärmverstärkungsaspekte“ in den Beurteilungen berücksichtigt wurden? Gerade durch diese Reflexionen erleben wir und sicher auch viele andere Anwohner der Straßen den	Im dreidimensionalen Berechnungsmodell zum Lärmaktionsplan der Stadt Mössingen sind alle Gebäude und weitere Reflexkanten berücksichtigt.

3			Verkehrslärm auf den der Straße abgewandten Seiten der Häuser als ungeschützt intensiv. Weiterhin wurde auf Nachfrage sowohl von dem Vertreter des beauftragten Büros wie auch von Ihnen Herr Bulander selbst mehrfach betont, dass der Berechnung nicht die tatsächlich auftretenden Spitzenwerte sondern ein statistischer Mittelwert des gemessenen Verkehrsaufkommens mit einer bestimmten Mischung der Fahrzeugarten (PKW, LKW, Krafträder, usw.) zu Grunde liegt. **Diese Methode ist aus unserer Sicht als Grundlage zur wirkungsvollen Lärmminderung eigentlich untauglich** – zumindest für Straßen wie der Bahnhofstraße und den übrigen innerörtlichen Straßen, auf denen der Lärm vor allem zu Stoßzeiten unter anderen baulichen Rahmenbedingungen entsteht als auf außerörtlichen Bundes- oder Landstraßen wo dem Lärm mit Lärmschutzwänden begegnet werden kann. Außerdem beanstanden wir an den Berechnungen, dass die rechtlichen Vorgaben unzureichend umgesetzt wurden. Darin ist nämlich ein dritter Berechnungszeitraum für den Abend vorgesehen (L evening).	Die Berechnungen im Rahmen des Lärmaktionsplans folgten den maßgebenden fachlichen Regelungen und Vorschriften. Der Berechnungszeitraum für den Abend ($L_{evening}$) wird nach Umgebungslärmrichtlinie und 34. BImSchV nicht als eigenständiger Zeitbereich ausgewiesen. Der Abend (18-22 Uhr) fließt in den Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} ein, mit dem die Lärmbelastung für einen 24h-Tag angegeben wird. Er wird aus den Mittelungspegeln für die drei Zeiträume Day (6 - 18 Uhr), Evening (18 - 22 Uhr) und Night (22 - 6 Uhr) berechnet, wobei in den Abend- und Nachtstunden Zuschläge aufgrund der erhöhten Störwirkung von Geräuschen berücksichtigt werden.

3			Neben den üblichen Stoßzeiten am Morgen und Mittag liegt vor allem in den Abendstunden in der Bahnhofstraße die höchste und längste Lärmbelastung. Ursache dafür sind die Öffnungszeiten der insgesamt 19 Geschäfte/Gewerbe – davon 1 bis 19:00 Uhr und 11:00 Uhr bis 22:00 Uhr und später (tanken mit Karte). - Netto (bis 21:00 Uhr) - Tankstelle „shell“ (bis 22:00 Uhr mit Shop und Waschanlage) - Mercedes Autohaus - Pizza/Imbiss „power“ (bis 22:00 Uhr) - Physiopraxis Maichle (bis 21:00 Uhr) - Reutlinger Generalanzeiger - Buchhandlung Schramm - Juwelier/Uhren Hubrich - Spielhalle Tipico (22:00 Uhr und länger) - Videothek (bis 20:00 Uhr) - Tankstelle „MTB“ (bis 22:00 Uhr mit hoch frequentiertem Shop) - Autowerkstatt „Tekin“ (bis 20:00 Uhr und z. T. länger auch an Samstagen) - Vodafone –Shop - Cafe/Bäckerei Sternenbäck - Döner (bis 22:00 Uhr) - Rewe (bis 22:00 Uhr) - Ergotherapiepraxis Eberle (abends nach Vereinbarung) - AWG (bis 20:00 Uhr) - Point (bis 19:00 Uhr) **Diese Betriebe werden von Kunden in hohem Maße nach dem üblichen Arbeitsende auch noch nach 18:00 Uhr aus beiden Richtungen**	

3			**angefahren und sorgen dadurch in dieser Zeit für ein enormes Verkehrsaufkommen mit besonderer Lärmbelastung für die Anwohner. Wir gehen davon aus, dass diese mehrstündige erhöhte Belastung durch die Berechnungsmethode nicht erfasst wurde.** Sollten hierzu Messungen und Zählungen des Verkehrsaufkommens vorliegen würden wir diese gerne einsehen können. Ein weiterer Aspekt unserer Stellungnahme betrifft die strikte Abkopplung des Lärmaspektes von dem der Verkehrssicherheit. Auf mehrere Nachfragen von verschiedenen Gemeinderäten haben Sie Herr Bulander dies deutlich betont hervorgehoben so als bestünde zwischen Verkehrslärm und Geschwindigkeit von Fahrzeugen kein Zusammenhang. **Aus systematischen Aspekten und zur klaren Darstellung eines Sachverhaltes ist diese Trennung von Lärm/Lärmminderungsmaßnahmen sicher angemessen – für die politische Bewertung im Sinne der Bürgeranliegen, die an den betroffenen Straßen wohnen, gehören Lärm und Verkehrssicherheit aber durchaus zusammen, weil beides in hohem Maße eben auch mit Geschwindigkeit, Beschleunigung und Bremsen verbunden ist.** Unser Verständnis von gemeinsamer Betrachtung von Lärm und Sicherheit wird in besonderer Weise unterstützt durch das Argument, dass alle o. g. Geschäfte Parkplätze mit Ein-/Ausfahrt zur Bahnhofstraße haben. Beide Vorgänge – Einparken wie Ausparken (teilweise mit fahrbahnkreuzendem	Das Thema Verkehrssicherheit ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind getrennt vom Lärmaktionsplan zu behandeln.

3			Fahrweg) – verursachen im „fließenden“ verkehr Brems- und Beschleunigungsvorgänge, die in hohem Maße Lärm verursachen und gleichzeitig schon öfter Ursache von Unfällen waren. Gleichzeitig wird der durch die Parkvorgänge verlangsamte Verkehr häufig von Fußgängern genutzt, um die Bahnhofstraße an beliebiger Stelle zu überqueren – ein zusätzlicher Sicherheitsaspekt. Um eine Missdeutung unserer Stellungnahme auszuschließen: Es geht uns nicht darum, gegen diese Geschäfte/Betriebe zu argumentieren, von deren Nähe wir auch profitieren, sondern um die in der politischen Bewertung vorgenommene Entkopplung von Lärm, Geschwindigkeit und Sicherheit. Aus unserer Darlegung geht sicher leicht nachvollziehbar hervor, dass in den verkehrsintensiven und damit auch lärmintensiven Zeiten bereits jetzt schon Tempo 50 gar nicht oder nur mit kurzfristigem Beschleunigen und anschließendem Bremsen (Lärm!!) möglich ist. Die sicher richtige Ausführung des Ingenieurbüros, dass gleichmäßig fließender Verkehr geringere Lärmemissionen verursacht, spricht somit eindeutig für die Schaffung einer Zone mit Tempo 30 von der Ampel beim Netto (Abzweig Freiherr-vom-Stein-Straße) bis zum geplanten Kreisverkehr beim Polizeiposten. Geschwindigkeitskontrollen in der Bahnhostraße, wie von der Stadtverwaltung für Tempo 50 geplant, wären zu den verkehrsintensiven Zeiten wirkungslos. Sie würden die „Raser“ und Lärmverursacher in den	Die Stadt Mössingen hat im Rahmen des „Verkehrskonzepts Innenstadt“ differenzierte Geschwindigkeitsregelungen entwickelt. Stationäre Überwachungsanlagen haben – vor allem bei geringer Anzahl – häufig zunächst nur einen punktuellen Effekt, da sie insbesondere Ortskundigen hinreichend

3			verkehrsarmen Zeiten richtigerweise bremsen. Geschwindigkeitskontrollen sind auch bei Tempo 30 sinnvoll und vermutlich notwendig. Abschließend noch eine Anmerkung unter dem Aspekt „Gleiches Recht für alle Bürger“: Es ist für die Anwohner der Bahnhofstraße und der Karl-Jaggy-Straße nicht nachvollziehbar, dass in der Grabenstraße, der Langen Gasse und Auf der Lehr (z. T. auch Landesstraßen) Tempo 30 geschaffen wurde und möglich ist, während dies in den beiden verkehrsreichsten innerstädtischen Straßen von der Stadtverwaltung nicht angestrebt wird. Mit unserer Stellungnahme fordern wir von Ihnen Herrn Bulander und dem Gemeinderat, nach der Anhörung die Sachlage mit neuen Erkenntnissen auch neu zu erörtern und zu bewerten. Wir halten auf der Grundlage unserer Argumente für angemessen, einen neuen Beschluss zu fassen und die Bahnhofstraße wie die Karl-Jaggy-Straße aus den o. g. Gründen zur Tempo 30-Zone zu erklären und die notwenigen verkehrsrechtlichen Schritte bei	bekannt sind. Gelegentlich ist sogar ein „kontraproduktiver“ Effekt durch Beschleunigen nach Passieren der Anlage zu beobachten. Allerdings kann bei einer entsprechenden Zahl stationärer Anlagen eine langfristige, auch flächenbezogene Wirkung erwartet werden. Der Lärmaktionsplan der Stadt Mössingen sieht für das gesamte Stadtgebiet und speziell für die Bahnhofstraße eine verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung vor. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird das Geschwindigkeitsüberwachungskonzept der Stadt Mössingen überprüft. Die Stadt Mössingen hat im Rahmen des „Verkehrskonzepts Innenstadt“ differenzierte Geschwindigkeitsregelungen entwickelt.

			den zuständigen Behörden einzuleiten. Wir machen unsere Stellungnahme öffentlich zugänglich, damit im Sinne einer möglichst umfassenden Meinungsbildung auch andere Betroffene Positionen beziehen können.	
4	01.10.2016	Bürger 4	Lieber Herr Bulander, ich hatte gerade ein Gespräch mit Wolfgang Pusch zur Frage nach der Verringerung der Lärmbelastung in Mössingen und speziell in der Bahnhofstraße. Ich möchte Ihnen hierzu kurz schreiben und tue dies nicht primär in meiner Funktion als Pfarrer, der natürlich auch ein Interesse daran hat, dass zu Gottesdienstzeiten oder während Kirchenkonzerten die Lärmbelastung von draußen möglichst gering ist (wir hatten in diesem Sommer hier einige Probleme), sondern hauptsächlich als Anwohner an der Bahnhofstraße. Ich begrüße es sehr, dass die Stadt die Lärmbelastung an der Bahnhofstraße, die immer wieder außerordentlich hoch ist, verringern möchte. Für meine Frau und mich ist oft keinerlei Gespräch an der Haustür mit Menschen möglich, weil der Verkehrslärm dies nicht zulässt. Der Reflexionslärm dringt weiterhin auch massiv in den Gartenbereich hinterm Haus ein. Jede Maßnahme, die diese Belastung verringert, ist hier gut. Mir ist die komplexe Gesamtsituation der Bahnhofstraße als Landes- und Vorhaltestraße bewusst. Ich weiß, dass eine grundsätzliche	

4			Einrichtung dieser Straße als Tempo-30-Zone nicht einfach ist. Dennoch halte ich persönlich einige Maßnahmen, die weniger weit gehen, für leicht, einfach und schnell umsetzbar: 1. Eine **Geschwindigkeitskontrolle** („Blitzer“), wie sie ja geplant ist, würde das teilweise extreme Beschleunigen von PKWs und Motorrädern unterbinden. Lärmspitzen würden dadurch geringer. 2. Die ebenfalls geplante Einrichtung der **Ampelquerung vor der Martin-Luther-Kirche** wird den Verkehr weiterhin verlangsamen und zudem die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen, denn gerade hier queren enorm viele Personen die Straße. 3. Das Einrichten einer **Tempo 30-Zone von 22:00 bis 06:00 Uhr** (wie z. B. in Endingen an der B 27) würde gerade zur Nachtzeit eine weitere Lärm-Entspannung bringen. Vor allem in den Sommermonaten ist eine echte Nachtruhe bei geöffneten Fenstern bislang oft unmöglich. 4. Eine weitere Maßnahme, die ich im Gespräch mit Herrn Pusch vorgeschlagen habe, wäre ein komplettes **Durchfahrverbot für sämtlichen Durchgangs-Schwerlastverkehr**. Die tiefen Frequenzen der LKW, der Krach beim An- und auch beim Vorbeifahren sowie die Abgasbelastung sind an der Bahnhofstraße weder notwendig noch zumutbar. Im Zuge der	Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird das Geschwindigkeitsüberwachungskonzept der Stadt Mössingen überprüft. Die signalisierte Fußgängerfurt vor der Martin-Luther-Kirche wird von der Stadt Mössingen angestrebt. Die berechneten Pegelwerte in der Bahnhofstraße erreichen nur vereinzelt die Werte des vordringlichen Handlungsbedarfs von > 70 dB(A) tags und > 60 dB(A) nachts. Eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme wie eine Geschwindigkeitsreduzierung kommt daher aus Lärmschutzgründen für die Bahnhofstraße nicht in Betracht. Ein Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr aus Lärmgründen setzt voraus, dass die Pegelwerte des vordringlichen Handlungsbedarfs von > 70 dB(A) tags und > 60 dB(A) nachts bei einer großen Zahl von Betroffenen überschritten werden. Die berechneten Pegelwerte in der Bahnhofstraße erreichen nur vereinzelt die

4			Stadtentwicklung und Erhöhung der innerstädtischen Attraktivität sollte das Interesse aller Verantwortlichen darin bestehen, gerade diesen Durchgangsverkehr konsequent dorthin zu verlagern, wo er hingehört: auf den Nordring. Durch all diese Maßnahmen könnte meines Erachtens schnell und einfach eine Lärmentspannung erreicht werden, ohne gleich die grundsätzliche und am weitesten gehende Option der festen Tempo 30-Straßen mit all den damit einhergehenden Schwierigkeiten durchfechten zu müssen. Gleichwohl sollte diese Option im Blick behalten und mittel- bis langfristig umgesetzt werden.	Werte des vordringlichen Handlungsbedarfs von > 70 dB(A) tags und > 60 dB(A) nachts. Eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme wie ein Durchfahrtsverbot kommt daher leider nicht in Betracht. Der überörtliche Schwerverkehr wird durch die Wegweisung grundsätzlich über den Nordring geführt.
5	09.10.2016	Bürger 5	Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, sehr geehrte Damen und Herren Gemeinderäte, sehr geehrter Herr Räuchle, wir haben Kenntnis von der Thematisierung des Lärmaktionsplans in der Gemeinderatssitzung vom 25.07.2016 und möchten hiermit als betroffene Anwohner der Bahnhofstraße unsere Stellungnahme abgeben. In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf die öffentliche Stellungnahme von Bürger 3 vom 08.08.2016, deren ausführlicher Analyse und Argumentation wir uns anschließen. Wir erwarten von der Stadtverwaltung, dass sie die angemessene Balance zwischen Unternehmens- und Anwohnerinteresse in allen Wohn- und Mischgebieten wiederherstellt und dabei alle Wohn-/Mischgebiete gleichbehandelt. Wenn Anwohner Auf	

5			der Lehr mit Tempo 30 geschützt werden, dann steht diese Maßnahme auch den Anwohnern der Bahnhofstraße zu. Wir befürworten somit folgende Maßnahmen: • Verbannung des Schwerlastverkehrs aus Bahnhofstraße und Karl-Jaggy-Straße, ausgenommen notwendige Fahrten wie z. B. Anlieferungen für die dort verorteten Unternehmen. • Begrenzung der maximal zulässigen Geschwindigkeit für alle Fahrzeuge auf Bahnhof- und Karl-Jaggy-Straße auf 30 km/h, mindestens im Zeitraum von 20:00 Uhr bis 08:00 Uhr. • Installation von „Blitzern“ auf Bahnhof- und Karl-Jaggy-Straße. Gerade abends fahren manche Fahrzeuge (z. B. Motorräder, Jugendliche von den Tankstellen kommend,…) mit zweitweise deutlich mehr als 50 km/h durch die Bahnhofstraße (Straßenrennen/Überholmanöver zwischen Kreisverkehr und Ampel). Bitte nehmen Sie öffentlich Stellung zu diesen	Ein Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr aus Lärmgründen setzt voraus, dass die Pegelwerte des vordringlichen Handlungsbedarfs von > 70 dB(A) tags und > 60 dB(A) nachts bei einer großen Zahl von Betroffenen überschritten werden. Die berechneten Pegelwerte in der Bahnhofstraße erreichen nur vereinzelt die Werte des vordringlichen Handlungsbedarfs von > 70 dB(A) tags und > 60 dB(A) nachts. Eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme wie ein Durchfahrtsverbot kommt daher nicht in Betracht. Der überörtliche Schwerverkehr wird durch die Wegweisung grundsätzlich über den Nordring geführt. Die Stadt Mössingen hat im Rahmen des „Verkehrskonzepts Innenstadt" differenzierte Geschwindigkeitsregelungen entwickelt. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird das Geschwindigkeitsüberwachungskonzept der Stadt Mössingen überprüft.

			Maßnahmen, auch im Hinblick auf die nächsten Wahlen.	
6	07.02.2017	Bürger 6	Nachdem in der Kernstadt und in den Vorstädten von Mössingen der alltägliche Lärm gemessen wurde, möchte ich eine Eingabe machen: Bitte berücksichtigen Sie auch die Bewohner am Heerweg in Richtung Kreuzung Nordring. Da bei uns eine neue Siedlung mit hauptsächlich jungen Familien – viele kleine und Schulkinder – gebaut wurde, mit Namen Klingler Ost und auf der gegenüberliegenden Seite ein neues Gewerbe- und Industriegebiet angelegt wurde, möchte ich doch nochmals einige Punkte anführen: 1. Aus Richtung Mössingen kommend beschleunigen hauptsächlich bei schönem Wetter sogenannte Poser möglichst schon ab der Firstwaldstraße ohne Rücksicht auf Verluste, hauptsächlich recht laut und lästig sein. 2. Da an dieser Straße viele Einfahrten zu gewerblich genutzten Anlagen sind, ebenso zum Einkaufsmarkt Netto, ist dringend eine Regelung von Nöten wie z. B. ab Ortsschild Tempo 30 oder Parkbuchten, die Geschwindigkeit reduzieren.	Kenntnisnahme. Im Heerweg werden die Werte des vordringlichen Handlungsbedarfs von > 70 dB(A) tags und > 60 dB(A) nachts nicht erreicht. Eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme wie eine Geschwindigkeits-reduzierung kommt daher aus Lärmschutz-gründen für den Heerweg nicht in Betracht. Eine Verengung der Fahrbahn durch Parkbuchten und Bepflanzungen o.ä. führt zu Abbrems- und Beschleunigungs-vorgängen. Diese Verunstetigung des Verkehrs ist aus schalltechnischer Sicht kontraproduktiv und führt zu einer Erhöhung

6			3. Das Ortsschild sollte in Richtung Kreuzung Nordring versetzt werden. Die Wohngebiete und Gewerbegebiete entlang des Heerwegs gehören ja wohl auch noch zu Mössingen. 4. Als Letztes möchte ich noch stationäre Blitzanlagen vorschlagen. Was in Öschingen schon seit Jahren praktiziert wird, ist ja wohl in der großen Stadt Mössingen auch möglich.	der Störwirkung des Straßenverkehrs. Die Position des Ortsschilds unterliegt rechtlichen Vorgaben (beidseitige Bebauung, Grundstückserschließung). Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird das Geschwindigkeitsüberwachungskonzept der Stadt Mössingen überprüft.
7		Bürger 7	Tempo 30 (auch im Südring)	Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmgründen setzt bei einer großen Zahl von Betroffenen eine Überschreitung der Pegelwerte des vordringlichen Handlungsbedarfs von > 70 dB(A) tags und > 60 dB(A) nachts voraus. Dieses ist im Bereich der Johannes-Gutenberg-Straße nicht gegeben.
8	24.01.2017	Bürger 8	Wir sind Ende Juli 2015 vom Tilsiter Weg 19 in die Wohnung eines Mehrfamilienhauses in der Johannes-Gutenberg-Str. 36 umgezogen. Wir stellen fest, dass diese Straße zunehmend immer stärker befahren wird, vor allem von Durchgangs- und Berufsverkehr, überwiegend sind das Fahrzeuge aus den Landkreisen Zollernalb und Reutlingen, sowie von LKWs, die sowohl mit oder ohne Hänger, als auch mit Auflieger, sogar mit Langholz, hier mit lautem Getöse durchbrettern. Am stärksten wird diese sehr negative Beeinträchtigung der Wohnqualität in den Morgenstunden von 05:30 Uhr bis 08:30 Uhr und in den Abendstunden von 15:30 Uhr bis 19:00 Uhr	

			wahrgenommen. Selbst nachts rasen hier immer wieder Fahrzeuge durch, die sich oft auch nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung 50 km/h halten. Ein ganz großes Ärgernis für die Anwohner ist Folgendes: In der Mitte der Straße liegt auf Höhe der Gebäude Nr. 34, 36, 39, 43 ein etwas abgesenkter Abwasserschacht. Beim Überfahren des Schachtdeckels erfolgt jedes mal ein lauter Knall. Bei Nacht sitzt man aufrecht im Bett und meint, man hat sich auf einen Truppenübungsplatz verirrt. Um in dieser Straße die Geschwindigkeit ein wenig zu beeinflussen, könnte man beispielsweise eine in unmittelbarer Nähe stehende Fußgängerampel, die vor allem von Schulkindern benutzt wird, so einstellen, dass sie in der Grundeinstellung „Rot“ ist und erst bei herannahendem Verkehr geschwindigkeitsabhängig auf „Grün“ umschaltet (Beispiel Butzenbadstraße). Wer also zu schnell fährt, würde zumindest eingebremst. Ideal und wünschenswert wäre natürlich „Tempo 30“.	Die Stadt Mössingen nimmt die Sanierung der abgesackten Schachtdeckel in den Lärmaktionsplan mit auf und wird sich um eine zeitnahe Umsetzung bemühen. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmgründen setzt bei einer großen Zahl von Betroffenen eine Überschreitung der Pegelwerte des vordringlichen Handlungsbedarfs von > 70 dB(A) tags und > 60 dB(A) nachts voraus. Dieses ist im Bereich der Johannes-Gutenberg-Straße nicht gegeben.
8			In Absprache mit den umliegenden Bewohnern der Gebäude 34, 34/1, 36, 39, 43, 45 richten wir hiermit die Bitte an Sie, uns als Bürgerinnen und Bürger der Stadt Mössingen behilflich zu sein, unsere Wohn- und Lebensqualität in der Johannes-Gutenberg-Straße zu verbessern. Besonders wichtig für die Anwohner wäre vor allem die Anpassung (Plan zum Straßenbelag) des beim Überfahren einen enormen Lärm verursachenden Abwasserschachtes mittig in der Fahrbahn, der u. a.	Die Stadt Mössingen nimmt die Sanierung der abgesackten Schachtdeckel in den Lärmaktionsplan mit auf und wird sich um eine zeitnahe Umsetzung bemühen.

			auch für die ständigen Nachtruhestörungen mit verantwortlich ist. Besonders laut wird es dann, wenn Schwerlastverkehr hier durchbrettert.	
9	28.02.2017	Bürger 9	**Klarstellung zur E-Mail von Bürger 8 vom 22.02.2017 betreffs Lärm in der Johannes-Gutenberg-Straße – Lärmaktionsplan.** Bürger 9 hat am 28.02.2017 bei der Stadtverwaltung angerufen und klargestellt, dass entgegen der Darstellung von Bürger 8 mit ihm keine Absprache stattgefunden habe. (E- Mail vom 24. Januar 2017) Bürger 9 ist dafür, dass Tempo 50 km/h in der Johannes-Gutenberg-Straße bleibt.	Kenntnisnahme.
10	03.03.2017	Bürger 10	Da sich das Neubaugebiet Klingler Ost teilweise außerhalb des Ortsschildes befindet, bemerken wir in unserer Wohnlage eine deutliche Lärmbelästigung durch den Straßenverkehr. Wir wohnen im vorletzten Haus des Renettenweges, und etwa auf unserer Höhe beginnen die meisten Autofahrer mit der Beschleunigung nach dem Passieren des Ortsschildes. Speziell diese Beschleunigung von 50 km/h auf 70 km/h ist deutlich wahrnehmbar und störend. Darum nun unser Vorschlag: 1. Möglichkeit: Man könnte das Ortsschild um die wenigen Meter entlang der L385 versetzen, auf die Höhe der Ortsrandbebauung. Somit würden sich alle Häuser hinter dem Ortsschild und folglich in der Zone 50 km/h befinden. 2. Möglichkeit: Der gesamte Abschnitt der L385 wird bis zur Kreuzung mit der K6934 auf 50 km/h begrenzt. Somit entfällt jeglicher	Die Position des Ortsschilds unterliegt rechtlichen Vorgaben (beidseitige Bebauung, Grundstückserschließung). Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h aus Lärmgründen setzt bei einer großen Zahl von Betroffenen eine

10			Beschleunigungslärm auf diesem Abschnitt, da dieser ohnehin nicht sehr lang ist, und der eben genannten Kreuzung L385 / K6934 wieder abgebremst werden muss.	Überschreitung der Pegelwerte des vordringlichen Handlungsbedarfs von > 70 dB(A) tags und > 60 dB(A) nachts voraus. Dieses ist im Bereich der L 385 nicht gegeben.
11	26.01.2017	Bürger 11	Ich war gestern bei der Erläuterung des Aktionsplanes im Rathaus. Nach Vergleich der Daten Mössingen mit Ortsteilen, und Südring-West bin ich auch durch spontane Messungen und Zählungen der Meinung, dass die Werte zu niedrig angesetzt wurden. Ich bitte Sie deshalb, wie auch persönlich schon besprochen, im Bereich des westlichen Südrings, am besten an unserer Grundstücksgrenze, mit dem neuen Zählgerät erst mal den Fahrzeugstrom zu messen. Das Gerät kann hier sicher angebracht werden. Nachdem die Lärmwerte aus den tatsächlichen Begebenheiten berechnet werden, sollte das tatsächliche Umfeld berücksichtigt werden, wie z. B. die Fahrzeugmenge, die Steigung der Straße, Lage der Straße zu unserem Gebäude und nicht zuletzt die gefahrenen höheren Geschwindigkeiten. Ich bin sicher, dass die Werte von den zugrunde gelegten Werten in der Gutenbergstraße möglicherweise erheblich abweichen.	Als Verkehrskennwerte für die Allee Kanton Saint-Julien wurden Zähldaten der Stadt Mössingen aus dem Jahr 2014 herangezogen. Da diese Daten relativ aktuell sind, ist nicht vorgesehen, erneut zu zählen, zumal die seinerzeitige Verkehrsmenge von täglich 2.400 Fahrzeugen deutlich unter den Belastungszahlen der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung von täglich 8.200 Fahrzeugen liegt. Im dreidimensionalen Berechnungsmodell zum Lärmaktionsplan der Stadt Mössingen sind sowohl die Verkehrskennwerte der jeweiligen Streckenabschnitte, die Schwerverkehrsanteile, die Mehrfachreflexionen und die Steigungen als auch alle Gebäude und weitere Reflexkanten eingegeben und wurden bei den Berechnungen bereits berücksichtigt. Dabei sind nach den gültigen Berechnungsvorschriften die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten anzusetzen.
12	17.02.2017	Bürger 11	• **Unabhängig** zum Lärmaktionsplan sind zur Verbesserung unserer Situation sofortige Aktionen notwendig und mit geringem Aufwand möglich:	

12			Die Geschwindigkeitsbegrenzungsschilder sollten wiederholt werden: In Richtung Belsen kann an unserem Grundstück, vor einbiegen in den Feldweg, am vorhandenen Schild ein zusätzliches 50er Schild angebracht werden. Ebenso in der Gegenrichtung am Fußweg zum Friedhof, in Richtung Mössingen, auch am vorhandenen Verkehrsschild. In der Weiterführung kurz vor der Kreuzung Dreifürstensteinstraße sollte das vorhandene Schild besser hervorgehoben werden, dieses ist vom fließenden Verkehr schlecht wahrnehmbar. Zum Lärmschutz an der Straße können Schallschutzwände (z. B. auch durchsichtig) an der Grenze angebracht werden. Dies ist kein großer Aufwand und bringt bereits eine beachtliche Verminderung. Allein die von uns angebrachte Holzwand hat eine Verringung um bis zu 4 dB gebracht. Dies wird in anderen Gemeinden, z. B. Nehren oder auch Gomaringen auch so praktiziert. Diese Maßnahmen können wirklich kurzfristig umgesetzt werden.	Die Straßenverkehrsschilder in Mössingen wurden entsprechend der StVO aufgestellt. Lärmschutzwände sind ein bewährtes und effektives Mittel zur aktiven Lärmminderung. Sie müssen den Anforderungen der ZTV-Lsw entsprechen und sind mit teils hohen Kosten verbunden. Im innerstädtischen Bereich sind Lärmschutzwände oft nicht einsetzbar, da die Erschließung der Grundstücke gewährleistet sein muss. Auch städtebauliche Gründe sprechen häufig gegen eine Lärmschutzwand innerorts. Der Bau von Lärmschutzwänden wurde in der Maßnahmenplanung zum Lärmaktionsplan der Stadt Mössingen geprüft. In den von Pegeln des vordinglichen Handlungsbedarfs betroffenen Gebieten im Stadtgebiet Mössingen sind keine Lärmschutzwände möglich. Ausgenommen ist Bad Sebastiansweiler, dort sind in der Entwurfsplanung Lärmschutzwände und –wälle an der geplanten Trasse bereits vorgesehen.

13	24.02.2017	Bürger 12	Wie wir den am 25. Januar 2017 vom BS-Ingenieurbüro Ludwigsburg vorgestellten Berechnungen entnehmen konnten, lag 2015 die Lärmbelästigung in der Butzenbadstraße mit bis zu 7800 Fahrzeugen pro Tag bei 63 dB. Das war vor der Sanierung der B 27 in Ofterdingen im Jahr 2016. Aufgrund der während der Sanierung nötigen Umleitung erhöhte sich das Verkehrsaufkommen in Bästenhardt zunehmend, da ein Großteil des Verkehrs bei Bad Sebastiansweiler nach Bästenhardt ausgeleitet wurde. Leider wird dieser Alternativweg auch nach Sanierungsende von vielen Fahrzeugen mit überwiegend Hechinger oder Balinger Kennzeichen weitestgehend beibehalten. Dadurch hat sich das Verkehrsaufkommen im Vergleich zu den Erhebungen von 2015 deutlich erhöht, mit all seinen negativen Begleiterscheinungen. Da ohne den Bau der B 27 nicht mit einer Abnahme des Straßenverkehrs zu rechnen ist, wäre es sinnvoll die Lärmpegel-Messungen in der Butzenbadstraße zu aktualisieren (siehe unten). Um zwischenzeitlich vor Ort eine Entspannung der doch sehr prekären Verkehrssituation zu erreichen, schlagen wir folgende Maßnahmen vor: • Begrenzung auf Tempo 30 in der Butzenbadstraße, evtl. auch nur partiell im Bereich Tannenstraße und Pappelstraße.	Im aktuellen Bedarfsplan des Bundes (BVWP 2030) ist der zweibahniger Ausbau der B 27 zwischen Bodelshausen und Nehren als vordringlicher Bedarf enthalten. Die Maßnahme befindet sich derzeit im Vorentwurf. Mit Pegeln von max. 64 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts liegen die Werte in der Butzenbadstraße deutlich unterhalb der Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, ab denen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie eine Geschwindigkeitsreduzierung in Betracht kommen. Somit kann eine

13			• Alternativ: Verkürzung der Ampelphasen bei der Auffahrt K 6933 zur B 27 bei Bad Sebastiansweiler (Durchfahrt max. 10 Fahrzeuge); Fahrbahnverengungen der Butzenbadstraße. Möglich durch Rückbau der Straße im Bereich Tannenstraße bis Pappelstraße, machbar durch Bepflanzungen oder provisorische Parkbuchten. **Zu Tempo 30** § 45 der StVO sieht u. a. vor, dass die zuständige Straßenbehörde (Stadt Mössingen, weil Ortsstraße) in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie **hohem Querungsbedarf** Tempo 30 – einführen können. Wir sind der Meinung, dieser Aspekt trifft hier zu. Die Butzenbadstraße trennt Bästenhardt in zwei Teile, und ohne verkehrsbauliche Maßnahmen ist – zumindest in Stoßzeiten – eine gefahrlose Überquerung der Fahrbahn nicht möglich. Sie haben dies unseres Erachtens ebenfalls so gesehen und aus diesem Grund im Bereich Tannenstraße sinnvollerweise zwei Fußgängerüberquerungshilfen gebaut, wofür wir der Stadt sehr dankbar sind. Auf einschlägigen Internetseiten ist zu lesen, wie Verkehrsminister Dobrindt Städte dazu auffordert, in Hauptstraßen, die sich in der Nähe von Kindergärten, Altenheimen und Schule befinden, Tempo 30 einzurichten.	Temporeduzierung auf v = 30 km/h in der Butzenbadstraße im Zuge des Lärmaktionsplanes nicht umgesetzt werden. Eine Verkürzung der Ampelphasen sowie eine Verengung der Fahrbahn durch Parkbuchten und Bepflanzungen o.ä. führen häufig zu Abbrems- und Beschleunigungsvorgängen. Diese Verunstetigung des Verkehrs ist aus schalltechnischer Sicht kontraproduktiv und führt zu einer Erhöhung der Störwirkung des Straßenverkehrs. Im Lärmaktionsplan wird geprüft, ob Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen eingerichtet werden können. Weitere Voraussetzungen für Geschwindigkeitsbeschränkungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmgründen setzt bei einer großen Zahl von Betroffenen eine Überschreitung der Pegelwerte des vordringlichen Handlungsbedarfs von > 70 dB(A) tags und > 60 dB(A) nachts voraus. Dieses ist im Bereich der Butzenbadstraße nicht gegeben. Die Einführung von Tempo 30 an Schulen, Kindergärten, Pflegeeinrichtungen, Krankenhäuser etc., die nicht durch Lärmschutz begründet wird, kann im Lärmaktionsplan der Stadt Mössingen nicht

13			Dieser Punkt ist ebenfalls erfüllt, wenn wir an die Kindergärten Halde und Stettiner Straße denken. Der Kindergarten Stettiner Straße liegt sogar direkt neben der Butzenbadstraße. Die Tempo 30 – Regelung ist für viele Städte mittlerweile zur Herzensangelegenheit geworden. Auf bekannten Ortsdurchfahrten, wie in Unterjesingen, Hirschau, Nehren, Ohmenhausen, Reutlingen und Tübingen – bei denen es sich oftmals sogar um Bundes- und Landesstraßen handelt – wurde zum Schutz der Wohnbevölkerung Tempo 30 angeordnet (und dies nicht nur aus Lärmschutzgründen). In diesem Zusammenhang ist uns nicht bekannt, dass übergeordnete Behörden dagegen Einspruch erhoben haben. Manche Gemeinden, wie z. B. Nehren, kaufen sogar Kreisstraßen, um die Temporeduzierung schneller umsetzen zu können. Wir brauchen in Bästenhardt keine Durchgangsstraße im Sinne der „alten“ StVO. Wir sehen als neue Durchgangsstraße die L 384 in der Verlängerung des Nordrings vom EDEKA Kreisel nach Ofterdingen. Durch deren Bau ist keiner gezwungen durch Bästenhardt zu fahren, um nach Hechingen oder Balingen zu gelangen, es sei denn, er will abkürzen. Aus den genannten Gründen sind wir der Meinung, dass Mössingen ohne Probleme den mutigen Beispielen anderer Gemeinden folge könnte. Dem Bfb liegen rund 130 Unterschriften vor, die unsere Anliegen unterstützen. Wir meinen, dass	festgesetzt werden. Die Stadt Mössingen wird die Einführung von Tempo 30 an sozialen Einrichtungen prüfen.

13			zumindest die Umsetzung des einen oder anderen Vorschlags zu einer deutlichen und nachhaltigen Verbesserung der Wohnqualität in Bästenhardt beitragen würde.	
14	26.02.2017	Bürger 13	Zu der Erstellung haben wir noch einige Fragen: • Wann genau wurde die Messung vorgenommen • Wer hatte bestimmt wo die Messung gemacht wird Unseres Erachtens wurde die Messung nicht realistisch vorgenommen. Obwohl in der Butzenbadstraße laut Plan das höchste innerörtliche Verkehrsaufkommen herrscht (abgesehen von der Bahnhofstraße), wurde nur an einer Stelle eine Messung vorgenommen (Gebäude 65). Auffällig ist, dass die Messungen knapp unter einer gesundheitlichen Gefährdung (> 65 dB Tag, bzw. 55 dB Nacht) liegen. Das Messgerät wurde ca. 30 m nach der Ampel, 20 m nach der Bushaltestelle aufgebaut. Auf der anderen Straßenseite befindet sich auch eine Bushaltestelle. Dadurch ist keine realistische Messung möglich, da sowieso langsamer gefahren wird. Über eine kurze Stellungnahme und die Beantwortung unserer Fragen würden wir uns freuen.	Die Verkehrserhebung erfolgte am Mittwoch 15. Oktober 2014 durch das Ingenieurbüro BS Ingenieure, Ludwigsburg. Erhoben wurde die Verkehrsbelastung am Knotenpunkt K 6933 Sebastiansweilerstraße/ Butzenbadstraße (alle drei Äste), sowie am Knotenpunkt Butzenbadstraße/Daimlerstraße (alle drei Äste). Die Erhebung wurde speziell für den Lärmaktionsplan erstellt. Die Festlegung der Standorte erfolgte vom Ingenieurbüro in Abstimmung mit der Stadt. Die Lärmkartierung des Lärmaktionsplans der Stadt Mössingen erfolgte nach den gesetzlichen Vorgaben im Immissionsschutz anhand von Berechnungen. Dies aus gutem Grund, denn eine Schallpegelmessung stellt immer nur eine Momentaufnahme dar (gerade vorherrschende Verkehrsmenge, gefahrene Geschwindigkeit, vorherrschende Windstärke und -richtung, aktuelle Luft-feuchtigkeit etc.). In die Lärmkartierung des Lärmaktionsplans wurde das komplette Stadtgebiet Mössingen (jedes Haus mit Wohnnutzung) einbezogen. Das bedeutet, dass für jedes Wohnhaus Lärmpegel berechnet wurden. In der Tabelle im Anhang des Lärmaktionsplanes sind

				ausschließlich die Gebäude aufgelistet, an denen ein Fassadenpegel > 55 dB(A) im Zeitbereich nachts auftritt. Für die Butzenbadstraße ist dies nur an den Gebäude Nr. 65 und 65/1 der Fall.
14	27.02.2017	Bürger 13	Sehr geehrter Herr Räuchle, Danke für die schnelle Rückmeldung. Ihrer Antwort entnehmen wir, dass jeweils 3 Messgeräte an den von Ihnen angegeben Abzweigungen aufgestellt wurden. Ist das korrekt? Die von uns aufgeführte Stelle beim Don Bosco haben wir nicht beobachtet, sondern dem Gutachten entnommen. In diesem Gutachten konnten wir allerdings weder Angaben zur Daimlerstraße noch zum Abzweig Butzenbadstraße / Sebastiansweilerstraße finden. Können Sie uns die dB-Zahlen dieser Messungen noch nennen? Vielen Dank.	Die Verkehrserhebung an den Knotenpunkten Butzenbadstraße/K 6933 Sebastiansweilerstraße sowie Butzenbadstraße/Daimlerstraße wurde manuell durchgeführt. Dabei wurden jeweils alle drei Äste gezählt. Messgeräte wurden weder zur Verkehrserhebung noch zur Lärmkartierung des Lärmaktionsplanes eingesetzt.
14	01.03.2017	Bürger 13	Danke für die schnelle Rückmeldung. Könnten Sie uns noch sagen auf welcher Grundlage diese Berechnungen zustande kommen? In der Reihe mit den Gebäuden 65 und 61/1 stehen ja mehrere Häuser. Außerdem können wir die Aussage von Herrn Räuchle : „Erhoben wurde die Verkehrsbelastung an der Abzweigung K 6933 Sebastiansweilerstraße / Butzenbadstraße (alle drei Äste), sowie am	Grundlage der Berechnung ist das jeweilige Verkehrsaufkommen mit Schwerverkehrs-anteil, die zulässige Höchstgeschwindigkeit, der Zustand des Fahrbahnbelags, die Steigung der Straße, die Mehrfach-reflexionen die auftreten sowie der Abstand der Gebäude zur Straße etc. Im dreidimensionalen Berechnungsmodell sind alle Gebäude sowie das aktuelle Gelände-modell der Stadt Mössingen enthalten.

14			Verknüpfungspunkt Butzenbadstraße / Daimlerstraße (alle drei Äste). Die Erhebung wurde speziell für den Lärmaktionsplan erstellt.“ Nicht richtig zuordnen.	Es wurden für alle Wohngebäude in der Butzenbadstraße Lärmpegel berechnet. An den Wohngebäuden Butzenbadstraße 65 und 65/1 treten Pegelwerte von > 55 dB(A) auf, an den anderen Gebäuden der Reihe liegen die Pegelwerte unter 55 dB(A). Die Verkehrserhebung für den Lärmaktions-plan wurde im Rahmen der Verkehrs-untersuchung „Verkehrserhebungen Analyse 2014“ durchgeführt. Dabei wurde auf der Butzenbadstraße an folgenden Zählstellen der Verkehr gezählt: Knotenpunkt Butzenbadstraße / K 6933 Sebastiansweilerstraße sowie am Knotenpunkt Butzenbadstraße / Daimler-straße. Dabei wurden jeweils alle drei Äste gezählt.
15	05.10.2016	Bürger 14	Liebe Ortschaftsräte, lieber Wolfgang, ich möchte im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Lärmaktionsplans (vgl. Amtsblatt vom 29.07.2016) – oder im Vorgriff darauf, falls sie noch bevorsteht – eine kurze Stellungnahme abgeben. Sie soll ebenso wie meine Mail vom 24.07.2016 als Denkanstoß und nicht als Kritik verstanden werden, denn ich kenne und schätze Eure Arbeit. Aus meiner Sicht ist ein Gebot der Vernunft, die Lärmminderung auch unter Aspekten der Verkehrssicherheit zu betrachten, wenn mehrere Maßnahmen in Betracht kommen, aber nur eine doppelt wirkt, nämlich **Lärm und Gefahren dauerhaft reduziert**. Angesichts der Sicherheitslage auf unserer	Kenntnisnahme. Das Thema Verkehrssicherheit ist nicht

15			Ortsdurchfahrt ist diese doppelte Wirkung besonders wichtig: 18 Einmündungen, 1,1 km zweiseitig bebaut, zunehmend hohes Verkehrsaufkommen und zunehmender Schwerlastverkehr, ungesicherte Querungen durch Radfahrer und Fußgänger (überwiegend Kinder und Jugendliche), partiell schmale Gehwege, unübersichtliche Straßenverhältnisse und weitere Risiken – alles belegt durch die Verkehrsschau am 26.06.2013 und eine daraus resultierende Verkehrszählung am 11.07.2013. Der OR hat Tempo 30 aus der Sorge heraus verworfen, dass die Hauptbuslinie 155 ihre Taktzeiten nicht einhalten kann, wenn die Busse innerorts nicht schneller als 30 km/h fahren dürfen. Denn man müsse die ganze Ortsdurchfahrt (1,4 km) und die Gustav-Schöller-Str. bis zur Wendeplatte in die Tempo 30-Zone einbeziehen. <u>Meine Sicht der Dinge:</u> 1. Ja, die ganze Ortsdurchfahrt und die Gustav-Schöller-Str. bis zur Wendeplatte (700m) oder bis zum letzten Wohnhaus oberhalb der Einmündung Panoramastraße (1.050 m) in die 30km/h Zone einbeziehen. Im unteren Teil der Gustav-Schöller-Straße (rd. 330m), wo Fußgänger queren und Autos auf der Fahrbahn parken, ist dies schon aus Sicherheitsgründen notwendig. Innerörtliche Verkehrsverlagerungen sind nicht zu befürchten. Das Altenbach-Problem (Abkürzungsfahrten mit überhöhter Geschwindigkeit) existiert seit Jahren und sollte im Einvernehmen mit den Anwohnern	Gegenstand des Lärmaktionsplans. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind getrennt vom Lärmaktionsplan umzusetzen. Auf Nachfrage der Stadt vom 22.05.2017 über das Landratsamt wurde vom RSV am 01.06.2017 und vom Busbetreiber Fa. Edel am 07.06.2017 mitgeteilt: RSV: „Aus meiner Erfahrung haben 30er -Zonen keinen großen Einfluß auf Busfahrzeiten. Die Maßnahme Öschingen hat in Variante 2 (incl. Schöllerstraße) ein Fahrzeitverlängerung von 1 Minute pro Richtung zur Folge. Die Variante 1 hat für die Fahrzeit keine Relevanz, die Maßnahme Mössingen tangiert die Linie 155 gar nicht.“ Fa. Edel: „Die Reduzierung der Geschwindigkeit in der OD Reutlinger Straße würde die Fahrzeit um 1 Minute verlängern. Die Reduzierung der Geschwindigkeit in der Gustav-Schöller-Straße würde die Fahrzeit

15			beispielsweise mit Fahrbahnschwellen gelöst werden. <u>Anmerkung:</u> In meiner Betrachtung ging ich davon aus, dass die Ortsdurchfahrt nur im Bereich der zweiseitigen Bebauung (Knödler-Haus bis Mühlweg, bgl. Orthobild unten) auf eine Länge von rd. 1.100 m für einen „lärmmindernden Belag“ in Betracht kommt. Jenseits dürften die Wohnhäuser außerhalb der kritischen Lärmpegel liegen. 2. Vermutlich gibt es eine Software, mit der man die „Verlangsamung“ der Buslinien durch Tempo 30 in Relation zum Kursverlauf und Verkehrsaufkommen berechnen und notwendige Verschiebungen im Fahrplan sowie in den Umlaufzeiten ermitteln kann. Längere Umlaufzeiten und daraus resultierende Sprungkosten sind kritisch. Klar muss diese Frage geprüft werden, bevor man sich für Tempo 30 entscheidet. Der reale Zeitverlust durch Tempo 30 dürfte für die Buslinie 155 bei 1,5 Minuten bis höchstens 2,5 Minuten liegen – bezogen auf eine 2,8 km lange Strecke Ortsdurchfahrt + Gustav-Schöller-Str. / Wendeplatte. Denn die maßgebliche Durchschnittsgeschwindigkeit liegt bei Tempo 30 näher an der zulässigen Höchstgeschwindigkeit als bei Tempo 50. Zumindest in den relevanten, verkehrsreichen Zeiten: so beträgt der Zeitverlust bei 30 km/h versus 40 km/h Durchschnittsgeschwinigkeit 1,4 Minuten (4,2 rsp. 5,6 Minuten Fahrzeit) – bei 25 km/h versus 40 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit	um 1 Minute verlängern. Beide Maßnahmen zusammen würden dann 2 Minuten ergeben. Eine Verlängerung der Fahrzeit ist mit den jetzigen Plänen möglich, was unsere Fahrten angeht. Bei den Fahrten die in Gönningen am Rathaus enden und anfangen sollten eventuell die Umsteigeverbindungen geprüft werden. Eine Überprüfung der Zuganschlüsse wäre auch empfehlenswert, ist aber wahrscheinlich problemlos. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit zur Nachtzeit hätte keine Auswirkung auf den ÖPNV.“

15			2,52 Minuten (4,2 rsp. 6,72 Minuten Fahrzeit). Welche Einschätzung die richtige ist und welche Konsequenzen die ÖPNV-Planer daraus ziehen müssen, sollte man mit Verkehrsplaner Tobias Schmauder besprechen: http://www.kreis-tuebingen.de/,Lde/307161.html. Nach meinem Kenntnisstand ist eine Verschlechterung der ÖPNV-Anbindung Öschingens infolge Tempo 30 nicht zu befürchten – weder in der Linienführung noch in Taktzeiten. ÖPNV-Macher sind sich einig: „T30 verbessert grundsätzlich die Qualität und die Sicherheit des Zugangs zu den Haltestellen des ÖPNV." 3. Tempo 30 ist ein Schreckgespenst für eilige Autofahrer, Motorradfahrer und Berufskraftfahrer. Ihnen macht die gefühlte Langsamkeit zu schaffen. Wenn man rechnet, dann ist der Zeitverlust erträglich – es sei denn, dass man LKW-Maut-pflichtige Strecken umfährt (wogegen eine 30 km/h-Ortsdurchfahrt ein probates Mittel wäre) oder gerne Gas gibt (was innerorts nicht zu tolerieren ist). Klar braucht man Geduld in einer Tempo 30-Zone und die gefühlte Langsamkeit wird uns allen zu schaffen machen. Doch die Vorteile überwiegen, auch in punkto Lärmschutz wie eine Studie ergab: *[…] Die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h bzw. der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit um durchschnittlich 10 km/h verringert den Mittelunspegel LAeq um etwa 2 dB(A) und reduziert die Häufigkeit hoher Schalldruckpegel auf die Hälfte.*	

15			*Die Lästigkeit des Geräuschs nimmt deutlich wahrnehmbar ab. […]* 4. Tempo 30 hat zahlreiche weitere Vorteile, außer Lärmschutz und mehr Sicherheit: ein geringerer Kraftstoffverbrauch, CO_2 – und NOX-Ausstoß (vorrangig der homogeneren Fahrweise geschuldet), weniger Feinstaub aus Abgas, Reifen & Bremsabriebt, Aufwirbelungen etc. – nachzulesen im Lärmaktionsplan 2009 der Landeshauptstadt und in zahlreichen Veröffentlichungen zur „Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts“. Zwei davon möchte ich Euch weiterleiten: „Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung“ von Prof. Dr.-Ing. H. Topp, Technische Universität Kaiserslautern, veröffentlicht in der Fachzeitschrift „Straßenverkehrstechnik“ 01/2014. Und: http://www.zukunft-mobilitaet.net/9934/analyse/30-stundenkilometer-kmh-pro-contra-regelgeschwindigkeit/. 5. Die Entscheidung für einen „lärmmindernden Fahrbahnbelag“ sollte auch aus Gründen der Kosteneffizienz überdacht werden. In diesem Zusammenhang ist die beigefügte Veröffentlichung des Umweltbundesamtes „Lärmmindernde Fahrbahnbeläge – Ein Überblick über den Stand der Technik“ 02/2014 aufschlussreich. Zitat: *„Das Hauptproblem lärmarmer Beläge ist ihr akustisches Langzeitverhalten: Messungen zeigen, dass hohe Anfangs-Pegelreduktion möglich sind,*	

			nach wenigen Jahren verlieren viele Beläge jedoch einen Großteil ihrer guten akustischen Eigenschaften.“ Und: „Der Einbau von neuen lärmmindernden Fahrbahnbelägen ohne DStrO-Wert (also innerorts) sollte zurzeit mit Forschung zur akustischen Haltbarkeit begleiten werden. Lärmmindernde Beläge sind innerorts mit Risiken behaftet. Die dauerhafte Wirkung ist unsicher und jeder bauliche Eingriff (Leitungsverlegung, Kanalreparaturen etc.) ist problematisch. Im Vergleich dazu das Schaubild auf S. 27 „Straßenverkehrstechnik“ 01/2014: „Lärmminderungspotenziale von Tempo 30 im Vergleich mit anderen Maßnahmen“	Lärmmindernde Beläge weisen auch am Ende ihrer Liegezeit noch eine gute Lärmminderungswirkung auf.
15	19.10.2016	Bürger 14	„Liebe Ortschaftsräte, lieber Wolfgang, als ich von der Meinungsumfrage des Bürger 17 entlang der Hauptstraße hörte, dachte ich, dass ich das ebenfalls mache in unserem Wohngebiet (Filsenbergstraße und Meißenbühlring). Was sagen Bürger, die es nicht direkt betrifft? Würden sie Tempo 30 unterstützen? Mit einer Unterschriftenliste für Tempo 30 zog ich im September drei Mal los, klingelte an jedem Haus und sprach mit den Menschen, die mir aufmachten. Sehr interessante und freundliche Gespräche waren es. <u>Meinungen:</u>	Kenntnisnahme.

15			**Pro Tempo 50** Die Hauptstraße ist dazu da, dass man zügig durch den Ort kommt. Gestank und Lärm sind dann auch schneller aus dem Ort. Es gibt Ampeln für Menschen die, die Straße queren wollen. Mit 30 km/h produziert man mehr Lärm und Abgase. Kinder muss man anleiten mit den Gegebenheiten im Verkehr zu Recht zu kommen. **Tempo 30** Es ist sicherer für Kinder. Es ist sicherer für ältere Menschen (Fußgänger sowie Autofahrer). Es ist sicherer für Radfahrer. Es ist sicherer für Verkehrsteilnehmer, die in die Hauptstraße an unübersichtlichen Stellen einfahren müssen. Es ist sicherer beim Ausparken in der Ortsmitte. Es ist sicherer für alle, die beim Metzer die Straße queren. Nun war ich überrascht, dass eine klare Mehrheit aus Sicherheitsgründen Tempo 30 mittragen – ja sogar begrüßen – würde. Dies gilt vor allem im Ortszentrum! Vielleicht darf dieses kleine Meinungsbild aus unserer Dorfbevölkerung Euch nochmals Anlass sein, über Lärm und Sicherheit im Ortschaftsrat zu diskutieren. Hallo Wolfgang, ich habe mir 34 Leuten aus der Filsenbergstraße und dem Meisenbühlring gesprochen. Bei Familien ließ ich immer nur einen unterschreiben, oft traf ich auch nur einen an. Gerd Schneider, Familie Prantner und drei weitere Leute aus dem Vierfamilienhaus traf ich nicht an. Nun die Zahlen:	

15			9 Leute sagten NEIN zu Tempo 30 27 % 14 Leute sagten JA zu Tempo 30 41 % 11 Leute sagten JA da wo sicherheitsrelevant 32 % (hier vor allem in der Ortsmitte) Das ist eine kleine Stichprobe und doch zeigt sie, dass die Bürger aus Sicherheitsgründen gerne vom Gas gingen. Was ich an dieser Stelle Die auch noch an die Hand geben möchte, sind diese Zahlen der Verkehrszählung am 11.07.2013: In den 6 Stunden (06:45 – 08:45 / 12:00 – 14:00 Uhr / 16:00 -18:00 Uhr) Fuhren insgesamt 3.841 Kfz durch die Ortsmitte. Davon waren 149 Lastzüge/Sattelschlepper 272 Kleinlaster. In diesen 6 Stunden gab es insgesamt 131 Querungen , davon 40 von Kindern und Jugendlichen. (Vergleich: Ampel Lindenstiegel Insgesamt 42 Querungen) Wie gesagt liegt mir die Sicherheit am Herzen, vor allem die unserer Kinder und auch der Senioren. Anmerkung: Etwaige Überschneidungen und der Umfrage von Bürger 17 konnten nicht überprüft werden.	
16	01.10.2016	Bürger 15	**Antrag zur Tagesordnung: Tempo 30 in der Gustav-Schöller-Straße**	

16			Sehr geehrter Herr Bulander, lieber Wolfgang, liebe Ortschaftsräte, wir bitten Sie, das Thema Tempo 30 in der Gustav-Schöller-Straße in Öschingen sowohl im Ortschaftsrat Öschingen als auch im Gemeinderat Mössingen intensiv zu diskutieren und eine Entscheidung zugunsten Tempo 30 zu treffen. In der Kernstadt Mössingen wurden in letzter Zeit viele Tempo 30 – Zonen beschlossen und eingerichtet: Lange Sraße, Grabenstraße, Firstwaldstraße, in Teilen Bahnhofstraße. Weitere werden bestimmt noch folgen oder sind in Planung. Welche Gründe sprechen also gegen Tempo 30 in der Gustav-Schöller-Straße? Das oft vorgetragene Argument, dass Öschingen bei Tempo 30 in der Gustav-Schöller-Straße vom ÖPNV abhängen würde, ist für uns weder stichhaltig noch nachvollziehbar. Folgende Zeiten wurden von uns am 12. September (am eigenen PKW) gemessen: Bei Tempo 30 benötigt der Bus in der Gustav-Schöller-Straße eine Zeit von 150 Sekunden. Bei Tempo 50 liegt die Zeit bei 110 Sekunden. Das bedeutet also nur einen Zeitverlust von 40 Sekunden, wenn Tempo 30 eingeführt wird. Zudem wurde das Anhalten und Anfahren des Buses an den beiden Haltestellen Gustav-Schöller-Straße und Wendeplatte nicht berücksichtig. Das führt weiterhin zu einer Nivellierung des Ergebnisses,	Das Thema Verkehrssicherheit ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind getrennt vom Lärmaktionsplan umzusetzen. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmgründen setzt bei einer großen Zahl von Betroffenen eine Überschreitung der Pegelwerte des vordringlichen Handlungsbedarfs von > 70 dB(A) tags und > 60 dB(A) nachts voraus. Im Bereich der Gustav-Schöller-Straße werden die Pegelwerte 70 / 60 dB(A) nicht überschritten. Auf Nachfrage der Stadt vom 22.05.2017 über das Landratsamt wurde vom RSV am 01.06.2017 und vom Busbetreiber Fa. Edel am 07.06.2017 mitgeteilt: RSV: „Aus meiner Erfahrung haben 30er -Zonen keinen großen Einfluß auf Busfahrzeiten. Die Maßnahme Öschingen hat in Variante 2 (incl. Schöllerstraße) ein Fahrzeitverlängerung von 1 Minute pro Richtung zur Folge. Die Variante 1 hat für die Fahrzeit keine Relevanz, die Maßnahme Mössingen tangiert die Linie 155 gar nicht.“

16			wodurch der effektive Zeitverlust unter 30 Sekunden legt. Die bisher vorgeschriebene Geschwindigkeit von 50 km/h in der Gustav-Schöller-Straße wird von einigen Autofahrern nicht eingehalten. Wer schützt unsere Kinder vor diesen Rasern? Weder der Ortschaftsrat noch der Gemeinderat wird – sollte unseren Kindern aufgrund des Rasens etwas zustoßen, was hoffentlich nie eintreten wird – irgendeine Verantwortung übernehmen bzw. jede Verantwortung weit von sich weisen. Tempo 30 ist zum Schutz unserer Kinder auf jeden Fall der richtige Ansatzpunkt. Auch trägt Tempo 30 zu einer starken Lärm-minderung bei. Nicht umsonst wurde Tempo 30 als erste Lärmminderungsmaßnahme seitens des Ingenieurbüro BS Ingenieure, Ludwigsburg, angeführt. Wurden auch Lärmmessungen in der Gustav-Schöller-Straße durchgeführt bzw. sind Lärmmessungen vorgesehen? Aufgrund obiger Gründe bitten wie Sie eindringlich darum, das Thema Tempo 30 in der Gustav-Schöller-Straße auf die Tagesordnung der Ortschaftsratssitzung in Öschingen und der Gemeinderatssitzung in Mössingen zu setzen und sich in letzter und logischer Konsequenz für Tempo	Fa. Edel: „Die Reduzierung der Geschwindigkeit in der OD Reutlinger Straße würde die Fahrzeit um 1 Minute verlängern. Die Reduzierung der Geschwindigkeit in der Gustav-Schöller-Straße würde die Fahrzeit um 1 Minute verlängern. Beide Maßnahmen zusammen würden dann 2 Minuten ergeben. Eine Verlängerung der Fahrzeit ist mit den jetzigen Plänen möglich, was unsere Fahrten angeht. Bei den Fahrten die in Gönningen am Rathaus enden und anfangen sollten eventuell die Umsteigeverbindungen geprüft werden. Eine Überprüfung der Zuganschlüsse wäre auch empfehlenswert, ist aber wahrscheinlich problemlos. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit zur Nachtzeit hätte keine Auswirkung auf den ÖPNV.“ Die Gustav-Schöller-Straße ist in der Lärmkartierung des Lärmaktionsplanes der Stadt Mössingen enthalten. An keinem Gebäude der Gustav-Schöller-Straße werden die Pegelwerte des vordringlichen Handlungsbedarfs von > 70 dB(A) tags und > 60 dB(A) nachts überschritten. Die maximalen Pegelwerte liegen bei 63 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus

			30 in der Gustav-Schöller-Straße zu entscheiden. Alles andere wäre für uns Anwohner der Gustav-Schöller-Straße unverständlich und nicht nachvollziehbar.	Lärmgründen sind somit für die Gustav-Schöller-Straße leider nicht umsetzbar.
17	14.02.2017	Bürger 16 Begleitschreiben zu den per Einschreiben übersandten gesammelten Umfragezetteln und Unterschriftenlisten	Sehr geehrter Herr Bulander, sehr geehrter Herr Gönner, sehr geehrter Herr Räuchle, sehr geehrte Damen und Herren vom Ortschaftsrat und Gemeinderat, zunächst einmal vielen Dank für Ihre ausführliche, offene Darstellung des Lärmaktionsplanes. Wie in der Abendveranstaltung deutlich zu spüren war, wollen alle Anwohner an den viel befahrenen Straßen eine Lärmreduzierung. An unserer Straße sind die Menschen der Meinung, dass Lärm mit Temporeduzierung vor allem kostengünstig, effektiv und sofort umgesetzt werden kann. Es ist sehr schnell umsetzbar. Deshalb will die Mehrheit der Anwohner, der Reutlinger Straße, Einspruch erheben: Gegen den Beschlussvorschlag, Flüsterasphalt aufzutragen. Die Mehrheit der Betroffenen, spricht sich wie in den beigefügten Unterschriften ersichtlich, für Tempo 30 aus. Aber bitte mit den nötigen, anschließenden Geschwindigkeitskontrollen. Wir bitten Sie, dies in Ihrer Beurteilung unbedingt zu berücksichtigen. Einer Sanierung der Straße steht trotzdem nichts im Wege und kann in Hinsicht auf die weitere Lärmminderung, nur begrüßt werden	Kenntnisnahme.

18		Bürger 17	„Sehr geehrte Mitbürgerinnen und Mitbürger von Öschingen, Tempo 30 für die Ortsdurchfahrt, wäre eine der Möglichkeiten, der Gesetzlich Vorgeschriebenen umzusetzenden Lärmschutzverordnung nachzukommen. Unser Ortschaftsrat favorisiert den „Flüsterasphalt“ zu unserem Bedauern. Nun würden wir gerne von Ihnen wissen, was wollen Sie? Je nach dem werden wir es so oder so akzeptieren müssen, würden aber gerne zur Verkehrssicherheit, (ca. 7.000 Fahrzeuge täglich durch den Ort!) nicht nur für Fußgänger und Fahrradfahrer Tempo 30 fordern. Wir werden die nächsten Tage abends mal bei Ihnen klingeln und bitten persönlich um Ihr Meinungsbild. Mit freundlichen Grüßen Bürger 17 mit Familie „ <u>Weitere Stellungnahme für die Ortsdurchfahrt Öschingen.</u> Der Verkehr durch Öschingen hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Seit es mautpflichtige Straßen gibt, gilt dies auch für den Schwerlastverkehr. Unser Schlafzimmer liegt auf der Höhe der Ortsdurchfahrt unterhalb vom Gasthaus Krone. Extrem unerträglicher Lärm entsteht, wenn die LKWs über Unebenheiten (ein tiefer liegender Schacht) auf der Straße donnern, wie dies auf Höhe des Gasthauses Krone der Fall ist. Diese massive Lärmbelästigung fängt schon in den frühen Morgenstunden an.	Auswertung der Umfrage durch die Ortschaftsverwaltung: **- Schriftliche Erklärung mit „Ja“ zu „Tempo 30“:** **65 Personen** sind für Tempo 30, alle aus Öschingen, aber nicht alle Anlieger der Ortsdurchfahrt 57 Personen davon sind Anlieger der Ortsdurchfahrt. **Schriftliche Erklärung mit „Nein“ zu „Tempo 30“:** **12 Personen** sind gegen Tempo 30, alle sind Anlieger der Ortsdurchfahrt. **Zwei Enthaltungen (mündlich)** **- Aus den Unterschriftenlisten:** **„Bitte auch für die Ortsdurchfahrt Öschingen“** 140 Personen sind für Tempo 30, davon aber „nur“ 57 Bürgerinnen und Bürger aus Öschingen. (Der Rest kommt von Balingen, Bodelshausen, Burladingen, Darmstadt, Dusslingen, Eningen, Garching, Gomaringen, Gönningen, Herbrechtingen, Hochberg, Hohenstein, Kalkar, Meßstetten, Mössingen mit restl. Teilorten, Münsingen, Nehren, Ofterdingen, Reutlingen, Rottenburg, Sonnenbühl, Stetten, Straßberg, Tübingen und Zwiefalten.) Summe insgesamt:

18			Tempo 30 und Flüsterasphalt sind dringend erforderlich. Personen, die nicht dieser täglichen Lärmbelästigung ausgesetzt sind, können sich darüber kein Urteil erlauben.	**205 Personen für Tempo 30**, zum Teil mit Einschränkungen davon 122 Personen aus Öschingen. **12 Personen sind gegen Tempo 30**, alle aus Öschingen.
19	11.09.2016	Bürger 18	Wir nehmen den Verkehr da wir an der engsten Stelle der Ortsdurchfahrt wohnen in vollem Umfang wahr. Das heißt: Lärm am offenen Fenster gemessen PKW 73 – 77 dB(A), Lkw 75 – 86 dB(A), Traktoren 76 – 87 dB(A), Spitzenwerte bei dem überfahren der maroden Straßeneinläufe / Schachtdeckel 93 dB(A) gemessen. Oft beobachten wir lebensgefährliche Situationen im Straßenverkehr direkt bei uns vor dem Haus. Es kommt oft zu notbrems Situationen da Radfahrer von Mössingen kommend überholt werden und der Gegenverkehr zu spät erkannt wird. Radfahrer nutzen oft aus diesem Grund den bei uns vorhandenen Gehweg, da das Befahren der Straße zu gefährlich ist. Wir selber nutzen mit dem Rad, von Mössingen kommend auch den Gehweg, da ein Einbiegen in unseren Hof nur unter erheblicher Gefahr möglich ist. Gerade heute, 12.09.2016 ist mir vor unserer Einfahrt eine Lkw Bremsspur von ca. 3 m aufgefallen. <u>Unsere Beeinträchtigung:</u> Besonders den Lkw Verkehr (vor allem unbeladen) der über die maroden Straßen Einläufe donnert und trotz geschlossenen Schallschutzfenster und einer	Das Thema Verkehrssicherheit ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind getrennt vom Lärmaktionsplan umzusetzen.

19			speziellen schalldämmenden Wärmeisolierung empfinden wir als extrem nervend. <u>Unsere Bedenken:</u> Bei Reduktion der Geschwindigkeit auf 30 km/h senkt sich, nach Erfahrungen im Netz, der Lärm bei Pkw um 2 – 3 dB(A). Eine Halbierung des Lärmempfinden ist erst bei 10 dB(A) vorhanden. Meine Vermutung und Erfahrung bei LKWs die die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduzieren müssen ist die, dass deren Getriebeuntersetzung auf eine optimale Drehzahl von 50 km/h ausgelegt ist und somit bei 30 km/h mit höheren Drehzahlen fahren müssen und evtl. noch mehr Lärm verursachen, der zudem durch die geringere Geschwindigkeit länger anhält. Wenn die Straßeneinläufe / Schachtdeckel nicht ausgebessert werden, befürchten wir trotz Tempo 30 eine Verschlechterung. Unser Wunschdenken wäre, da wir an eine schnelle Ausführung und dauerhafte Wirkung des Flüsterasphalts nicht glauben, dass als Sofortmaßnahme die Straßeneinläufe und Schachtdeckel **<u>effektiv</u>** ausgebessert werden und der Verkehr auf 30 km/h reduziert wird. Dann kann beobachtet werden, wie sich die Maßnahmen auswirken und gegebenenfalls über Flüsterasphalt und sonstige Maßnahmen nachgedacht werden. Unsere Erwartung ist, dass die Verantwortlichen eine den Lärmschutzvorschriften entsprechende, dauerhafte und schnelle Lösung finden.	Die Stadt Mössingen nimmt die Sanierung der abgesackten Schachtdeckel in den Lärmaktionsplan mit auf. Da die Reutlinger Straße eine Landesstraße ist, liegt die Realisierung bei der zuständigen Straßenbaubehörde (RP).

20 20	07.09.2017	Bürger 19	Ein deutliches Ja – wir sind (na ja einer unserer Söhne ausgenommen) für Tempo 30 im Bereich der Ortsdurchfahrt, zumindest Streckenweise z. B. ab der Einmündung der Talheimerstraße bzw. der Obergasse beim Lindenstiegel bzw. der Gustav-Schöller-Straße; auch – aber nicht in aller erster Linie – aus Lärmschutzgründen, vor allem aber aus Gründen der Verkehrssicherheit bzw. beides zusammen ! Die Argumente des Ortschaftsrats sind reine Ausreden – wenn man will, dann kann man. Flüsterasphalt und eine erneuerte Fahrbahn würden zwar auch was bringen, sind aber keinesfalls ausreichend (vor allem nicht für Verkehrssicherheit). Bitte setzen Sie sich in den Gremien weiter dafür ein – „steter Tropfen höhlt den Stein“	Das Thema Verkehrssicherheit ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind getrennt vom Lärmaktionsplan umzusetzen.
21	22.02.2017	Bürger 20	Der Verkehrslärm in Talheim belästigt uns und viele andere Bürger schon seit Jahren. Nachdem jetzt die besonders hohe Lärmbelästigung infolge der Sperrung der B 32 durch das Killertal ein Ende fand, befinden wir uns wieder im „Normalmodus“, der ärgerlich genug ist. An der Bürgerinformationsveranstaltung am 25. Januar 2017 haben wir teilgenommen. Wir wohnen im Wiesengrund 14, d. h. direkt oberhalb der Steinlachstraße 114 und sind sehr betroffen vom Straßenlärm der Durchgangsstraße. Vor allem nachts und insbesondere am frühen Morgen (ca. 05:00 bis 08:00 Uhr) und in den Nachmittagsstunden (ca. 15:00 bis 20:00 Uhr) ist die Lärmbelästigung sehr hoch.	

21			Nach Angaben von Herrn Wolfang Schröder (BS Ingenieure) in der Informationsveranstaltung beträgt der Lärmpegel in der Steinlachstraße 95 (lt. Einwohnerverzeichnis gibt es dort allerding kein Haus) tagsüber 68 dB(A), nachts 60 dB(A). Diese Werte liegen an der Obergrenze des zulässigen Lärms. Wir wohnen am Ortsende von Talheim in Richtung Mössingen. Die erfolgte Aufstellung der (nicht sanktionsbewehrten) Geschwindigkeitsanzeige hat ergeben, dass sehr viele Fahrzeuge sich nicht an die vorgeschriebene Geschwindigkeit halten. Wir halten die Aufstellung von 2 Geschwindigkeitsmessgeräten am Ortseingang und –ausgang von Tahleim für zwingend geboten. Lt. Aussage von Herrn Schröder verringert sich der Straßenlärm deutlich bei einer Überwachung. Desgleichen reduziert eine einheitliche Geschwindigkeit den Straßenlärm ebenfalls. Tempo 50 reicht unseres Erachtens in Talheim durchgängig aus, die angedachte Zone mit Tempo 30 um das Rathaus brächte so keine Lärmminderung, abgesehen davon, dass dort jedes Fahrzeug ohnehin mit erhöhter Aufmerksamkeit und langsamer fahren muss Ein weiterer Aspekt, der für eine stationäre Kontrolle spricht, ist die Frage der Sicherheit: die Straßenquerung insbesondere für Kinder/ Ältere/ Behinderte/ Radfahrer ist sehr gefährlich. Sofern die Stadt nicht über Flächen verfügt, auf denen Messgeräte erreicht werden können, werden sich, wie in der Veranstaltung am 25. Januar von Herrn Wiech gesagt, Bürger finden, die ihr Grundstück zur Verfügung stellen.	Stationäre Überwachungsanlagen haben – vor allem bei geringer Anzahl – häufig zunächst nur einen punktuellen Effekt, da sie insbesondere Ortskundigen hinreichend bekannt sind. Gelegentlich ist sogar ein „kontraproduktiver“ Effekt durch Beschleunigen nach Passieren der Anlage zu beobachten. Allerdings kann bei einer entsprechenden Zahl stationärer Anlagen eine langfristige, auch flächenbezogene Wirkung erwartet werden. Der Lärmaktionsplan der Stadt Mössingen sieht für das gesamte Stadtgebiet und speziell für die Bahnhofstraße eine verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung vor. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird das Geschwindigkeitsüberwachungskonzept der Stadt Mössingen überprüft.

Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
Fax 07141.8696.33
www.bsingenieure.de

BS INGENIEURE