

Schalltechnische Untersuchung

Fortschreibung Lärmaktionsplan (Endfassung) Stadt Rutesheim

6425



BS INGENIEURE

Verkehrsplanung

Straßenplanung

Schallimmissionsschutz

Projekt: Fortschreibung Lärmaktionsplan Stadt Rutesheim

Projektnummer: 6425

Projektleitung: Christian Fiegl, Dipl.-Ing.

Bearbeitung: Dominik Wörn, B.Eng.

Auftraggeber: Stadt Rutesheim
Leonberger Straße 15
71277 Rutesheim

Ludwigsburg, 7. März 2022

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

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	8
3.1 ÖRTLICHE SITUATION.....	8
3.2 KARTIERUNGSUMFANG UND VERKEHRSKENNWERTE	8
3.3 ERGEBNISSE DER LÄRMKARTIERUNG	9
4. LÄRMMINDERUNGSPLANUNG	11
4.1 REALISIERTE LÄRMMINDERUNGSMAßNAHMEN	11
4.2 FESTGELEGTE LÄRMMINDERUNGSMAßNAHMEN.....	12
4.3 WEITERE MAßNAHMEN	25
5. SCHLUSSBEMERKUNGEN	27
LITERATUR	28

1. HINTERGRUND

Am 25. Juni 2002 wurde von der Europäischen Union die EU-Umgebungs-lärmrichtlinie 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.

Von der Stadt Rutesheim wurden wir beauftragt, die vorliegende Fortschreibung des Lärmaktionsplans zu erarbeiten. Der Lärmaktionsplan der Stadt wurde erstmals am 27. April 2015 beschlossen. Auf Basis der Entwurfsfassung, die am 8. November 2021 vom Gemeinderat gebilligt wurde, fand die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und Träger öffentlicher Belange in der Zeit vom 19. November 2021 bis 20. Dezember 2021 statt. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden dabei im Rahmen der Lärmaktionsplanung aufbereitet und bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans abgewogen.

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 Lärminderung 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 erfolgten in bisher 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.

In der **zweiten Stufe** wurden alle

- **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.

Im Anschluss daran, was als dritte Stufe bezeichnet werden kann, werden weiterhin die Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 8.200 Kfz pro Tag bzw. 3 Millionen Kfz pro Jahr betrachtet. Es wird überprüft, ob es Veränderungen bei der Zahl der betroffenen Personen gibt und ob neue Lärmquellen entstanden sind.

Hinsichtlich des Straßenverkehrs sind die mit den Hauptverkehrsstraßen ermittelten 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 benannt:

Stadt Rutesheim | Leonberger Straße 15 | 71277 Rutesheim

Für die Umsetzung der in einem Lärmaktionsplan festgesetzten Maßnahmen sind die jeweiligen Fachbehörden zuständig. Bezüglich des Straßenverkehrslärms sind dies insbesondere die jeweiligen Straßenbaubehörden bzw. Straßenverkehrsbehörden.

Nach § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG sind Maßnahmen in Lärmaktionsplänen durch Anordnung oder sonstige 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 Lärminderungsmaßnahmen 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, ob die gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandsseite vorliegen und das Ermessen durch die planaufstellende Behörde rechtsfehlerfrei ausgeübt wurde (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 28). Ist dies gegeben, ist die Fachbehörde zur Umsetzung verpflichtet [4].

Gemäß dem ergänzenden Schreiben vom MVI BW zum Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung [5] sind Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr oder weniger keine Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG. Werden solche Straßen in Lärmaktionspläne einbezogen, obliegt die Ermessensausübung bei hierauf abzielenden Maßnahmen der zuständigen Fachbehörde. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind dies die Straßenverkehrsbehörden. Die Anordnung unterliegt dem Zustimmungsvorbehalt der höheren Straßenverkehrsbehörde (VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e Rn. 13 unter Verweis auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV). Das bedeutet, dass die untere Straßenverkehrsbehörde und die höhere Straßenverkehrsbehörde bei Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden sind, sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Kommune jedoch zu eigen machen können. Die Fachbehörden sind hierbei grundsätzlich an die ermessenslenkenden Verwaltungsvorschriften gebunden, was auch vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (VGH) bestätigt wird (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 28).

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)“ [6] und die „Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)“ [8].

Die VBUS [6] weicht in mehreren Punkten von den für den nationalen Verkehrslärmschutz geltenden „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)“ [7] 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 [6] der Zuschlag für die erhöhte Störwirkung im Umkreis von Lichtsignalanlagen.

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 Jahre 2021 gemeldeten Bewohnerzahlen adressgenau den jeweiligen Wohngebäuden zugewiesen und nach dem Verfahren der VBEB [8] 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 29. Oktober 2018 letztmals die Rahmenbedingungen definiert. Demnach sind Lärmaktionspläne „grundsätzlich für alle kartierten Gebiete aufzustellen, in denen die Umgebungslärmkartierung Lärmbetroffene ausweist. Zu kartieren sind gemäß § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) Bereiche mit Lärmpegeln über 55 dB(A) L_{DEN} und 50 dB(A) L_{Night} .“ [4]

Wissenschaftliche Beiträge zur Lärmwirkungsforschung gehen bei dauerhafter Lärmexposition mit Mittelungspegeln von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts von einem um 20 % erhöhten Risiko für Herzinfarkte aus [10]. 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 [11]. Auch das MVI schreibt, dass mit der Lärmaktionsplanung darauf hinzuwirken ist, dass die Werte 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} nach Möglichkeit unterschritten werden [4].

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 [4] aus. Die mit solchen Pegeln einhergehende Gesundheitsgefährdung wird in der wissenschaftlichen Literatur als hinreichend nachgewiesen erachtet [10].

Die Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gem. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33). Für die Ermessensausübung sind insbesondere die Bestimmungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV [12]) heranzuziehen. Der Kooperationserlass [4] weist darauf hin, dass „bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen ist, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen“ (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36).

Anzuführen ist hierbei, dass sich die Lärmschutz-Richtlinien StV explizit an die Grundsätze des baulichen Lärmschutzes an bestehenden Straßen (Lärmsanierung, [13][12]) anlehnen. So geht u. a. aus der Fußnote zu den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien StV [12] 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 [14] für Wohn- und Mischgebiete an Landesstraßen in Baden-Württemberg um 2 dB(A) und per Schreiben vom 25.08.2020 [16] um 1 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][15] angeregt, ist bislang nicht erfolgt. Der Beschluss für eine dementsprechende Prüfung der Lärmschutz-Richtlinien StV ist im Oktober 2015 seitens der Verkehrsministerkonferenz erfolgt.

Des Weiteren heißt es unter Punkt 1.2 der Lärmschutz-Richtlinien StV: „Die Grenze des billigerweise zumutbaren Verkehrslärms ist nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt. Maßgeblich ist vielmehr, ob die Lärmbeeinträchtigung jenseits dessen liegt, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss“ [12].

Im Zuge einer ermessensfehlerfreien Maßnahmenabwägung sind somit Auswirkungen auf andere relevante Aspekte des Verkehrs neben den Verbesserungspotentialen der Lärminderung zu prüfen.

3. LÄRMKARTIERUNG

3.1

Örtliche Situation

Die Stadt Rutesheim liegt westlich von Leonberg am nördlichen Rand des Landkreises Böblingen. Zum 31.12.2020 lebten 11.198 Einwohner in der Stadt, zu der neben Rutesheim die westlich bzw. südlich gelegenen Teilorte Perouse und Heuweg gehören. Nachbarkommunen der Stadt sind Leonberg, Renningen, Heimsheim, Weissach und Ditzingen.

Rutesheim und Perouse sind über die Anschlussstelle AS 47 an die Bundesautobahn A 8 angeschlossen, die die Gemarkung der Stadt von Südosten nach Nordwesten durchzieht.

3.2

Kartierungsumfang und Verkehrskennwerte

Die der Lärmkartierung zugrunde gelegten Verkehrskennwerte basieren seitens von BS Ingenieure durchgeführten Erhebungen aus dem Jahre 2018. Für die Ermittlung der Verkehrskennwerte wurde ein Umrechnungsfaktor für den Schwerverkehr > 3,5 Tonnen auf Schwerverkehr > 2,8 Tonnen von 1,89 entsprechend der Zulassungszahlen des Kraftfahrtbundesamtes (Stand 1. Januar 2018) in Ansatz gebracht. Die streckenabschnittsbezogenen Verkehrskennwerte sind im Anhang aufgeführt.

In der nachfolgenden Abbildung 1 ist das für die Lärmaktionsplanung berücksichtigte Straßennetz dargestellt.

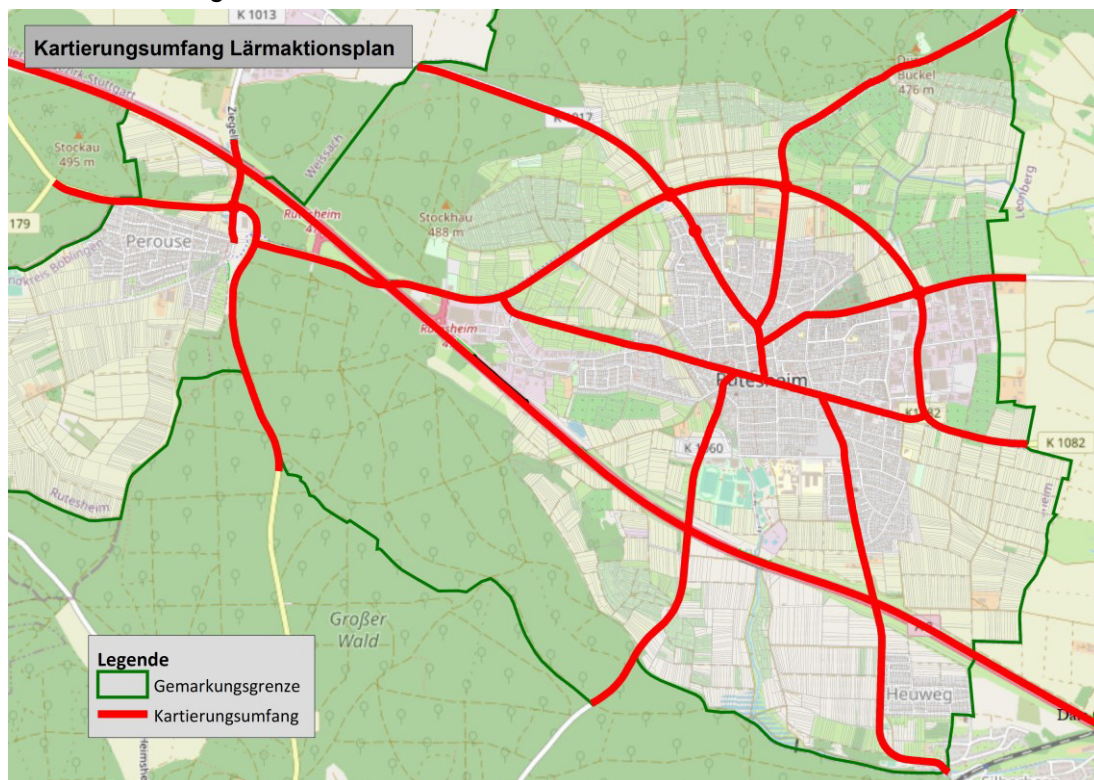


Abbildung 1: Straßennetz Lärmkartierung; Grundlage OpenStreetMap

3.3

Ergebnisse der Lärmkartierung

Die Kartierung des Straßenverkehrslärms erfolgt in Form von Rasterlärmkarten (Pläne 6425-01a/b bis 6425-02a/b), die einen flächenhaften Eindruck der Lärmsituation vermitteln, sowie in Form von Gebäudelärmkarten (6425-03a/b bis 6425-04a/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 [17].

In Bereichen der L 1180, K 1060 (Pforzheimer Straße, Renninger Straße), Leonberger Straße und Flachter Straße werden in Rutesheim und Perouse streckenabschnittsbezogen an zahlreichen Gebäuden die Pegel im gesundheitskritischen Bereich tags/nachts > 65/55 dB(A) ermittelt. Maßgeblich für die Höhe der Lärmpegel erscheint dabei nicht nur das Verkehrsaufkommen des jeweiligen Straßenabschnitts. Als ausschlaggebend erweisen sich zudem Faktoren wie eine dichte, Mehrfachreflexionen begünstigende Bebauungssituation. Im Bereich der Leonberger Straße werden keine flächendeckenden Pegel tags/nachts > 65/55 dB(A) ermittelt.

Für die Ausbreitungsberechnungen wurden die entsprechenden Betriebszeiten der Lichtsignalanlagen berücksichtigt. Diese wurden vom Landratsamt Böblingen zur Verfügung gestellt.

PLÄNE Die Kartierungsergebnisse sind in den Plänen 6425-01a/b bis 6425-04a/b aufbereitet.
ANHANG Sämtliche Gebäude, an denen Fassadenpegel oberhalb der Grenzwerte der Lärmvorsorge der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete (WA) (59 dB(A) tags, 49 dB(A) nachts) ermittelt wurden, sind in der Immissionsortabelle im Anhang aufgeführt.

In Tabelle 1 ist dargestellt, wie viele Einwohner der Stadt Rutesheim welchen durch den Straßenverkehr verursachten Beurteilungspegeln ausgesetzt sind. Die Einwohner eines Hauses wurden dabei gemäß VBEB [7] auf die Fassadenabschnitte des jeweiligen Wohngebäudes verteilt. Hervorgehoben sind die den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung bzw. dem vordringlichen Handlungsbedarf entsprechenden Pegelbereiche.

Tabelle 1: Einwohner nach Pegelbereichen

Pegelbereich dB(A)	Einwohner	
	L _{DEN} (24h)	L _{Night} (Nacht)
> 50 – 55	4.678	580
> 55 – 60	1.023	176
> 60 – 65	473	-
> 65 – 70	122	-
> 70	-	-

Der durchgeführten Lärmkartierung zufolge sind 122 Bewohner der Gemeinde 24-Stunden-Mittelungspegeln von L_{DEN} 65 dB(A) und mehr ausgesetzt. In der Nacht sind

176 Personen von Pegeln oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von $L_{\text{Night}} 55 \text{ dB(A)}$ betroffen.

Während bei der Berechnungsvorschrift „VBEB“ [8] die Anwohner auf die Fassadenabschnitte des jeweiligen Wohngebäudes verteilt werden (siehe Tabelle 2), werden bei der Bewertung über die RLS-90 [7] die Gesamtbewohnerzahlen aus dem Jahre 2021 für die schützenswerten Gebäude herangezogen. Insgesamt ergeben sich, wie in Kapitel 2.4 dargelegt, bei den Berechnungen nach RLS-90 [7] aufgrund der unterschiedlichen Verfahren in Teilbereichen differierende Pegel und Betroffenheiten. Die VBUS [6] weicht in mehreren Punkten von den für den nationalen Verkehrslärmschutz geltenden „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)“ [7] 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 [6] der Zuschlag für die erhöhte Störwirkung im Umkreis von Lichtsignalanlagen.

Tabellen Die Tabellen mit den Immissionspegeln sind im Anhang dokumentiert.

4. LÄRMMINDERUNGSPLANUNG

Im Folgenden werden bereits umgesetzte Lärmschutzmaßnahmen benannt sowie Möglichkeiten aufgezeigt, die eine Lärminderung entlang der betrachteten Straßen bewirken können.

Planaufstellende Behörde für den Lärmaktionsplan ist die Gemeinde. Die Gemeinde legt somit die Beurteilungskriterien fest und entscheidet grundsätzlich und inhaltlich über die Aufnahme von Lärminderungsmaßnahmen in den Lärmaktionsplan. Diesen Entscheidungen muss eine „ermessensfehlerfreie Abwägung“ vorausgehen. Die Abwägung korreliert mit der Höhe der Immissionspegel und muss andererseits u.a. Belange des ÖPNV, der Verkehrssicherheit sowie der verkehrlichen Funktion einer Straße berücksichtigen.

4.1

Realisierte Lärminderungsmaßnahmen

In der Vergangenheit wurden bereits Maßnahmen ergriffen, um die Lärmbelastung der Anwohner in Rutesheim zu mindern. Mit der im Jahr 2007 fertiggestellten Nordumfahrung sowie den umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen beim sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn A 8 zwischen Leonberg und Heimsheim wurden enorme Verbesserungen bezüglich der Verkehrs- und Lärmbelastung der Stadt Rutesheim erzielt.

Entlang der Autobahn wurden umfassende aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwällen bzw. -wänden umgesetzt. Zudem wurde ein offenporiger Asphalt (OPA) verbaut, der eine Minderungswirkung von 5 dB(A) erreicht. Im Bereich der Anschlussstelle von Rutesheim wurde ein Splittmastixasphalt (SMA) mit einer Minderungswirkung von 2 dB(A) verbaut.

Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs von insbesondere der Leonberger und Pforzheimer Straße auf die Nordumfahrung war in der Folge ein Rückbau und die Umgestaltung dieser Straßen sowie die Umsetzung umfangreicher innerörtlicher Verkehrskonzepte möglich. Die innerörtliche Regelgeschwindigkeit von 50 km/h wurde so auf zahlreichen Straßenabschnitten herabgesetzt: Auf dem zentralen Marktplatz gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h, auf der Pforzheimer Straße, Leonberger Straße, Gebersheimer Straße, Heimerdinger Straße, Renninger Straße, Dieselstraße und Flachter Straße bis Hindenburgstraße Tempo 30 sowie im weiteren Verlauf der Flachter Straße und der Bahnhofstraße Tempo 40.

In weiten Teilen der Pforzheimer und Leonberger Straße wurden mit dem Asphaltbeton AC11 und dem lärmoptimierten Splittmastixasphalt SMA 8 LA Beläge verbaut, die eine Minderungswirkung von 3 dB(A) gegenüber dem Referenzbelag erzielen. Positive Auswirkungen auf die Verkehrslärmsituation hat neben diesen Maßnahmen auch das seit dem Jahr 2012 umgesetzte Durchfahrtsverbot für Lkw über 7,5 t.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden wurden – neben den erwähnten Wänden entlang der BAB A8 – entlang der Flachter Straße sowie entlang der Malmsheimer Straße im Stadtteil Pourse errichtet.

Mit dem Radverkehrskonzept der Stadt Rutesheim und dem im Jahr 2011 eingeführten Stadtbus wird darauf hingewirkt, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu verringern und so ebenfalls zur Lärminderung beizutragen.

Im Rahmen städtebaulicher Vorhaben wie der Ausweisung neuer Baugebiete werden seitens der Stadt Rutesheim grundsätzlich schalltechnische Untersuchungen beauftragt, die die zu erwartende Lärmsituation und Anforderungen an den Lärmschutz analysieren und definieren.

4.2

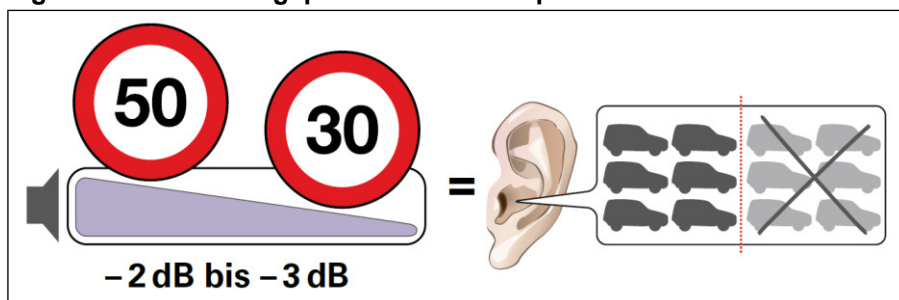
Festgelegte Lärminderungsmaßnahmen

Aus den Ergebnissen der Lärmkartierung wurden die im Folgenden erläuterten Lärminderungsmaßnahmen entwickelt, die darauf abzielen, die Lärmsituation in den ermittelten Bedarfsbereichen zu verbessern. Die Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gem. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbeeinträchtigten regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33)[4]. Für die Ermessensausübung sind insbesondere die Bestimmungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV [12]) heranzuziehen. Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen sind unabhängig vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung und unter Berücksichtigung eines bereits vorhandenen Lärmschutzes folgende Werte (RLS-90) zu beachten: 70 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags) und 60 dB(A) zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (nachts) (in Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A)). Der Kooperationserlass [4] weist darauf hin, dass „bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen ist, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen“ (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36).

4.2.1 Einrichtung von Geschwindigkeitsbeschränkungen: Tempo 30 ganztags

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.

Abbildung 2: Lärminderungspotenzial von Tempo 30



Quelle: MVI Baden-Württemberg [18]

Insbesondere nachts, wenn die Lärmbelastung vorrangig aus einzelnen Vorbeifahrten resultiert, kommt darüber hinaus auch den bei Tempo 30 um ca. 5 - 6 dB(A) niedrigeren Einzelereignispegeln besondere Bedeutung zu, um Aufwachreaktionen und Schlafstörungen nach Möglichkeit zu vermeiden [19].

In Anbetracht der vielfältigen Störeinflüsse auf den Verkehrsfluss im Innerortsbereich kann durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oftmals auch eine Verstärkung des Verkehrsflusses erreicht werden. Wie Abbildung 3 verdeutlicht, erwächst hieraus weiteres Lärminderungspotenzial.

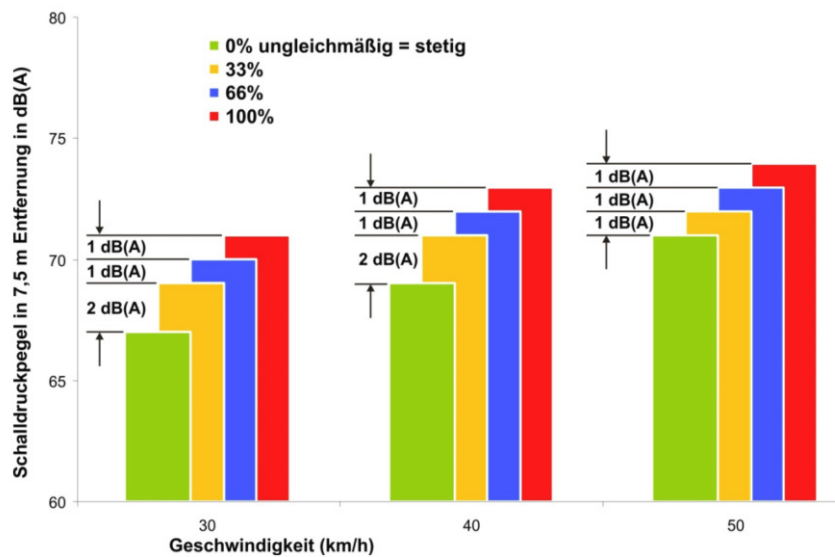


Abbildung 3: Lärminderungspotenzial durch Geschwindigkeitsreduzierung und Verstetigung des Verkehrsflusses

Quelle: UBA [20]

Die Gebäude entlang der im Folgenden aufgeführten Straßen sind bei den gegenwärtig zulässigen Geschwindigkeiten von 50 km/h durchgängig von sehr hohen Lärmpegeln von über 65 dB(A) am Tag bzw. über 55 dB(A) in der Nacht betroffen. Bei Pegeln in dieser Höhe besteht Handlungsbedarf, um die Lärmbelastung der Anwohner durch den Straßenverkehr zu reduzieren und die möglichen negativen gesundheitlichen Folgen zu mindern. Der Lärmaktionsplan der Stadt Rutesheim schlägt daher für die folgenden Straßenabschnitte eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags im Zuge einer sinnvollen räumlichen Abgrenzung aus Gründen des Lärmschutzes vor:

Rutesheim

Maßnahme M1: Pforzheimer Straße

Erweiterung der bestehenden nächtlichen Tempo 30-Regelung auf den 24h-Zeitraum zwischen Einmündung Elbenstraße bis Höhe Gebäude „Drescherstraße 4“. (zusätzliche Streckenlänge: ca. 390 m).

Maßnahme M2: Renninger Straße

Erweiterung der bestehenden ganztägigen Tempo 30-Regelung bis Höhe Gebäude „Hofrainstraße 31“. (zusätzliche Streckenlänge: ca. 65 m).

Maßnahme M3: Heimerdinger Straße

Erweiterung der bestehenden ganztägigen Tempo 30-Regelung bis Einmündung Pfuhlweg (zusätzliche Streckenlänge: ca. 80 m).

Maßnahme M4: Flachter Straße

Erweiterung der bestehenden ganztägigen Tempo 40-Regelung auf Tempo 30 im Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) bis Höhe Gebäude „Kurt-Schaible-Straße 3“ (zusätzliche Streckenlänge: ca. 590 m).

Die nachfolgende Abbildung 4 zeigt sowohl die bestehenden Tempo 30/40-Regelungen als auch die genannten Maßnahmenbereiche.

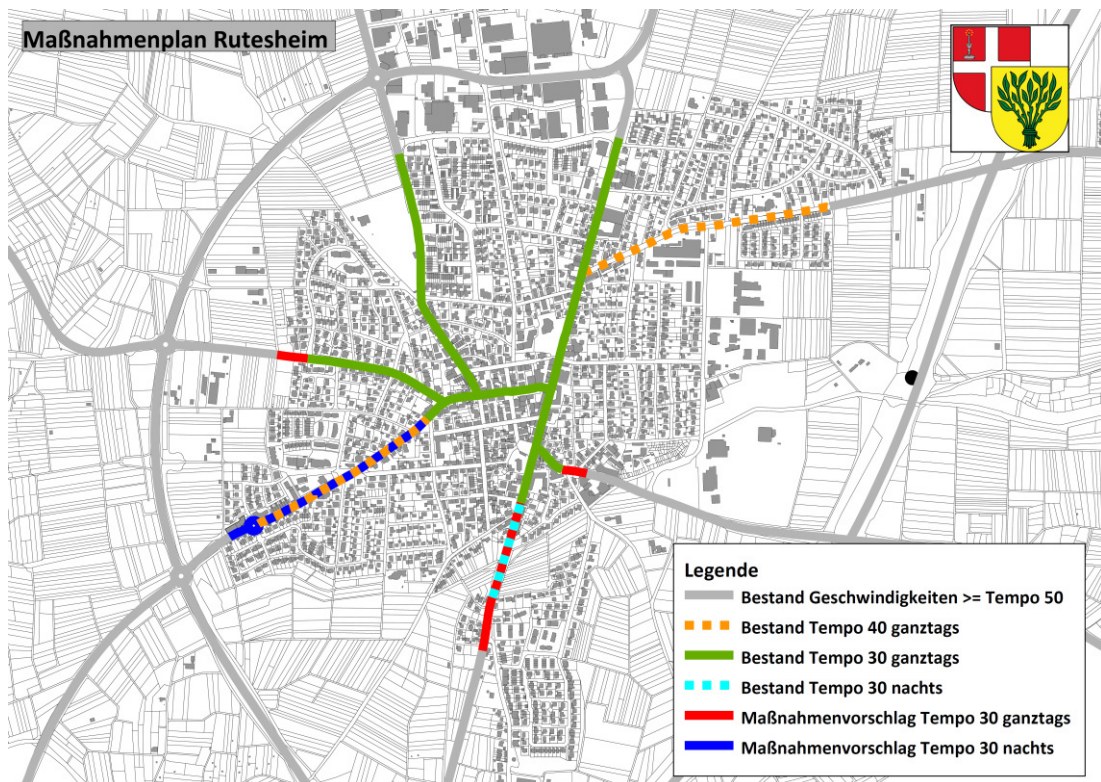


Abbildung 4: Maßnahmenbereiche Rutesheim

Im Zuge einer ermessensfehlerfreien Maßnahmenabwägung sind auch Auswirkungen auf andere relevante Aspekte des Verkehrs neben den bereits genannten Verbesserungspotentialen der Lärminderung und Verstetigung im vorliegenden Fall zu prüfen. Auf diese Gesichtspunkte wird im Folgenden eingegangen:

Maßnahme M1: Pforzheimer Straße

Erweiterung der bestehenden nächtlichen Tempo 30-Regelung auf den 24h-Zeitraum zwischen Einmündung Elbenstraße bis Höhe Gebäude „Drescherstraße 4“. (zusätzliche Streckenlänge: ca. 390 m).

In der nachfolgenden Tabelle 2 sind die betroffenen Gebäude und die Anzahl der gemeldeten Einwohner in den betroffenen Gebäuden differenziert für den Maßnahmenbereich M1 aufgeführt:

	$L_{r,T} > 65 \text{ dB(A)}$	$L_{r,T} > 70 \text{ dB(A)}$	$L_{r,N} > 55 \text{ dB(A)}$	$L_{r,N} > 60 \text{ dB(A)}$
Betroffene Gebäude	15	2	17	1
Gemeldete Einwohner in den betroffenen Gebäuden	87	12	76	0

Tabelle 3: Übersicht Betroffenheiten im Maßnahmenbereich M1

Im vorliegenden Maßnahmenbereich M1 wurden an 15 Gebäuden im Zeitbereich tags bzw. 17 Gebäuden nachts Pegel von $L_{r,T}/L_{r,N} > 65/55 \text{ dB(A)}$ ermittelt. Insgesamt sind hierbei 87 Bewohner tags bzw. 76 Bewohner nachts von gesundheitskritischen Pegeln

betroffen. Die Pegel der Gesundheitsgefährdung von $L_{r,T}/L_{r,N} > 70/60$ dB(A) werden an zwei Gebäuden tags bzw. einem Gebäude nachts erreicht.

ÖPNV

Die Buslinien 636, 652, 653, 655 verkehren streckenabschnittsbezogen im Maßnahmenbereich der Pforzheimer Straße. Auf einer zusätzlichen Streckenlänge mit Tempo 30 von ca. 390 m, ergibt sich aufgrund der Maßnahmen ein rechnerischer maximaler Fahrzeitverlust von ca. 18 bis 19 Sekunden unter der Voraussetzung, dass in diesem Abschnitt die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten vom Verkehrsteilnehmer gefahren werden. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen legt dar, dass „die Anordnung von Tempo 30 auf Verkehrsstraßen Probleme bei den Umläufen der Fahrzeuge erzeugen kann. Insbesondere in dicht bebauten städtischen Bereichen wird jedoch Tempo 30 aufgrund der kurzen Haltestellenabstände häufig gar nicht oder nur auf einem kurzen Streckenabschnitt erreicht. Zudem sind die Fahrpläne in der Regel auf die Hauptverkehrszeiten und damit auf ein niedrigeres Geschwindigkeitsniveau abgestimmt.“ [21] Des Weiteren ist in innerstädtischen Gebieten davon auszugehen, dass diese Fahrzeitverlängerung auf Grund der infrastrukturellen Bedingungen geringer ausfällt. Als Richtwert kann das Ergebnis eines Pilotversuchs herangezogen werden: Durch die Reduzierung von Tempo 50 auf 30 ergab sich eine Verlustzeit von ca. 2 Sekunden pro 100 Meter [21]. Für den vorliegenden Abschnitt würde sich auf dieser Bemessungsgrundlage für die Buslinien 636, 652, 653, 655 ein Fahrzeitverlust von maximal 7,8 Sekunden ergeben.

Gemäß dem Kooperationserlass 2018 [4] wird eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt. Dies ist bei der vorliegenden Maßnahme 1 der Fall.

Verkehrsverlagerungen

Wesentliche Verkehrsverlagerungen durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h auf das nachgeordnete Straßennetz sind nicht zu erwarten, da keine geeignete attraktive Ausweichroute vorliegt.

Fuß-, Radverkehr und Verkehrssicherheit

Negative Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Es ist anzunehmen, dass sich die Verkehrssicherheit verbessert, da die Bremswege von 30 km/h auf 0 km/h kürzer ausfallen als von 50 km/h auf 0 km/h in der Bestandssituation. Darüber hinaus spricht für eine Geschwindigkeitsreduzierung, dass Verkehrsteilnehmer bei niedrigen Geschwindigkeiten deutlich mehr Details des Verkehrsraumes wahrnehmen und somit früher reagieren können.

Luftreinhaltung

Tempo 30 reduziert die Luftschadstoffbelastung, wenn es gelingt, die Qualität des Verkehrsflusses beizubehalten oder zu verbessern [23]. Durch die im Innerortsbereich zu erwartende Verstetigung des Verkehrsflusses bei Tempo 30 sowie geringeren und kürzeren Beschleunigungsphasen sind tendenziell positive Effekte im Hinblick auf die Luftreinhaltung zu erwarten.

Verkehrsfunktion

Straßen mit einer überörtlichen Bedeutung - wie die Kreisstraße K 1060 – erfüllen eine wichtige Verkehrsfunktion. Sie bündeln den Verkehr und sorgen damit für eine Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes. Da unter anderem keine wesentlichen Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz zu erwarten sind, ist davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion durch die Einführung von Tempo 30 ganztags nicht negativ beeinflusst wird.

Verkehrsfluss

„Eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat in den meisten Fällen keinen nennenswerten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr. Andere Faktoren wie die Qualität der Lichtsignalprogramme, die Anzahl querender Fußgänger oder Bushalte, Parkvorgänge oder Halten in zweiter Reihe haben in der Regel einen größeren Einfluss. Die Funktion einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr wird daher durch Tempo 30 nicht oder nicht nennenswert beeinträchtigt“ [23].

Alternative Tempo 40-Regelung

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurde bei der Maßnahmenabwägung ebenfalls eine Tempo 40-Regelung in dem Maßnahmenbereich in Betracht gezogen. Da bei einer vorgeschlagenen Tempo 30-Anordnung ganztags keine negativen Auswirkungen auf andere Aspekte des Verkehrs (ÖPNV etc.) zu erwarten und viele Betroffene im gesundheitskritischen Bereich tags/nachts > 65/55 dB(A) verbleiben, wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Rutesheim festgelegt, eine größtmögliche Minderung des Verkehrslärms durch die Einführung von Tempo 30 ganztags anzustreben. Darüber hinaus ist auch unter Berücksichtigung der bestehenden Tempo 30-Regelungen eine konsistente Geschwindigkeitsregelung sinnvoll zur Vermeidung von zusätzlichen Beschleunigungs- und Abbremsvorgängen bei Geschwindigkeitswechseln.

Akzeptanz

Bei der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne kommt der Information und Beteiligung der Öffentlichkeit eine ganz besondere Bedeutung zu. Der aktive Austausch zwischen Bevölkerung, Politik und Verwaltung erhöht die Transparenz des Planungsprozesses und die Akzeptanz der vorgeschlagenen Maßnahmen [24]. Erkenntnisse zur v_{85} im Maßnahmenbereich liegen nicht vor.

Lückenschluss

Im Abschnitt zwischen dem Gebäude „Pforzheimer Straße 53“ bis Gebäude „Pforzheimer Straße 68“ liegen keine Betroffenheiten tags/nachts > 65/55 dB(A) vor. Die Erweiterung der Geschwindigkeitsregelung im benannten Streckenbereich begründet sich darin, einen entsprechenden Lückenschluss herzustellen. Auf dem ca. 165 m langen Abschnitt sollen damit kurzzeitige Beschleunigungsvorgänge vermieden werden, welche zu einer erhöhten Lärmbelastung führen. Durch den Lückenschluss wird darüber hinaus sichergestellt, dass bereits auf Höhe der betroffenen Bereiche die Geschwindigkeitsreduktion vorgenommen ist. Laut dem Kooperationserlass des MVI BW [4] können zur Vermeidung häufigerer Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten zwischen Maßnahmenbereichen Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge erfolgen.

Kooperative Maßnahmenumsetzung bei nicht-kartierungspflichtigen Straßen

Gemäß dem ergänzenden Schreiben vom MVI BW zum Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung [5] sind Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr oder weniger keine Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG. Werden solche Straßen in Lärmaktionspläne einbezogen, obliegt die Ermessensausübung bei hierauf abzielenden Maßnahmen der zuständigen Fachbehörde. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind dies die Straßenverkehrsbehörden. Die Anordnung unterliegt dem Zustimmungsvorbehalt der höheren Straßenverkehrsbehörde (VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e Rn. 13 unter Verweis auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV). Das bedeutet, dass die untere Straßenverkehrsbehörde und die höhere Straßenverkehrsbehörde bei Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden sind, sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Kommune jedoch zu eigen ma-

chen können. Die Fachbehörden sind hierbei grundsätzlich an die ermessenslenkenden Verwaltungsvorschriften gebunden, was auch vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (VGH) bestätigt wird (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 28). Auf Grundlage der ermittelten Lärmpegel und Betroffenheiten wurde die Pforzheimer Straße als teilweise nicht-kartierungspflichtige Straße mit in den Lärmaktionsplan mitaufgenommen und Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation entwickelt.

Maßnahme M2: Renninger Straße

Erweiterung der bestehenden ganztägigen Tempo 30-Regelung bis Höhe Gebäude „Hofrainstraße 31“. (zusätzliche Streckenlänge: ca. 65 m).

In der nachfolgenden Tabelle 3 sind die betroffenen Gebäude und die Anzahl der gemeldeten Einwohner in den betroffenen Gebäuden differenziert für den Maßnahmenbereich M2 aufgeführt:

	$L_{r,T} > 65 \text{ dB(A)}$	$L_{r,T} > 70 \text{ dB(A)}$	$L_{r,N} > 55 \text{ dB(A)}$	$L_{r,N} > 60 \text{ dB(A)}$
Betroffene Gebäude	2	0	2	0
Gemeldete Einwohner in den betroffenen Gebäuden	7	0	7	0

Tabelle 3: Übersicht Betroffenheiten im Maßnahmenbereich M2

Im vorliegenden Maßnahmenbereich M2 wurden an 2 Gebäuden tags/nachts Pegel von $L_{r,T}/L_{r,N} > 65/55 \text{ dB(A)}$ ermittelt. Insgesamt sind hierbei 7 Bewohner tags/nachts von gesundheitskritischen Pegeln betroffen.

ÖPNV

Im vorgeschlagenen Erweiterungsbereich der Renninger Straße verkehren keine Buslinien. Dementsprechend sind keine negative Auswirkungen auf den ÖPNV zu erwarten.

Verkehrsverlagerungen

Wesentliche Verkehrsverlagerungen durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h auf das nachgeordnete Straßennetz sind nicht zu erwarten.

Fuß-, Radverkehr und Verkehrssicherheit

Negative Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Es ist anzunehmen, dass sich die Verkehrssicherheit verbessert, da die Bremswege von 30 km/h auf 0 km/h kürzer ausfallen als von 50 km/h auf 0 km/h in der Bestandssituation. Darüber hinaus spricht für eine Geschwindigkeitsreduzierung, dass Verkehrsteilnehmer bei niedrigen Geschwindigkeiten deutlich mehr Details des Verkehrsraumes wahrnehmen und somit früher reagieren können.

Luftreinhaltung

Tempo 30 reduziert die Luftschadstoffbelastung, wenn es gelingt, die Qualität des Verkehrsflusses beizubehalten oder zu verbessern [23]. Durch die im Innerortsbereich zu erwartende Verstetigung des Verkehrsflusses bei Tempo 30 sowie geringeren und kürzeren Beschleunigungsphasen sind tendenziell positive Effekte im Hinblick auf die Luftreinhaltung zu erwarten.

Verkehrsfunktion

Straßen mit einer überörtlichen Bedeutung - wie die Kreisstraße K 1060 – erfüllen eine wichtige Verkehrsfunktion. Sie bündeln den Verkehr und sorgen damit für eine Entlas-

tung des nachgeordneten Straßennetzes. Da unter anderem keine wesentlichen Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz zu erwarten sind, ist davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion durch die Einführung von Tempo 30 ganztags nicht negativ beeinflusst wird.

Verkehrsfluss

„Eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat in den meisten Fällen keinen nennenswerten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr. Andere Faktoren wie die Qualität der Lichtsignalprogramme, die Anzahl querender Fußgänger oder Bushalte, Parkvorgänge oder Halten in zweiter Reihe haben in der Regel einen größeren Einfluss. Die Funktion einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr wird daher durch Tempo 30 nicht oder nicht nennenswert beeinträchtigt“ [23].

Alternative Tempo 40-Regelung

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurde bei der Maßnahmenabwägung ebenfalls eine Tempo 40-Regelung in dem Maßnahmenbereich in Betracht gezogen. Da bei einer vorgeschlagenen Tempo 30-Anordnung ganztags keine negativen Auswirkungen auf andere Aspekte des Verkehrs (ÖPNV etc.) zu erwarten und viele Betroffene im gesundheitskritischen Bereich tags/nachts > 65/55 dB(A) verbleiben, wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Rutesheim festgelegt, eine größtmögliche Minderung des Verkehrslärms durch die Einführung von Tempo 30 ganztags anzustreben. Darüber hinaus ist auch unter Berücksichtigung der bestehenden Tempo 30-Regelungen eine konsistente Geschwindigkeitsregelung sinnvoll zur Vermeidung von zusätzlichen Beschleunigungs- und Abbremsvorgängen bei Geschwindigkeitswechseln.

Akzeptanz

Bei der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne kommt der Information und Beteiligung der Öffentlichkeit eine ganz besondere Bedeutung zu. Der aktive Austausch zwischen Bevölkerung, Politik und Verwaltung erhöht die Transparenz des Planungsprozesses und die Akzeptanz der vorgeschlagenen Maßnahmen [24]. Erkenntnisse zur v_{85} im Maßnahmenbereich liegen nicht vor.

Maßnahme M3: Heimerdinger Straße

Erweiterung der bestehenden ganztägigen Tempo 30-Regelung bis Einmündung Pfuhlweg (zusätzliche Streckenlänge: ca. 80 m).

In dem vorliegenden Erweiterungsabschnitt liegen zum Stand der Lärmaktionsplanung keine Lärmbetroffenheiten tags/nachts > 65/55 dB(A) vor. Allerdings werden gegenwärtig direkt westlich angrenzend an die Heimerdinger Straße 11 Wohneinheiten für ca. 40 Bewohner, daneben 3 Zeilen mit Reihenhäusern (19 Wohneinheiten für ca. 60 Bewohner) und östlich der Heimerdinger Straße 20 Wohneinheiten für ca. 60 Bewohner gebaut. Da die Wohneinheiten bereits im Jahre 2022 bezogen werden sollen, strebt die Stadt Rutesheim zum Schutz der zukünftigen Bewohner für diesen Bereich eine entsprechende Erweiterung der bestehenden Tempo 30-Regelung ganztags bis Einmündung Pfuhlweg an.

ÖPNV

Im vorgeschlagenen Erweiterungsbereich der Heimerdinger Straße verkehren keine Buslinien. Dementsprechend sind keine negative Auswirkungen auf den ÖPNV zu erwarten.

Verkehrsverlagerungen

Wesentliche Verkehrsverlagerungen durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 40 bzw. 50 auf 30 km/h auf das nachgeordnete Straßennetz sind nicht zu erwarten.

Fuß-, Radverkehr und Verkehrssicherheit

Negative Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Es ist anzunehmen, dass sich die Verkehrssicherheit verbessert, da die Bremswege von 30 km/h auf 0 km/h kürzer ausfallen als von 40 bzw. 50 km/h auf 0 km/h in der Bestandssituation. Darüber hinaus spricht für eine Geschwindigkeitsreduzierung, dass Verkehrsteilnehmer bei niedrigen Geschwindigkeiten deutlich mehr Details des Verkehrsraumes wahrnehmen und somit früher reagieren können.

Luftreinhaltung

Tempo 30 reduziert die Luftschadstoffbelastung, wenn es gelingt, die Qualität des Verkehrsflusses beizubehalten oder zu verbessern [23]. Durch die im Innerortsbereich zu erwartende Verstetigung des Verkehrsflusses bei Tempo 30 sowie geringeren und kürzeren Beschleunigungsphasen sind tendenziell positive Effekte im Hinblick auf die Luftreinhaltung zu erwarten.

Verkehrsfluss

„Eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat in den meisten Fällen keinen nennenswerten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr. Andere Faktoren wie die Qualität der Lichtsignalprogramme, die Anzahl querender Fußgänger oder Bushalte, Parkvorgänge oder Halten in zweiter Reihe haben in der Regel einen größeren Einfluss. Die Funktion einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr wird daher durch Tempo 30 nicht oder nicht nennenswert beeinträchtigt“ [23].

Akzeptanz

Bei der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne kommt der Information und Beteiligung der Öffentlichkeit eine ganz besondere Bedeutung zu. Der aktive Austausch zwischen Bevölkerung, Politik und Verwaltung erhöht die Transparenz des Planungsprozesses und die Akzeptanz der vorgeschlagenen Maßnahmen [24]. Erkenntnisse zur v_{85} im Maßnahmenbereich liegen nicht vor.

Kooperative Maßnahmenumsetzung bei nicht-kartierungspflichtigen Straßen

Gemäß dem ergänzenden Schreiben vom MVI BW zum Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung [5] sind Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr oder weniger keine Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG. Werden solche Straßen in Lärmaktionspläne einbezogen, obliegt die Ermessensausübung bei hierauf abzielenden Maßnahmen der zuständigen Fachbehörde. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind dies die Straßenverkehrsbehörden. Die Anordnung unterliegt dem Zustimmungsvorbehalt der höheren Straßenverkehrsbehörde (VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e Rn. 13 unter Verweis auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV). Das bedeutet, dass die untere Straßenverkehrsbehörde und die höhere Straßenverkehrsbehörde bei Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden sind, sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Kommune jedoch zu eigen machen können. Die Fachbehörden sind hierbei grundsätzlich an die ermessenslenkenden Verwaltungsvorschriften gebunden, was auch vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (VGH) bestätigt wird (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 28). Zum Schutz vor zukünftigen Lärmeinwirkungen wurde der Maßnahmenabschnitt der Heimerdinger Straße als nicht-kartierungspflichtige Straße mit in den Lärmaktionsplan mitaufgenommen und Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation entwickelt.

Maßnahme M4: Flachter Straße

Erweiterung der bestehenden ganztägigen Tempo 40-Regelung auf Tempo 30 im Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) bis Höhe Gebäude „Kurt-Schaible-Straße 3“ (zusätzliche Streckenlänge: ca. 590 m).

In der nachfolgenden Tabelle 4 sind die betroffenen Gebäude und die Anzahl der gemeldeten Einwohner in den betroffenen Gebäuden differenziert für den Maßnahmenbereich M4 aufgeführt:

	$L_{r,T} > 65 \text{ dB(A)}$	$L_{r,T} > 70 \text{ dB(A)}$	$L_{r,N} > 55 \text{ dB(A)}$	$L_{r,N} > 60 \text{ dB(A)}$
Betroffene Gebäude	4	0	13	0
Gemeldete Einwohner in den betroffenen Gebäuden	16	0	124	0

Tabelle 4: Übersicht Betroffenheiten im Maßnahmenbereich M4

Im vorliegenden Maßnahmenbereich M4 wurden an 4 Gebäuden im Zeitbereich tags bzw. 16 Gebäuden nachts Pegel von $L_{r,T}/L_{r,N} > 65/55 \text{ dB(A)}$ ermittelt. Insgesamt sind hierbei 16 Bewohner tags bzw. 124 Bewohner nachts von gesundheitskritischen Pegeln betroffen.

Aufgrund der geringen Anzahl von Betroffenheiten im Zeitbereich tags (06:00 bis 22:00 Uhr), wird im vorliegenden Fall eine Tempo 40-Regelung ausschließlich für den Tagzeitraum vorgeschlagen.

ÖPNV

Die Buslinien 634 und 655 verkehren streckenabschnittsbezogen im Maßnahmenbereich der Flachter Straße. Auf einer zusätzlichen Streckenlänge mit Tempo 30 von ca. 590 m für die Buslinie 634 bzw. 210 m für die Buslinie 655, ergibt sich aufgrund der Maßnahmen ein rechnerischer maximaler Fahrzeitverlust von ca. 17,7 bzw. 6,3 Sekunden unter der Voraussetzung, dass in diesem Abschnitt die zulässigen Höchstge-

schwindigkeiten vom Verkehrsteilnehmer gefahren werden. In innerstädtischen Gebieten ist davon auszugehen, dass diese Fahrzeitverlängerung auf Grund der infrastrukturellen Bedingungen geringer ausfällt.

Gemäß dem Kooperationserlass 2018 [4] wird eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt. Dies ist bei der vorliegenden Maßnahme 4 der Fall.

Verkehrsverlagerungen

Wesentliche Verkehrsverlagerungen durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 40 auf 30 km/h im Nachtzeitraum auf das nachgeordnete Straßennetz sind nicht zu erwarten.

Fuß-, Radverkehr und Verkehrssicherheit

Negative Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Es ist anzunehmen, dass sich die Verkehrssicherheit verbessert, da die Bremswege von 30 km/h auf 0 km/h kürzer ausfallen als von 50 km/h auf 0 km/h in der Bestandssituation. Darüber hinaus spricht für eine Geschwindigkeitsreduzierung, dass Verkehrsteilnehmer bei niedrigen Geschwindigkeiten deutlich mehr Details des Verkehrsraumes wahrnehmen und somit früher reagieren können.

Luftreinhaltung

Tempo 30 reduziert die Luftschadstoffbelastung, wenn es gelingt, die Qualität des Verkehrsflusses beizubehalten oder zu verbessern [23]. Durch die im Innerortsbereich zu erwartende Verstetigung des Verkehrsflusses bei Tempo 30 sowie geringeren und kürzeren Beschleunigungsphasen sind tendenziell positive Effekte im Hinblick auf die Luftreinhaltung zu erwarten.

Verkehrsfluss

„Eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat in den meisten Fällen keinen nennenswerten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr. Andere Faktoren wie die Qualität der Lichtsignalprogramme, die Anzahl querender Fußgänger oder Bushalte, Parkvorgänge oder Halten in zweiter Reihe haben in der Regel einen größeren Einfluss. Die Funktion einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr wird daher durch Tempo 30 nicht oder nicht nennenswert beeinträchtigt“ [23].

Akzeptanz

Bei der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne kommt der Information und Beteiligung der Öffentlichkeit eine ganz besondere Bedeutung zu. Der aktive Austausch zwischen Bevölkerung, Politik und Verwaltung erhöht die Transparenz des Planungsprozesses und die Akzeptanz der vorgeschlagenen Maßnahmen [24]. Erkenntnisse zur v_{85} im Maßnahmenbereich liegen nicht vor.

Kooperative Maßnahmenumsetzung bei nicht-kartierungspflichtigen Straßen

Gemäß dem ergänzenden Schreiben vom MVI BW zum Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung [5] sind Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr oder weniger keine Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG. Werden solche Straßen in Lärmaktionspläne einbezogen, obliegt die Ermessensausübung bei hierauf abzielenden Maßnahmen der zuständigen Fachbehörde. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind dies die Straßenverkehrsbehörden. Die Anordnung unterliegt dem Zustimmungsvorbehalt der höheren Straßenverkehrsbehörde (VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e Rn. 13 unter Verweis auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV). Das bedeutet, dass die untere Straßenverkehrsbehörde und die höhere Straßenverkehrsbehörde bei Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als

drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden sind, sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Kommune jedoch zu eigen machen können. Die Fachbehörden sind hierbei grundsätzlich an die ermessenslenkenden Verwaltungsvorschriften gebunden, was auch vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (VGH) bestätigt wird (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 28). Auf Grundlage der ermittelten Lärmpegel und Betroffenheiten wurde die Flachter Straße als nicht-kartierungspflichtige Straße mit in den Lärmaktionsplan mitaufgenommen und Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation entwickelt.

4.2.2 Geschwindigkeitsbeschränkung Tempo 70 ganztags auf der L 1180

Im Einwirkungsbereich der nördlich von Perouse tangierenden Landesstraße L 1180 werden an 12 der im unmittelbaren Einflussbereich der Landesstraße gelegenen Gebäuden die Pegelwerte > 55 dB(A) im Nachtzeitraum überschritten. Insgesamt sind hierbei 78 Bewohner nachts von gesundheitskritischen Pegeln betroffen. Um die Lärmbelastung an den schützenswerten Gebäuden zu verringern, wird vorgeschlagen, eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 70 ganztags im Bereich zwischen dem Kreisverkehrsplatz L 1180/K 1013/Heimsheimer Straße und Höhe Gebäude „Hauptstraße 69“ auf einer Streckenlänge von ca. 420 m einzuführen. Da im Einmündungsbereich der Wilhelm-Kopp-Straße bereits eine Tempo 70-Regelung ganztags vorliegt, wird auch für den Maßnahmenbereich eine tageszeitunabhängige Geschwindigkeitsregelung angestrebt. Durch die Einführung von Tempo 70 werden darüber hinaus zusätzlichen Beschleunigungs- und Abbremsvorgänge bei Geschwindigkeitswechseln vermieden, im Vergleich zu Tempo 100 für Pkw bzw. Tempo 80 für Lkw im Bestand. Straßen mit überörtlicher Bedeutung - wie die Landesstraße L 1180 - erfüllen eine wichtige Verkehrsfunktion. Sie bündeln den Verkehr und sorgen damit für Entlastung des örtlichen Straßennetzes. Diese Funktion darf nur aus gewichtigen Gründen eingeschränkt werden. Nach unserer Einschätzung sind keine maßgebenden Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz zu erwarten.

Auf einer zusätzlichen Streckenlänge mit Tempo 70 von ca. 420 m, ergibt sich aufgrund der Maßnahme ein rechnerischer maximaler Fahrzeitverlust von ca. 6,5 Sekunden für Pkw bzw. 2,7 Sekunden für Lkw unter der Voraussetzung, dass in diesem Abschnitt die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten vom Verkehrsteilnehmer gefahren werden. Buslinien verkehren nicht in dem genannten Bereich. Dementsprechend sind keine negativen Auswirkungen auf den ÖPNV zu erwarten.

4.2.3 BAB A 8: Geschwindigkeitsbeschränkung Tempo 120 nachts

Der die Stadt Rutesheim mit den Teilorten Perouse und Heuweg betreffende Abschnitt der Bundesautobahn A 8 wurde nach erfolgtem Ausbau im September 2008 für den Verkehr auf sechs Fahrstreifen freigegeben. Im Streckenabschnitt wurde eine offenporige Asphaltdeckschicht mit Kornaufbau 0/8 verbaut (OPA 8), die im Neuzustand eine Lärminderung von 5 dB(A) bewirkt.

Der Lärmaktionsplan der Stadt Rutesheim tritt für eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h für beide Fahrtrichtungen der A 8 zwischen der Anschlussstelle Leonberg-West und dem Parkplatz Höllberg ein.

In Anbetracht des mit dem sechsstreifigen Ausbau der A 8 hergestellten Ausbauzustandes der Autobahn, muss insbesondere in den Nachtstunden von gefahrenen Geschwindigkeiten ausgegangen werden, die zum Teil deutlich über der geltenden Richtgeschwindigkeit von 130 km/h liegen. Die Forderung nach einem nächtlichen Tempolimit von 120 km/h fußt auf den vielfachen Berichten von Anwohnern, die

über die schlafstörenden Beeinträchtigungen durch schnellfahrende Pkw auf der A 8 klagen.

Zwar lässt sich die mit hohen Geschwindigkeiten einhergehende erhöhte Störwirkung aufgrund der bei Verkehrslärberechnungen anzuwendenden, jedoch nicht für Geschwindigkeiten über 130 km/h ausgelegten Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90, [7]) nicht abbilden, Vergleichsmessungen der Vorbeifahrtpegel von Pkw mit Geschwindigkeiten von 120 km/h bzw. 150 km/h belegen jedoch, dass ein Pkw mit 150 km/h so laut ist wie zwei Pkw mit 120 km/h [27]. Bei noch höheren Geschwindigkeiten setzt sich diese logarithmische Beziehung entsprechend fort.

Angesichts der während der Nachtstunden besonderen Empfindlichkeit gegenüber Lärmimmissionen sollten solche, in Mittelungspegeln nicht abgebildeten Lärmspitzen, nach aller Möglichkeit verhindert werden, um gesundheitsgefährdende Schlafstörungen bei betroffenen Anwohnern zu vermeiden.

4.2.4 Lärmsanierung

Per Schreiben vom 22. Januar 2016 [14] wurde durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur eine erneute Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Landesstraßen in Baden-Württemberg bekanntgegeben. Den kommunalen Baulastträgern wird empfohlen, diese Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung für Straßen in ihrer Baulast ebenfalls anzuwenden. Die Auslösewerte der Lärmsanierung für Bundesfernstraßen wurden jüngst zum August 2020 nochmals um 3 dB(A) gesenkt. Mit Schreiben vom 25.08.2020 hat das MVI die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Landes an die neuen Auslösewerte an Bundesfernstraßen angeglichen [16].

Maßnahmen zur Lärmsanierung an Bundesfern-, Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen kommen demnach in Baden-Württemberg künftig in Betracht, sofern der Beurteilungspegel einen der folgenden Auslösewerte übersteigt:

	tags	nachts
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
2. in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	66 dB(A)	56 dB(A)
3. in Gewerbegebieten	72 dB(A)	62 dB(A)

Der Lärmaktionsplan der Stadt Rutesheim regt an, bei den jeweiligen Baulastträgern die Durchführbarkeit von Lärmsanierungsmaßnahmen prüfen zu lassen. Neben einer unter bestimmten Voraussetzungen möglichen Bezuschussung passiver Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden kommt hierbei dem Einbau lärmindernder Straßenbeläge eine immer bedeutendere Rolle zu. In den Handlungsempfehlungen zum Einsatz lärmindernder Asphaltdeckschichten im Innerortsbereich nennt das MVI belagsseitige Eingriffe insbesondere bei ohnehin anstehenden Erhaltungsmaßnahmen als zu bevorzugende Möglichkeit der Lärmsanierung [25] (vgl. 4.2.5).

4.2.5 Fahrbahndeckensanierungen

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 Niveau beteiligt und werden zudem entscheidend durch die Oberfläche der Fahrbahn beeinflusst. Fahrzeugspezifische Ansatzpunkte wie die Geräuschentwicklung durch Reifen, Motor oder Karosserie können nicht Gegenstand einer kommunalen Lärmaktionsplanung sein. Grundsätzlich wurde von der Industrie in der Vergangenheit hierzu viel Positives erreicht und es ist zu erwarten, dass die Fahrzeug- und Reifentechnik hier weitere Verbesserungen hervorbringen wird, die sich auch lärmreduzierend auswirken.

Der allgemeine Zustand der innerörtlichen Fahrbahnbeläge, in welchem Maße diese eben oder uneben sind, ist ein wesentlicher Faktor bei der Lärmentwicklung und insbesondere bezüglich der Störwirkung bei betroffenen Anliegern. Erhöhte Störwirkungen resultieren dabei 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, niveaugleiche Kanalschachtabdeckungen, die ein Absacken der Schachtdeckel und das daraus resultierende Schlagen beim Überfahren wirksam verhindern können.

Auch durch Veränderungen des Fahrbahnaufbaus bzw. der Struktur der Fahrbahndecken konnten in der Vergangenheit Lärminderungen erreicht werden. Diese werden auch regelmäßig beim Neubau und der Sanierung von Straßen umgesetzt. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass der Einsatzbereich der lärmindernden Fahrbahnbeläge unterschiedlich ist. So eignen sich die besonders lärmreduzierenden offenporigen Asphaltbeläge („Flüsterasphalt“) aufgrund des bei innerörtlichen Geschwindigkeiten begrenzten Minderungseffekts und der eingeschränkten Selbstreinigung der Beläge nur für anbaufreie, autobahnähnliche Straßen.

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. Per Schreiben vom 17. Juli 2015 hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur eine Handlungsempfehlung für den Einsatz lärmmindernder Asphaltdeckschichten im Innerortsbereich veröffentlicht [25]. 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 [25].

Im Zuge künftig anstehender Erhaltungsmaßnahmen ist ferner grundsätzlich zu prüfen, ob die Voraussetzungen zur Lärmsanierung gegeben sind (vgl. 4.2.4). Werden die Auslösewerte zur Lärmsanierung überschritten, nennt das MVI den Einsatz lärmmindernder Asphaltdeckschichten als bevorzugte Maßnahme zur Lärminderung [25].

Der Lärmaktionsplan begrüßt die positive Entwicklung bei der Erprobung neuartiger Fahrbahnbeläge, weist angesichts der Erkenntnisse, die aus Messfahrten auf Pilotstrecken gewonnen wurden, jedoch auf die offensichtlich mit zunehmender Liegedauer sowie der Zahl der Überrollungen abnehmende lärmmindernde Wirkung des SMA LA hin.

4.3

Weitere Maßnahmen

4.3.1 Verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung und -beeinflussung

Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt die Lärmbelastung. Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen trägt somit zur Lärminderung 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.

Eine weitere hilfreiche Maßnahme können Geschwindigkeitsanzeigetafeln oder Dialogdisplays sein, auf denen in Abhängigkeit von der gefahrenen Geschwindigkeit 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. Die Stadt Rutesheim hat gegenwärtig 13 Geschwindigkeit-Displays im Einsatz.

4.3.2 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.

4.3.3 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, sondern auch Dauerexpositionen von über 65 dB(A) tags bzw. über 55 dB(A) nachts zu ernsthaften Gesundheitsschäden führen können [10].

Auch auf kommunaler Ebene ist es möglich, durch entsprechende Aufklärung zur Bewusstseinsbildung in dieser Hinsicht beizutragen. 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 hinausgegangen und zudem der Gewerbelärm sowie der Sport- und Freizeitlärm einbezogen wer-

den. Gerade im Bereich Freizeitlärm sind durch entsprechende Veränderungen des individuellen Verhaltens nicht unerhebliche Lärminderungspotenziale 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. Die Stadt Rutesheim setzt deswegen immer wieder das Lärm-Display des Landkreises Böblingen ein. Bei diesem wird anstelle der Geschwindigkeit der Motorenlärm angezeigt und damit zu einer lärmarmen Fahrweise sensibilisiert.

4.3.4 Strategische Planung sensibilisieren

Da die Lärminderungsplanung als langfristig angelegte strategische Planung zu verstehen ist, ist es von besonderer Bedeutung, dass die Themen Lärmbelastung und Lärminderung 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 [11] 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.

5. SCHLUSSBEMERKUNGEN

Im vorliegenden Lärmaktionsplan der Stadt Rutesheim werden Maßnahmen zur Minderung der straßenverkehrsbedingten Lärmbelastung festgelegt. Die Umsetzung straßenbaulicher und straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen bedarf der vorhergehenden Prüfung und Zustimmung der zuständigen Straßenverkehrsbehörden bzw. Planungsträger.

Konkrete Hinweise zur Bindungswirkung von rechtsfehlerfrei in einem Lärmaktionsplan aufgenommenen Maßnahmen gibt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) in Abschnitt 2.1 seines Schreibens vom 29. Oktober 2018 (sog. Kooperationserlass, [4]), sowie vom 13. April 2021 [5].

Bei straßenbaulichen Maßnahmen ist die Abwägung und Zustimmung seitens der jeweiligen Baulastträger erforderlich. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen prüft die zuständige Straßenverkehrsbehörde das Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen nach § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung unter Einbeziehung der Richtlinien zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV). Der Abwägungsspielraum der Behörde bei der Umsetzung der Maßnahme korreliert dabei unmittelbar mit den ermittelten Beurteilungspegeln.

Liegen nach RLS-90 [7] ermittelte Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts vor, verdichtet sich das Ermessen der Behörde zum Einschreiten.

LITERATUR

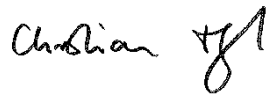
- [1] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.
- [2] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz, 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 in Baden-Württemberg
Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 28. Oktober 2018
- [5] Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg
Ergänzung zum Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung vom 29.10.2018
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 13.04.2021
- [6] Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)
Bundesministerium der Justiz (Hrsg.), Bundesanzeiger vom 22. Mai 2006
- [7] RLS-90, Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
Bundesminister für Verkehr, Abteilung Straßenbau
Ausgabe 1990
- [8] 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
- [9] Lärmaktionsplanung – Neuer Musterbericht und EU-Pilotverfahren
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 11. Oktober 2013
- [10] Ising, H., Kruppa, B.: Zum gegenwärtigen Erkenntnisstand der Lärmwirkungsforschung. Notwendigkeit eines Paradigmenwechsels. -In: Umweltmed Forsch Prax 6 (4) 2001
- [11] Lärmaktionsplanung – Hinweise zur Bauleitplanung
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 10. September 2014
- [12] Lärmschutz-Richtlinien StV
Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm vom 23.11.2007 (VkBl. Nr. 24/2007, S. 767)
- [13] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)
27. Mai 1997, Aktualisierung Januar 2016

- [14] 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
- [15] Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Lärminderung - Anpassung der Lärmschutz-Richtlinien StV
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 29. Juli 2014
- [16] Regelungen zum Verkehrslärmschutz an Straßen – Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 25. August 2020
- [17] Lärmaktionsplanung zum Schutz der Gesundheit
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 10. September 2014
- [18] Leise(r) ist das Ziel! Lärmschutz als Querschnittsaufgabe stärken.
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
April 2014
- [19] Vergleichende messtechnische Untersuchungen zum Einfluss einer nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h auf 30 km/h auf die Lärmimmissionen durch den Straßenverkehr
Spessert, B. et al., Fachhochschule Jena 2010
- [20] Planungsempfehlungen für eine umweltentlastende Verkehrsberuhigung Minderung von Lärm- und Schadstoffemissionen an Wohn- und Verkehrsstraßen
Umweltbundesamt
Texte 52/2000
- [21] FGSV 210/1 „Wirkung von Maßnahmen zur Umweltentlastung Teil 1 Stadtgeschwindigkeiten und Tempo 30
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
26. Mai 2015
- [22] Lärmschutz im Straßenverkehr – Für eine ruhige Umwelt
Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Oktober 2019
- [23] Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen
Umweltbundesamt
November 2016
- [24] LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung
- Zweite Aktualisierung -
Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI)
Fassung vom 9. März 2017
- [25] Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärmindernden Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 17. Juli 2015
- [26] Lärm mindernde Fahrbahnbeläge – Ein Überblick über den Stand der Technik
Umweltbundesamt
Texte 20/2014
- [27] Umweltauswirkungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen
Umweltbundesamt
Texte 40/1999

Aufgestellt durch:



Ludwigsburg, 7. März 2022



Christian Fiegl, Dipl.-Ing.
Projektleitung



Dominik Wörn, B.Eng.
Bearbeitung

ANHANG

I. Verkehrskennwerte

II. Pläne

Rasterlärmkarten (RLK) Status quo:

- Plan 6425-01a RLK L_{DEN} (VBUS) – Ausschnitt Rutesheim/Heuweg
- Plan 6425-01b RLK L_{DEN} (VBUS) – Ausschnitt Perouse
- Plan 6425-02a RLK L_{Night} (VBUS) - Ausschnitt Rutesheim/Heuweg
- Plan 6425-02b RLK L_{Night} (VBUS) - Ausschnitt Perouse

Gebäudelärmkarten (GLK) Status quo:

- Plan 6425-03a GLK Tag (RLS-90) - Ausschnitt Rutesheim/Heuweg
- Plan 6425-03b GLK Tag (RLS-90) - Ausschnitt Perouse
- Plan 6425-04a GLK Nacht (RLS-90) - Ausschnitt Rutesheim und Heuweg
- Plan 6425-04b GLK Nacht (RLS-90) - Ausschnitt Perouse

III. Betroffenheitsstatistik

- Einwohner und Schulgebäude nach Pegelbereichen

IV. Immissionspegel Status quo (RLS-90)

- Lärmbetroffenheit nach Pegelbereichen, Status quo

I. Verkehrskennwerte

Übersicht Verkehrskennwerte

Straße	Abschnitt	DTV _{alle Tage} [Kfz/24h]	a _N [%]	p _T [%]	p _N [%]
A 8	zw. AS Rutesheim und AS Leonberg-West	108.300	11,8	30,9	44,2
A 8	zw. AS Heimsheim und AS Rutesheim	101.800	12,1	32,5	46,4
K 1082 (Nordumfahrung)	zwischen Knotenpunkt K 1082/K 1060 und KVP K 1082/K 1017/ Flachter Straße	11.750	5,5	6,4	8,6
K 1082 (Nordumfahrung)	zwischen dem KVP K 1082/K 1017/ Heimerdinger Straße und dem KVP K 1082/K 1059/Gebersheimer Straße/Liebigstraße	13.650	6,2	6,2	6,7
K 1082 - Liebigstraße	zwischen dem KVP K 1082/K 1059/Gebersheimer Straße/Liebigstraße und Einmündung Schillerstraße	10.750	6,2	7,7	8,3
K 1082 - Liebigstraße	zwischen Einmündung Schillerstraße und Knotenpunkt K1082/Leonberger Straße	11.850	5,2	6,0	6,9
K 1082	Richtung Leonberg	11.900	5,2	6,6	7,6
K 1060 - Pforzheimer Straße	zwischen Knotenpunkt K 1082/K 1060 und Einmündung Drescherstraße	7.100	5,6	13,9	18,0
K 1060 - Pforzheimer Straße	zwischen Einmündung Drescherstraße	4.400	5,6	13,4	17,5
K 1060 - Pforzheimer Straße	zwischen Einmündung Drescherstraße und Knotenpunkt Pforzheimer Straße/Renninger Straße/Kirchplatz	6.050	5,8	7,7	9,6
K 1060 - Pforzheimer Straße	zwischen Knotenpunkt Pforzheimer Straße/Renninger Straße/Kirchplatz und Flachter Straße	10.100	5,8	7,0	8,9
Leonberger Straße	zwischen Flachter Straße und Einmündung Moltkestraße	8.000	5,9	11,5	14,3
Leonberger Straße	zwischen Einmündung Moltkestraße und Einmündung Bahnhofstraße	8.200	5,9	11,8	14,7
Leonberger Straße	zwischen Einmündung Bahnhofstraße und Einmündung Dieselstraße	9.300	5,9	10,1	12,6
Leonberger Straße	zwischen Einmündung Dieselstraße und Knotenpunkt K1082/Leonberger Straße	7.050	5,9	11,9	14,8
K 1060 - Renninger Straße	zwischen Knotenpunkt Pforzheimer Straße/Renninger Straße/Kirchplatz und Einmündung Horfainstraße	10.100	5,8	5,0	6,3
K 1060 - Renninger Straße	zwischen Einmündung Horfainstraße und Robert-Bosch-Straße	9.900	5,8	4,3	5,4
K 1060 - Renninger Straße	Richtung Malsheim	9.850	5,8	4,5	5,7
Flachter Straße	zwischen Knotenpunkt Flachter Straße/Pforzheimer Straße und Kirchstraße	5.850	5,8	2,9	3,7
Flachter Straße	zwischen Kirchstraße und Gebersheimer Straße	6.100	5,8	2,7	3,5
Flachter Straße	zwischen Gebersheimer Straße und Heimerdinger Straße	5.650	5,8	7,3	9,2
Flachter Straße	zwischen Heimerdinger Straße und Einmündung Jahnstraße	3.300	5,9	12,5	15,6
Flachter Straße	zwischen Einmündung Jahnstraße und KVP K 1082/K 1017/ Flachter Straße	3.150	5,9	12,5	15,5
Heimerdinger Straße	zwischen Flachter Straße und Hegelstraße	2.650	5,8	2,2	2,8
Heimerdinger Straße	zwischen Hegelstraße und KVP K 1082/K 1017/Heimerdinger Straße	2.700	5,8	2,2	2,8
Gebersheimer Straße	zwischen Flachter Straße und Einmündung Seestraße	3.550	5,8	2,5	3,2
Gebersheimer Straße	zwischen Einmündung Seestraße und Knotenpunkt Gebersheimer Straße/Rennerstraße/Hegelstraße	3.700	5,8	2,4	3,1
Gebersheimer Straße	zwischen Knotenpunkt Gebersheimer Straße/Rennerstraße/Hegelstraße und Dieselstraße	4.250	5,8	2,1	2,7
Gebersheimer Straße	zwischen Dieselstraße und KVP K 1082/ K 1059/Gebersheimer Straße/Liebigstraße	5.950	5,8	2,5	3,2
Bahnhofstraße	zwischen Leonberger Straße und Gartenstraße	4.950	5,8	6,8	8,5
Bahnhofstraße	zwischen Gartenstraße und Robert-Bosch-Straße	4.700	5,8	6,3	8,0
Bahnhofstraße	zwischen Robert-Bosch-Straße und Eltinger Weg	5.300	5,8	4,8	6,2
Bahnhofstraße	zwischen Eltinger Weg und Lessingstraße	3.900	5,8	6,8	8,0
Bahnhofstraße	südlich Lessingstraße Richtung Heuweg	3.700	5,8	6,7	8,4
L 1180	westlich KVP L 1180/Heimerdinger Straße	15.050	6,9	9,4	11,8
L 1180	östlich zwischen KVP L 1180/Heimerdinger Straße und Knotenpunkt L 1180/K 1013	15.750	6,9	11,0	13,8
K 1013	östlich südlich Knotenpunkt L 1180/K 1013	9.950	7,4	13,5	16,1
Heimsheimer Straße (Perouse)		2.550	7,1	20,5	25,0

DTV_{alle Tage} [Kfz/24h] - durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

a_N - Nachtanteil in %

p_T - Schwerverkehrsanteil > 2,8t tags in %

p_N - Schwerverkehrsanteil > 2,8t nachts in %

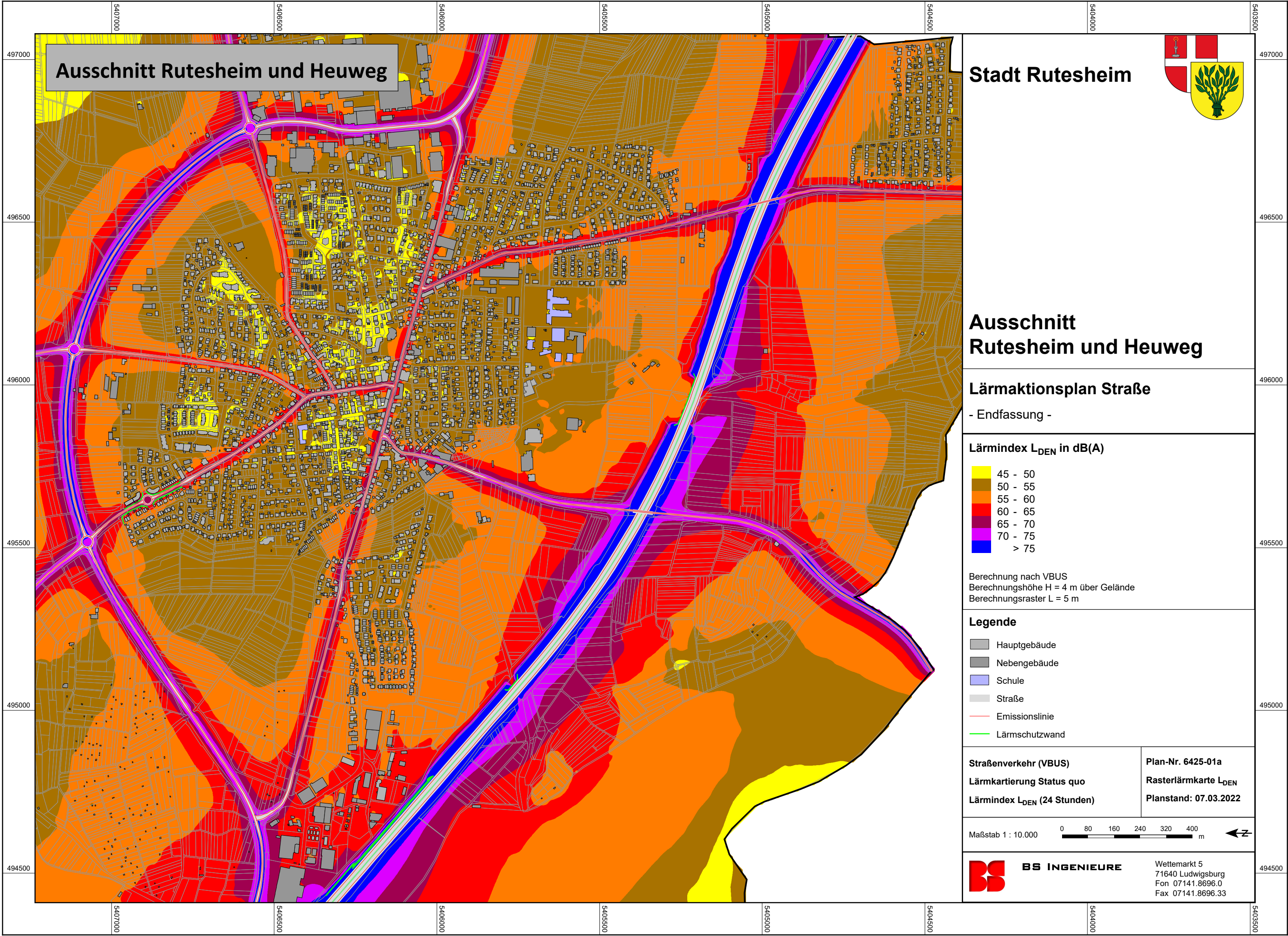
II. Pläne Status quo

Rasterlärmkarten (RLK) Status quo:

- Plan 6425-01a RLK L_{DEN} (VBUS) – Ausschnitt Rutesheim/Heuweg
- Plan 6425-01b RLK L_{DEN} (VBUS) – Ausschnitt Perouse
- Plan 6425-02a RLK L_{Night} (VBUS) - Ausschnitt Rutesheim/Heuweg
- Plan 6425-02b RLK L_{Night} (VBUS) - Ausschnitt Perouse

Gebäudelärmkarten (GLK) Status quo:

- Plan 6425-03a GLK Tag (RLS-90) - Ausschnitt Rutesheim/Heuweg
- Plan 6425-03b GLK Tag (RLS-90) - Ausschnitt Perouse
- Plan 6425-04a GLK Nacht (RLS-90) - Ausschnitt Rutesheim und Heuweg
- Plan 6425-04b GLK Nacht (RLS-90) - Ausschnitt Perouse



Ausschnitt Rutesheim und Heuweg



Stadt Rutesheim

Ausschnitt Rutesheim und Heuweg

Lärmaktionsplan Straße

- Endfassung -

Lärminde_z 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 = 5 m

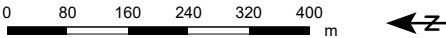
Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Straße
- Emissionslinie
- Lärmschutzwand

Straßenverkehr (VBUS)
Lärmkartierung Status quo
Lärminde_z L_{DEN} (24 Stunden)

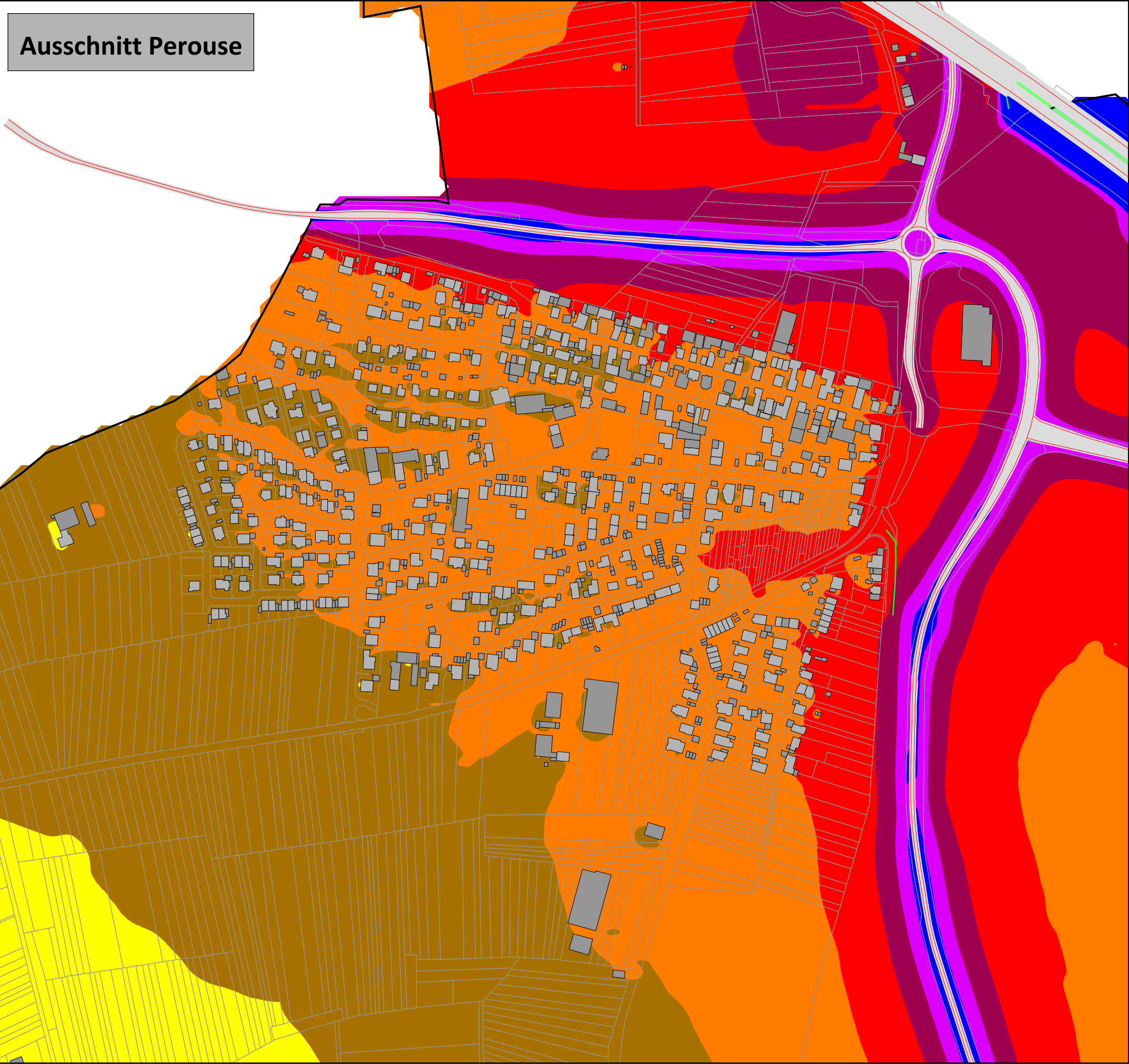
Plan-Nr. 6425-01a
Rasterlärmkarte L_{DEN}
Planstand: 07.03.2022

Maßstab 1 : 10.000



BS INGENIEURE

Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
Fax 07141.8696.33



Ausschnitt Perouse

Stadt Rutesheim



Ausschnitt Perouse

Lärmaktionsplan Straße

- Endfassung -

Lärmindex 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 = 5 m

Legende

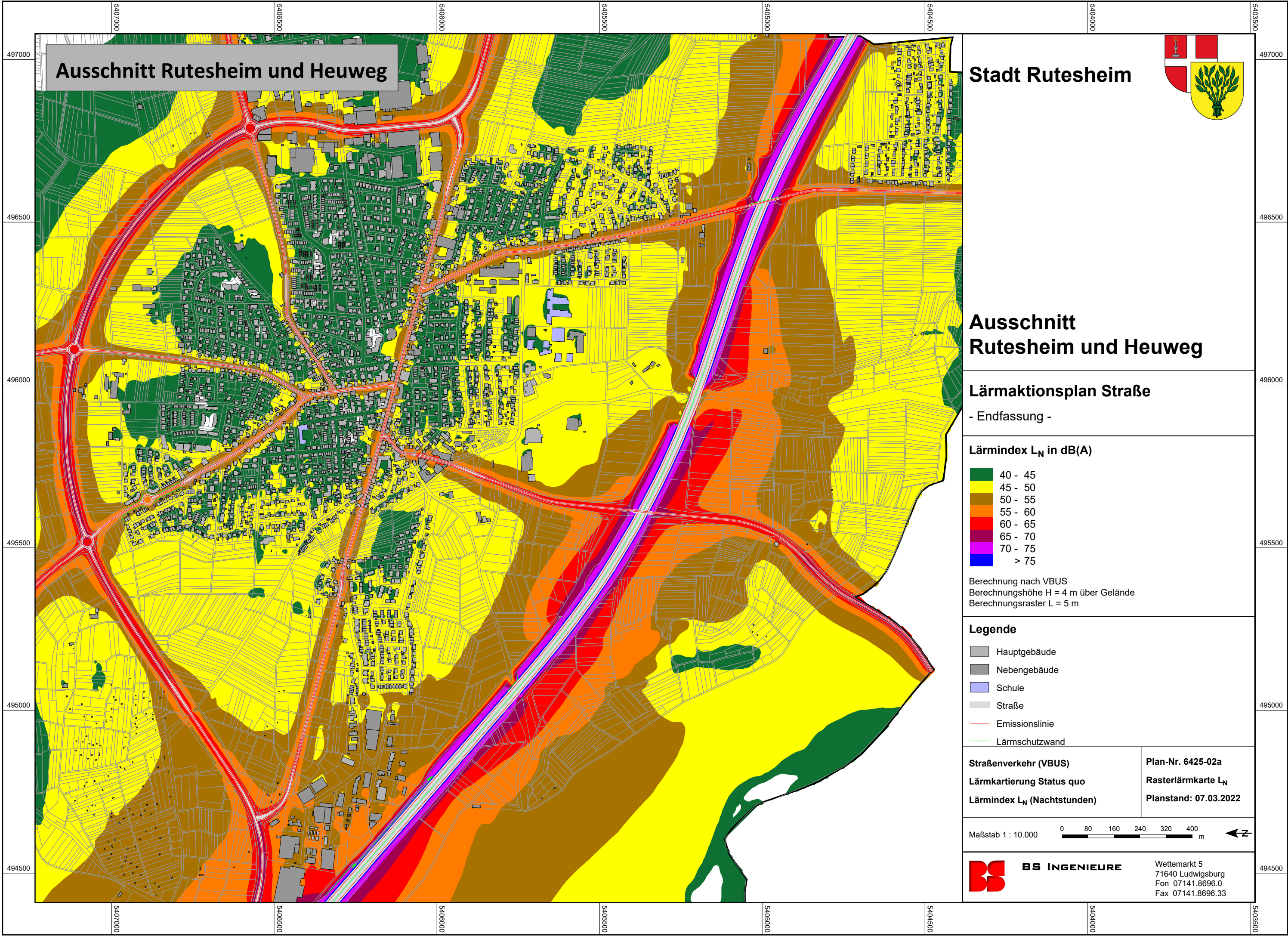
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Straße
- Emissionslinie
- Lärmschutzwand

Straßenverkehr (VBUS)
Lärmkartierung Status quo
Lärmindex L_{DEN} (24 Stunden)

Plan-Nr. 6425-01b
Rasterlärmkarte L_{DEN}
Planstand: 07.03.2022

Maßstab 1 : 4.000 0 30 60 90 120 150 m

BS INGENIEURE Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
Fax 07141.8696.33



Ausschnitt Rutesheim und Heuweg

Stadt Rutesheim



Ausschnitt
Rutesheim und Heuweg

Lärmaktionsplan Straße
- Endfassung -

Lärmindex L_N 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 = 5 m

Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Straße
- Emissionslinie
- Lärmschutzwand

Straßenverkehr (VBUS)
Lärmkartierung Status quo
Lärmindex L_N (Nachtstunden)

Plan-Nr. 6425-02a
Rasterlärmkarte L_N
Planstand: 07.03.2022

Maßstab 1 : 10.000

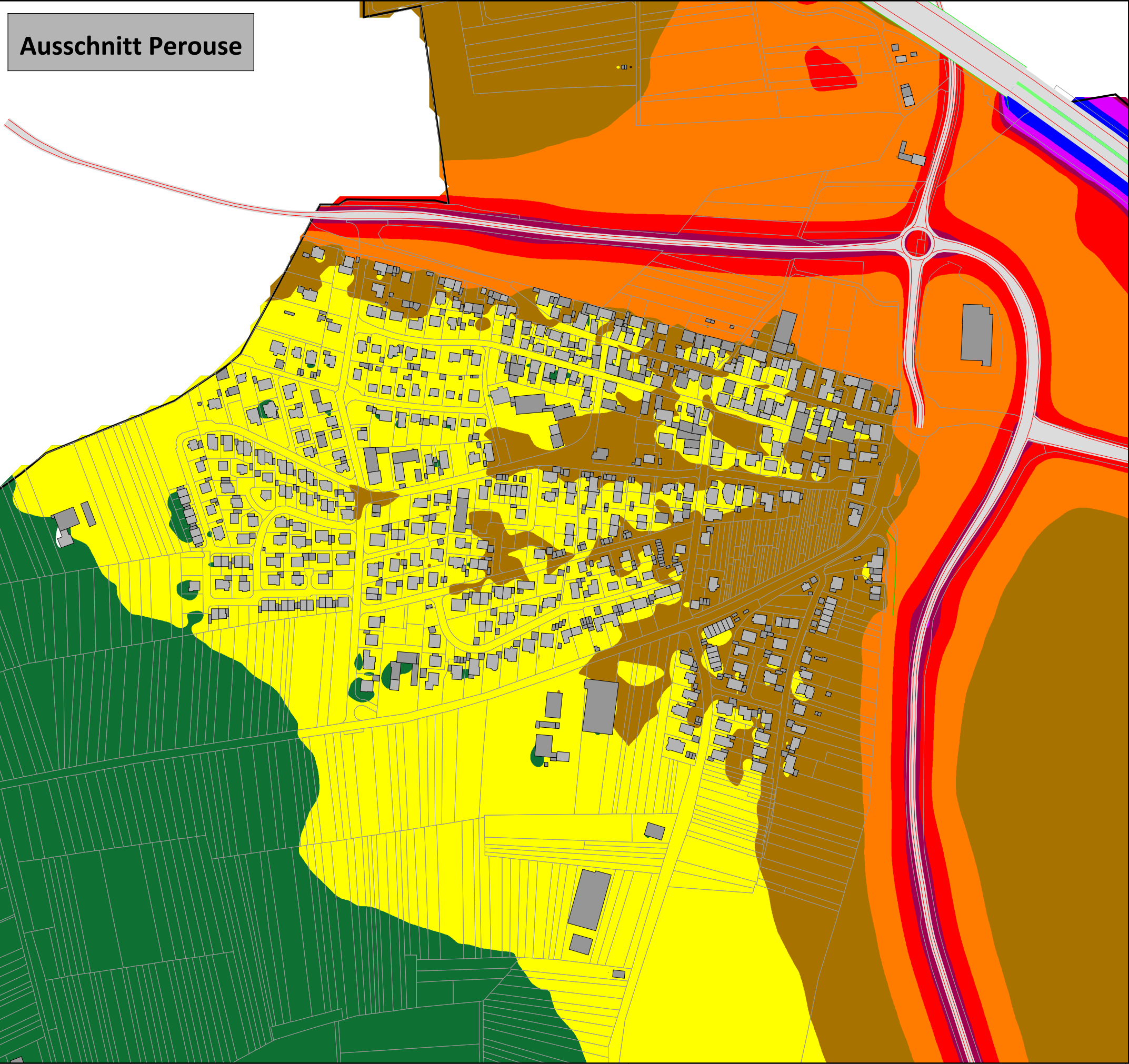
080160240320400

m



BS INGENIEURE

Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
Fax 07141.8696.33



Ausschnitt Perouse

Stadt Rutesheim

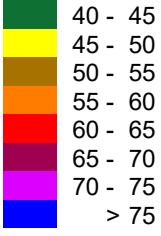


Ausschnitt Perouse

Lärmaktionsplan Straße

- Endfassung -

Lärmindex L_N in dB(A)



Berechnung nach VBUS
Berechnungshöhe H = 4 m über Gelände
Berechnungsraster L = 5 m

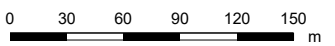
Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Straße
- Emissionslinie
- Lärmschutzwand

Straßenverkehr (VBUS)
Lärmkartierung Status quo
Lärmindex L_N (Nachtstunden)

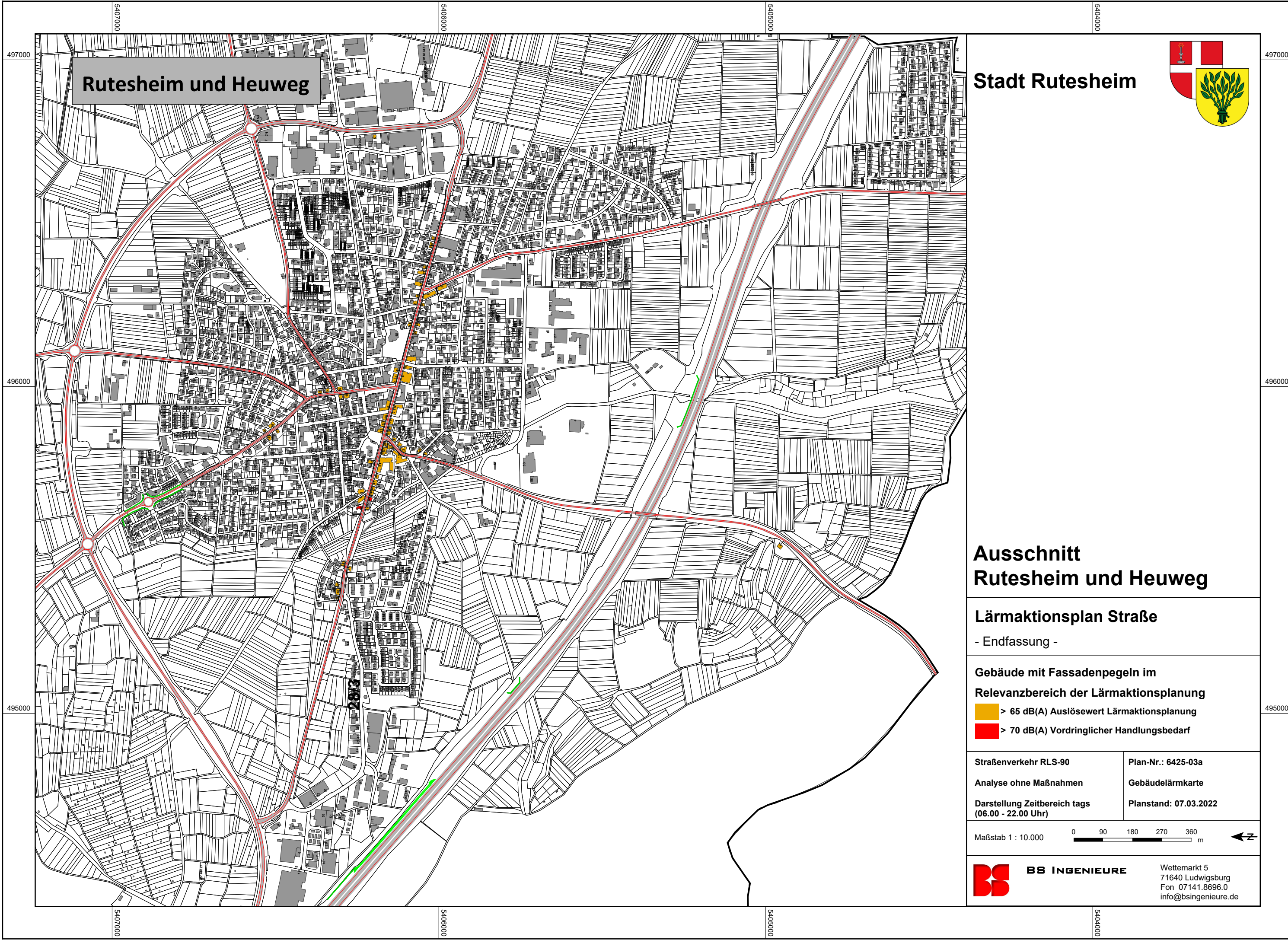
Plan-Nr. 6425-02b
Rasterlärmkarte L_N
Planstand: 07.03.2022

Maßstab 1 : 4.000



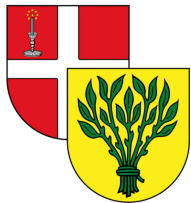
BS INGENIEURE

Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
Fax 07141.8696.33



Rutesheim und Heuweg

Stadt Rutesheim



Ausschnitt Rutesheim und Heuweg

Lärmaktionsplan Straße

- Endfassung -

Gebäude mit Fassadenpegeln im
Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung

- > 65 dB(A) Auslösewert Lärmaktionsplanung
- > 70 dB(A) Vordringlicher Handlungsbedarf

Straßenverkehr RLS-90

Analyse ohne Maßnahmen

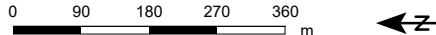
Darstellung Zeitbereich tags
(06.00 - 22.00 Uhr)

Plan-Nr.: 6425-03a

Gebäudelärmkarte

Planstand: 07.03.2022

Maßstab 1 : 10.000



BS INGENIEURE

Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
info@bsingenieure.de

Perouse



Ausschnitt Perouse

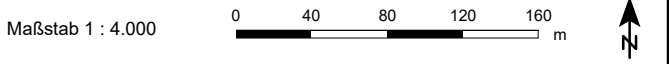
Lärmaktionsplan Straße

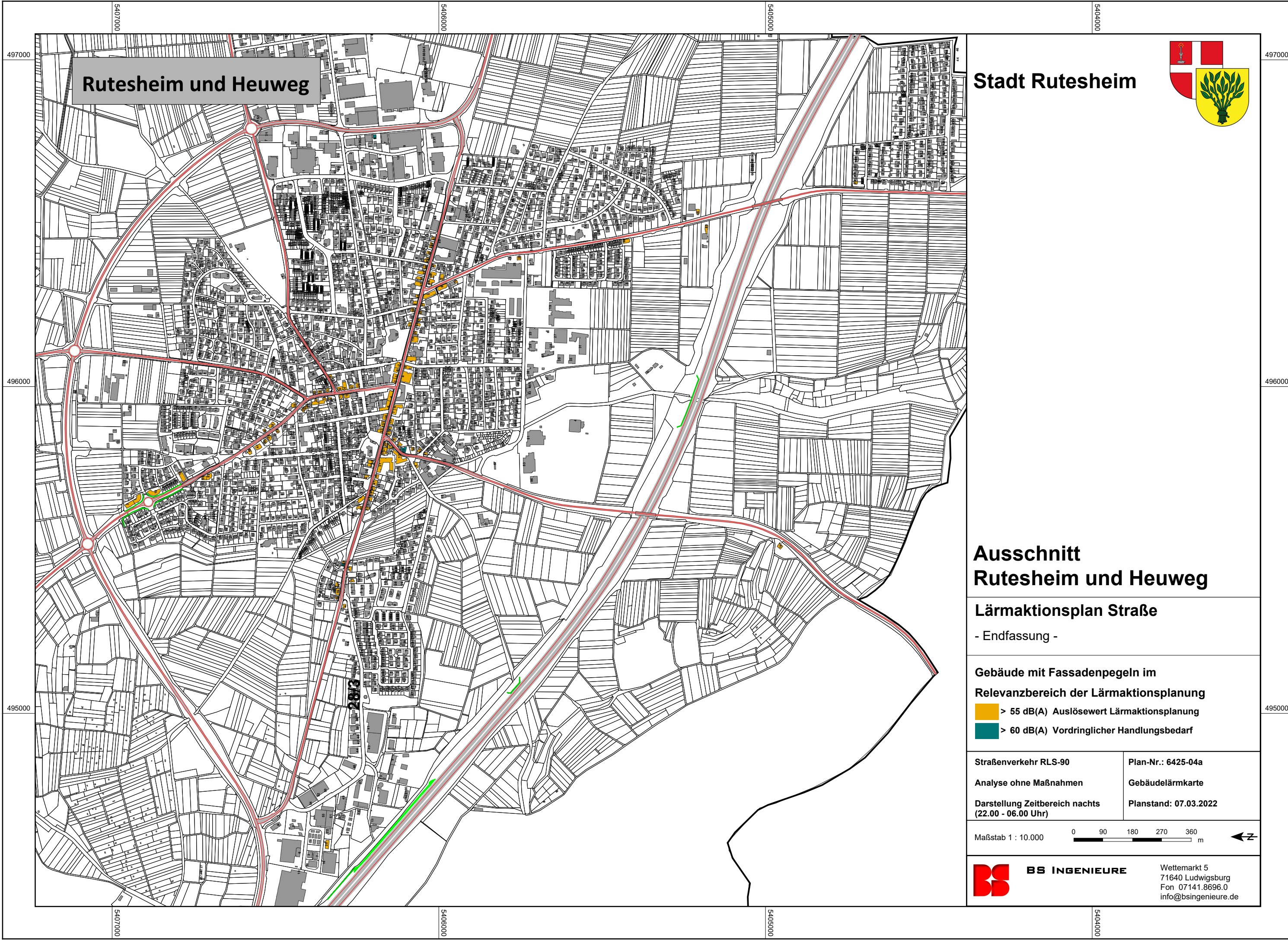
- Endfassung -

Gebäude mit Fassadenpegeln im
Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung

- > 65 dB(A) Auslösewert Lärmaktionsplanung
- > 70 dB(A) Vordringlicher Handlungsbedarf

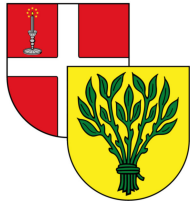
Straßenverkehr RLS-90	Plan-Nr.: 6425-03b
Analyse ohne Maßnahmen	Gebäudelärmkarte
Darstellung Zeitbereich tags (06.00 - 22.00 Uhr)	Planstand: 07.03.2022





Rutesheim und Heuweg

Stadt Rutesheim



Ausschnitt Rutesheim und Heuweg

Lärmaktionsplan Straße

- Endfassung -

Gebäude mit Fassadenpegeln im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung

- > 55 dB(A) Auslösewert Lärmaktionsplanung
- > 60 dB(A) Vordringlicher Handlungsbedarf

Straßenverkehr RLS-90

Analyse ohne Maßnahmen

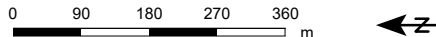
Darstellung Zeitbereich nachts
(22.00 - 06.00 Uhr)

Plan-Nr.: 6425-04a

Gebäudelärmkarte

Planstand: 07.03.2022

Maßstab 1 : 10.000



BS INGENIEURE

Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
info@bsingenieure.de

Perouse



Ausschnitt Perouse

Lärmaktionsplan Straße

- Endfassung -

Gebäude mit Fassadenpegeln im
Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung

- > 55 dB(A) Auslösewert Lärmaktionsplanung
- > 60 dB(A) Vordringlicher Handlungsbedarf

Straßenverkehr RLS-90	Plan-Nr.: 6425-04b
Analyse ohne Maßnahmen	Gebäudelärmkarte
Darstellung Zeitbereich nachts (22.00 - 06.00 Uhr)	Planstand: 07.03.2022

Maßstab 1 : 4.000

04080120160

m

N

III. Betroffenheitsstatistik

Lärmaktionsplan Stadt Rutesheim

Straßenverkehr (VBUS) - Status Quo



EU-Betroffenheitsstatistik nach Pegelbereichen

Einwohner - Schulen - Krankenhäuser

Name	Intervalle	Einwohner		Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser	
		L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}
Alle Gebiete	50 - 55	4678	580	1	-	-	-
	55 - 60	1023	176	-	-	-	-
	60 - 65	473	-	-	-	-	-
	65 - 70	122	-	-	-	-	-
	70 - 75	-	-	-	-	-	-
	> 75	-	-	-	-	-	-



BS INGENIEURE Wettermarkt 5 71640 Ludwigsburg (Ossweil) Tel.:(07141) 86 96-0

A 6425
07.03.202
2

IV. Immissionspegel Status quo (RLS-90)

Lärmaktionsplan Stadt Rutesheim Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)	
Finkenweg 1	O	56,3	50,7	Perouse
Finkenweg 2	O	56,8	51,2	Perouse
Finkenweg 3	N	55,1	49,5	Perouse
Finkenweg 5	N	54,5	49,0	Perouse
Finkenweg 6	O	56,4	50,8	Perouse
Finkenweg 7	N	54,7	49,1	Perouse
Finkenweg 8	N	52,4	46,8	Perouse
Finkenweg 9	O	53,3	47,6	Perouse
Finkenweg 10	O	54,7	49,0	Perouse
Finkenweg 11	N	54,6	49,0	Perouse
Finkenweg 12	O	54,9	49,2	Perouse
Finkenweg 13	N	54,3	48,8	Perouse
Finkenweg 14	O	54,3	48,7	Perouse
Finkenweg 15	N	54,4	48,9	Perouse
Finkenweg 16	O	54,9	49,3	Perouse
Finkenweg 17	N	53,4	48,0	Perouse
Finkenweg 18	O	55,1	49,5	Perouse
Finkenweg 19	N	51,7	46,3	Perouse
Finkenweg 20	N	52,5	47,0	Perouse
Finkenweg 20/1	N	53,0	47,6	Perouse
Finkenweg 21	N	54,2	48,8	Perouse
Finkenweg 22	N	52,9	47,3	Perouse
Finkenweg 22/1	N	53,2	47,7	Perouse
Finkenweg 23	N	53,7	48,3	Perouse
Finkenweg 25	N	53,6	48,2	Perouse
Finkenweg 27	N	53,4	47,9	Perouse
Finkenweg 29	O	53,1	47,5	Perouse
Finkenweg 33	N	53,5	48,0	Perouse
Finkenweg 35	N	53,7	48,2	Perouse
Förstlestraße 6	W	55,6	49,9	Perouse
Förstlestraße 7	N	57,6	52,1	Perouse
Förstlestraße 9	O	58,0	52,5	Perouse
Förstlestraße 15	O	56,3	50,7	Perouse
Förstlestraße 17	O	57,5	52,0	Perouse
Förstlestraße 18	O	57,5	52,0	Perouse
Förstlestraße 23	N	56,6	50,9	Perouse
Förstlestraße 24	O	56,6	50,9	Perouse
Förstlestraße 25	O	56,4	50,6	Perouse
Förstlestraße 25/1	O	53,1	47,6	Perouse
Förstlestraße 26	N	56,2	50,7	Perouse
Förstlestraße 27	O	56,5	50,7	Perouse
Förstlestraße 27/1	O	56,4	50,6	Perouse
Förstlestraße 28	O	54,4	48,7	Perouse
Förstlestraße 30	O	55,7	49,9	Perouse
Förstlestraße 31	O	56,0	49,9	Perouse
Förstlestraße 32	N	52,5	47,0	Perouse
Förstlestraße 33	O	54,5	48,5	Perouse
Förstlestraße 34	O	55,5	49,6	Perouse
Förstlestraße 35	O	54,7	48,5	Perouse
Hauptstraße 1	N	62,1	56,0	Perouse
Hauptstraße 4	N	60,1	54,0	Perouse
Hauptstraße 6	O	58,5	52,7	Perouse
Hauptstraße 7	O	58,2	52,5	Perouse
Hauptstraße 8	N	61,6	55,5	Perouse
Hauptstraße 9	N	60,7	54,9	Perouse
Hauptstraße 10	O	57,3	51,6	Perouse
Hauptstraße 11	N	57,9	52,3	Perouse
Hauptstraße 12	N	61,4	55,4	Perouse

Lärmaktionsplan Stadt Rutesheim Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)	
Hauptstraße 13	N	55,4	49,9	Perouse
Hauptstraße 17	O	57,2	51,6	Perouse
Hauptstraße 18	N	61,1	55,0	Perouse
Hauptstraße 19	N	56,4	50,9	Perouse
Hauptstraße 20	N	61,2	55,2	Perouse
Hauptstraße 21	N	58,9	53,2	Perouse
Hauptstraße 22	N	59,7	53,8	Perouse
Hauptstraße 22/1	N	57,2	50,9	Perouse
Hauptstraße 22/2	N	57,4	51,5	Perouse
Hauptstraße 22/3	N	57,5	51,7	Perouse
Hauptstraße 26	O	53,8	47,9	Perouse
Hauptstraße 26/1	N	62,2	55,8	Perouse
Hauptstraße 28	S	51,9	46,2	Perouse
Hauptstraße 30	N	58,2	51,7	Perouse
Hauptstraße 33	N	54,3	48,5	Perouse
Hauptstraße 36	S	52,7	47,0	Perouse
Hauptstraße 38	O	57,5	51,6	Perouse
Hauptstraße 39	N	59,4	53,3	Perouse
Hauptstraße 40	N	59,3	52,8	Perouse
Hauptstraße 43	O	59,4	53,4	Perouse
Hauptstraße 45	O	57,5	51,8	Perouse
Hauptstraße 46	N	62,5	55,7	Perouse
Hauptstraße 47	N	56,3	50,5	Perouse
Hauptstraße 47/1	N	53,2	47,2	Perouse
Hauptstraße 48	O	58,4	52,5	Perouse
Hauptstraße 49	N	56,1	50,4	Perouse
Hauptstraße 50	O	57,9	51,9	Perouse
Hauptstraße 50/1	N	63,2	56,3	Perouse
Hauptstraße 51	O	56,0	50,3	Perouse
Hauptstraße 52	N	60,7	53,7	Perouse
Hauptstraße 53	O	56,2	50,6	Perouse
Hauptstraße 54	N	63,6	56,6	Perouse
Hauptstraße 55	N	59,5	53,4	Perouse
Hauptstraße 56	O	57,7	51,6	Perouse
Hauptstraße 57	N	57,2	51,3	Perouse
Hauptstraße 58	N	61,3	54,4	Perouse
Hauptstraße 59	N	56,4	50,0	Perouse
Hauptstraße 62	O	58,3	52,2	Perouse
Hauptstraße 63	N	61,9	55,2	Perouse
Hauptstraße 63/1	N	60,1	53,3	Perouse
Hauptstraße 64	N	62,7	55,8	Perouse
Hauptstraße 65	N	61,4	54,5	Perouse
Hauptstraße 67	N	61,9	55,0	Perouse
Hauptstraße 69	N	58,5	51,6	Perouse
Hauptstraße 71	N	63,3	56,2	Perouse
Hauptstraße 71/1	N	63,3	56,2	Perouse
Hauptstraße 71/2	N	57,0	50,0	Perouse
Hauptstraße 71/3	N	60,2	53,4	Perouse
Hauptstraße 75	N	62,4	55,3	Perouse
Hauptstraße 77	N	62,9	55,8	Perouse
Hauptstraße 81	N	63,9	56,7	Perouse
Hauptstraße 83	O	60,4	53,5	Perouse
Hauptstraße 85	N	65,4	58,1	Perouse
Hauptstraße 87	N	58,2	51,1	Perouse
Heimsheimer Straße 3	NO	56,9	51,2	Perouse
Heimsheimer Straße 3/1	NW	55,7	50,1	Perouse
Heimsheimer Straße 4	N	60,5	54,8	Perouse
Heimsheimer Straße 5	NW	55,6	50,0	Perouse

Lärmaktionsplan Stadt Rutesheim Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)	
Heimsheimer Straße 5/1	NW	55,5	49,9	Perouse
Heimsheimer Straße 7	NW	55,3	49,8	Perouse
Heimsheimer Straße 7/1	NW	55,2	49,7	Perouse
Heimsheimer Straße 11	O	54,4	48,7	Perouse
Heimsheimer Straße 12	N	60,6	54,8	Perouse
Heimsheimer Straße 28	N	57,3	51,9	Perouse
Heimsheimer Straße 60	O	52,6	47,2	Perouse
Henri-Arnaud-Platz 1	N	61,1	55,0	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 9	N	59,9	54,4	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 11	N	59,3	53,9	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 14	S	52,6	46,7	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 18	N	59,6	53,8	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 21	N	57,2	51,7	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 23	N	57,4	51,8	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 25	N	57,5	51,8	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 27	N	57,7	52,0	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 30	N	58,0	52,0	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 31	O	57,2	51,7	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 37	N	57,8	52,2	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 40	N	58,0	52,4	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 41	O	53,7	48,3	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 42	N	57,4	51,8	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 43	O	56,6	51,1	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 44	N	51,9	46,4	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 45	N	52,5	46,9	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 46	O	53,7	48,1	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 47	N	52,7	47,2	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 49	N	53,9	48,3	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 50	N	53,9	47,8	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 51	N	54,3	48,6	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 55	N	56,8	50,9	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 59	N	54,7	48,9	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 61	N	54,8	49,0	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 62	O	55,0	49,2	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 63	N	55,1	49,1	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 64	N	57,2	50,9	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 65	NW	55,1	48,9	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 66	N	56,9	50,4	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 67	N	55,1	48,9	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 68	N	57,1	50,6	Perouse
Henri-Arnaud-Straße 69	N	55,1	48,9	Perouse
Hinterer Gasse 4	O	54,8	48,7	Perouse
Hof im Vallon 1	O	51,4	45,7	Perouse
Im Hanfland 1	O	54,7	49,0	Perouse
Im Hanfland 2	N	56,7	51,0	Perouse
Im Hanfland 3	N	57,3	51,5	Perouse
Im Hanfland 4	N	56,5	50,9	Perouse
Im Hanfland 5	O	54,5	48,7	Perouse
Im Hanfland 7	N	55,5	49,6	Perouse
Im Vallon 1	N	53,2	47,6	Perouse
Im Vallon 2	O	52,3	46,6	Perouse
Im Vallon 3	N	53,2	47,5	Perouse
Im Vallon 4	N	52,4	46,5	Perouse
Im Vallon 5	N	52,8	47,1	Perouse
Im Vallon 6	O	51,9	46,2	Perouse
Im Vallon 7	N	52,9	47,1	Perouse
Im Vallon 8	N	51,9	46,0	Perouse
Im Vallon 9	O	52,2	46,5	Perouse

Lärmaktionsplan Stadt Rutesheim Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)	
Im Vallon 10	N	52,1	46,1	Perouse
Im Vallon 11	N	52,7	46,9	Perouse
Im Vallon 12	N	52,2	46,1	Perouse
Im Vallon 13	N	52,5	47,0	Perouse
Im Vallon 14	N	52,8	47,0	Perouse
Im Vallon 16	O	51,9	46,2	Perouse
Im Vallon 18	N	52,4	46,9	Perouse
Im Wiesengrund 1	O	51,5	45,8	Perouse
Im Wiesengrund 2	N	51,6	45,8	Perouse
Im Wiesengrund 3	N	52,0	46,0	Perouse
Im Wiesengrund 4	N	52,0	46,0	Perouse
Im Wiesengrund 5	O	52,3	46,4	Perouse
Im Wiesengrund 7	N	52,5	46,1	Perouse
Im Wiesengrund 9	N	52,3	46,3	Perouse
Lerchenweg 2	O	56,1	50,6	Perouse
Lerchenweg 3	O	56,5	50,8	Perouse
Lerchenweg 5	O	56,3	50,6	Perouse
Lerchenweg 6	O	55,6	49,8	Perouse
Lerchenweg 7	O	56,1	50,5	Perouse
Lerchenweg 8	N	55,7	50,1	Perouse
Lerchenweg 9	O	55,4	49,8	Perouse
Lerchenweg 12	O	56,4	50,6	Perouse
Lerchenweg 14	O	56,3	50,5	Perouse
Lerchenweg 17	O	55,2	49,7	Perouse
Lerchenweg 18	O	55,8	50,1	Perouse
Lerchenweg 19	N	54,5	49,0	Perouse
Lerchenweg 20	O	55,4	49,5	Perouse
Lerchenweg 21	N	53,8	48,2	Perouse
Lerchenweg 21/1	N	54,2	48,7	Perouse
Lerchenweg 23	N	53,7	48,1	Perouse
Lerchenweg 23/1	N	54,0	48,5	Perouse
Lerchenweg 24	O	54,9	49,2	Perouse
Lerchenweg 25	N	53,8	48,3	Perouse
Lerchenweg 26	N	55,0	49,4	Perouse
Lerchenweg 30	O	55,5	49,9	Perouse
Lerchenweg 31	N	53,4	47,9	Perouse
Lerchenweg 34	O	55,2	49,7	Perouse
Lerchenweg 36	N	53,6	48,1	Perouse
Lerchenweg 38	N	53,5	48,0	Perouse
Lerchenweg 40	O	54,0	48,4	Perouse
Lerchenweg 42	N	53,5	48,1	Perouse
Lerchenweg 44	N	53,4	47,8	Perouse
Lerchenweg 46	O	52,4	46,7	Perouse
Malmsheimer Straße 8	O	62,7	55,9	Perouse
Malmsheimer Straße 10	S	55,2	48,6	Perouse
Malmsheimer Straße 12	O	64,5	57,5	Perouse
Nelkenweg 2	O	52,6	46,6	Perouse
Nelkenweg 3	NO	51,7	45,6	Perouse
Nelkenweg 4	N	50,8	44,6	Perouse
Nelkenweg 6	O	51,9	46,0	Perouse
Nelkenweg 8	N	51,3	44,9	Perouse
Piemontweg 1	N	53,0	47,5	Perouse
Piemontweg 2	O	52,8	47,2	Perouse
Piemontweg 3	N	52,9	47,5	Perouse
Piemontweg 4	N	53,1	47,5	Perouse
Piemontweg 5	N	52,9	47,4	Perouse
Piemontweg 6	N	52,5	46,9	Perouse
Piemontweg 7	N	52,6	47,1	Perouse

Lärmaktionsplan Stadt Rutesheim Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)	
Piemontweg 8	N	52,8	47,2	Perouse
Piemontweg 9	N	52,7	47,2	Perouse
Piemontweg 10	N	52,3	46,7	Perouse
Piemontweg 11	N	52,7	47,2	Perouse
Piemontweg 12	N	52,4	46,8	Perouse
Piemontweg 13	N	52,6	47,1	Perouse
Piemontweg 15	N	52,6	47,1	Perouse
Piemontweg 17	N	52,5	47,0	Perouse
Piemontweg 23	N	52,3	46,7	Perouse
Piemontweg 25	N	52,3	46,7	Perouse
Piemontweg 31	N	52,1	46,5	Perouse
Rosenstraße 1	O	54,5	48,9	Perouse
Rosenstraße 3	N	53,0	47,5	Perouse
Rosenstraße 4	N	53,5	47,9	Perouse
Rosenstraße 5	N	53,2	47,6	Perouse
Rosenstraße 6	N	53,4	47,9	Perouse
Rosenstraße 7	N	53,3	47,7	Perouse
Rosenstraße 8	N	53,7	48,0	Perouse
Rosenstraße 9	N	53,0	47,4	Perouse
Rosenstraße 10	N	53,8	48,0	Perouse
Rosenstraße 11	N	52,6	47,1	Perouse
Rosenstraße 12	N	53,5	47,6	Perouse
Rosenstraße 13	N	52,7	47,0	Perouse
Rosenstraße 14	N	53,6	47,8	Perouse
Rosenstraße 20	N	54,7	48,5	Perouse
Rosenstraße 21	N	53,7	47,0	Perouse
Rosenstraße 22	N	53,8	47,4	Perouse
Rosenstraße 23	N	53,1	46,4	Perouse
Rosenstraße 24	N	54,8	48,4	Perouse
Rosenstraße 25	O	53,4	47,2	Perouse
Rosenstraße 27	O	53,2	47,0	Perouse
Schwalbenweg 1	N	53,5	47,8	Perouse
Schwalbenweg 1/1	O	53,0	47,2	Perouse
Schwalbenweg 2	O	53,7	48,1	Perouse
Schwalbenweg 3	N	53,6	48,1	Perouse
Schwalbenweg 4	N	50,5	45,2	Perouse
Schwalbenweg 5	O	54,1	48,5	Perouse
Schwalbenweg 6	N	53,3	47,7	Perouse
Seewiesenstraße 1	N	57,9	52,3	Perouse
Silcherstraße 3	O	52,9	47,5	Perouse
Silcherstraße 4	N	53,6	48,0	Perouse
Silcherstraße 8	O	56,0	50,4	Perouse
Tannenweg 2	NO	58,5	52,7	Perouse
Tannenweg 3	O	59,4	53,0	Perouse
Tannenweg 5	O	59,7	53,2	Perouse
Tannenweg 5/1	O	60,1	53,6	Perouse
Tannenweg 5/2	O	60,1	53,5	Perouse
Tannenweg 6	O	59,2	53,1	Perouse
Tannenweg 6/1	N	57,3	51,6	Perouse
Tannenweg 6/2	N	57,3	51,6	Perouse
Tannenweg 7	O	60,0	53,5	Perouse
Tannenweg 7/1	O	60,1	53,5	Perouse
Tannenweg 7/2	O	60,0	53,5	Perouse
Tannenweg 8	O	57,7	51,5	Perouse
Tannenweg 10	O	56,5	50,5	Perouse
Tannenweg 11	N	59,1	52,9	Perouse
Tannenweg 12	N	57,7	51,9	Perouse
Tannenweg 13	O	60,3	53,6	Perouse

Lärmaktionsplan Stadt Rutesheim Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)	
Tannenweg 15	O	59,7	53,2	Perouse
Tannenweg 16	O	58,0	51,7	Perouse
Tannenweg 17	O	60,3	53,6	Perouse
Tannenweg 18	O	55,4	49,5	Perouse
Tannenweg 19	O	59,5	52,9	Perouse
Tannenweg 20	O	55,4	49,4	Perouse
Tannenweg 21	O	59,4	52,8	Perouse
Tannenweg 22	O	55,7	49,5	Perouse
Tannenweg 23	O	59,3	52,7	Perouse
Tannenweg 25	O	59,1	52,5	Perouse
Tulpenweg 1	O	53,1	47,3	Perouse
Tulpenweg 3	O	52,5	46,7	Perouse
Tulpenweg 4	N	52,5	46,0	Perouse
Tulpenweg 5	N	52,3	46,5	Perouse
Tulpenweg 7	N	52,7	46,8	Perouse
Tulpenweg 9	N	52,2	46,1	Perouse
Tulpenweg 11	N	52,5	46,5	Perouse
Tulpenweg 13	NO	53,4	47,5	Perouse
Tulpenweg 14	O	51,9	45,9	Perouse
Tulpenweg 15	N	53,2	47,2	Perouse
Tulpenweg 16	O	52,1	46,2	Perouse
Tulpenweg 17	N	53,4	47,3	Perouse
Tulpenweg 18	O	52,0	46,1	Perouse
Tulpenweg 19	N	53,3	47,2	Perouse
Tulpenweg 20	O	51,6	45,8	Perouse
Tulpenweg 21	N	53,1	46,9	Perouse
Tulpenweg 22	O	51,6	45,8	Perouse
Tulpenweg 23	N	53,2	47,2	Perouse
Tulpenweg 24	O	50,8	44,8	Perouse
Tulpenweg 25	O	52,4	46,2	Perouse
Tulpenweg 26	N	52,3	46,6	Perouse
Tulpenweg 27	O	52,7	46,6	Perouse
Tulpenweg 28	N	52,2	46,4	Perouse
Tulpenweg 29	O	52,4	46,4	Perouse
Tulpenweg 30	N	52,5	46,7	Perouse
Tulpenweg 31	O	51,0	45,2	Perouse
Tulpenweg 32	N	52,4	46,6	Perouse
Tulpenweg 33	O	52,0	46,2	Perouse
Untere Gasse 1	O	57,6	51,6	Perouse
Vogt-Greber-Straße 1	O	55,5	50,0	Perouse
Vogt-Greber-Straße 2	O	55,4	49,8	Perouse
Vogt-Greber-Straße 3	N	53,1	47,4	Perouse
Vogt-Greber-Straße 10	O	54,4	48,9	Perouse
Vogt-Greber-Straße 12	O	55,3	49,7	Perouse
Waldenserstraße 1	O	59,7	53,6	Perouse
Waldenserstraße 4	N	60,0	54,3	Perouse
Waldenserstraße 6	N	59,8	54,1	Perouse
Waldenserstraße 8	N	60,2	54,6	Perouse
Waldenserstraße 10	N	58,2	52,8	Perouse
Waldenserstraße 11	N	59,5	53,9	Perouse
Waldenserstraße 13	N	58,9	53,2	Perouse
Waldenserstraße 14	O	58,6	53,0	Perouse
Waldenserstraße 15	O	55,8	50,2	Perouse
Waldenserstraße 16	N	58,8	53,2	Perouse
Waldenserstraße 17	N	58,9	53,2	Perouse
Waldenserstraße 19	N	57,4	51,8	Perouse
Waldenserstraße 21	N	57,2	51,6	Perouse
Waldenserstraße 23	N	58,7	53,0	Perouse

Lärmaktionsplan Stadt Rutesheim Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)	
Waldenserstraße 26	N	53,2	47,8	Perouse
Waldenserstraße 27	N	57,3	51,6	Perouse
Waldenserstraße 28	O	57,2	51,7	Perouse
Waldenserstraße 31	N	57,2	51,4	Perouse
Waldenserstraße 33	O	56,4	50,8	Perouse
Waldenserstraße 37	N	56,1	50,3	Perouse
Waldenserstraße 39	O	55,9	50,3	Perouse
Waldenserstraße 43	O	56,7	51,0	Perouse
Waldenserstraße 44	N	57,2	51,6	Perouse
Waldenserstraße 44/1	N	57,5	52,0	Perouse
Waldenserstraße 45	O	55,7	50,0	Perouse
Waldenserstraße 48	O	54,7	49,1	Perouse
Waldenserstraße 49	N	55,6	50,0	Perouse
Waldenserstraße 51	O	53,7	48,0	Perouse
Waldenserstraße 55	O	54,7	49,0	Perouse
Waldenserstraße 57	N	54,4	48,8	Perouse
Waldenserstraße 59	N	54,4	48,8	Perouse
Waldenserstraße 60	O	52,9	47,0	Perouse
Waldenserstraße 61	N	54,4	48,8	Perouse
Waldenserstraße 63	N	54,5	48,9	Perouse
Waldenserstraße 64	O	54,4	48,8	Perouse
Waldenserstraße 65	N	54,6	49,0	Perouse
Waldenserstraße 66	O	53,1	47,4	Perouse
Waldenserstraße 67	N	54,1	48,5	Perouse
Waldenserstraße 68	N	51,9	46,1	Perouse
Waldenserstraße 69	N	51,9	46,4	Perouse
Waldenserstraße 70	O	53,0	47,4	Perouse
Waldenserstraße 71	N	53,2	47,6	Perouse
Waldenserstraße 72	O	52,2	46,3	Perouse
Waldenserstraße 73	O	54,1	48,5	Perouse
Wilhelm-Kopp-Straße 5	O	55,6	49,4	Perouse
Wilhelm-Kopp-Straße 7	N	57,0	50,4	Perouse
Wilhelm-Kopp-Straße 8	N	56,0	49,7	Perouse
Wilhelm-Kopp-Straße 10	N	54,6	48,3	Perouse
Wilhelm-Kopp-Straße 11	N	53,7	47,6	Perouse
Wilhelm-Kopp-Straße 12	O	52,5	46,8	Perouse
Wilhelm-Kopp-Straße 14	O	52,3	46,6	Perouse
Wilhelm-Kopp-Straße 16	O	51,9	46,3	Perouse
Wilhelm-Kopp-Straße 17	O	52,3	46,6	Perouse
Wilhelm-Kopp-Straße 18	O	52,3	46,5	Perouse
Wilhelm-Kopp-Straße 20	O	51,4	45,6	Perouse
Wilhelm-Kopp-Straße 21	N	53,3	47,7	Perouse
Wilhelm-Kopp-Straße 22	O	53,6	47,7	Perouse
Wilhelm-Kopp-Straße 23	N	52,9	47,4	Perouse
Wilhelm-Kopp-Straße 24	N	53,0	47,4	Perouse
Wilhelm-Kopp-Straße 25	N	53,1	47,6	Perouse
Wilhelm-Kopp-Straße 29	O	53,2	47,6	Perouse
Wilhelm-Kopp-Straße 33	N	53,2	47,8	Perouse
Wilhelm-Kopp-Straße 35	N	52,6	47,2	Perouse
Ziegelhütte 17	O	64,4	58,6	Perouse
Ziegelhütte 18	O	61,5	55,9	Perouse
Ziegelhütte 20	O	67,6	60,4	Perouse
Aichinger Straße 1	N	52,5	46,6	Rutesheim
Aichinger Straße 2	N	52,2	46,4	Rutesheim
Aichinger Straße 3	N	51,4	45,5	Rutesheim
Aichinger Straße 4	N	51,8	46,2	Rutesheim
Aichinger Straße 5	W	50,7	45,0	Rutesheim
Aichinger Straße 6	N	51,2	45,7	Rutesheim

Lärmaktionsplan Stadt Rutesheim Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)	
Aichinger Straße 7	S	49,9	44,5	Rutesheim
Aichinger Straße 8	N	50,9	45,5	Rutesheim
Aichinger Straße 9	N	50,5	45,4	Rutesheim
Aichinger Straße 10	N	50,8	45,4	Rutesheim
Aichinger Straße 11	N	50,1	44,9	Rutesheim
Aichinger Straße 12	N	50,8	45,5	Rutesheim
Aichinger Straße 13	N	50,5	45,3	Rutesheim
Aichinger Straße 14	N	50,3	45,1	Rutesheim
Aichinger Straße 15	S	50,3	45,1	Rutesheim
Aichinger Straße 16	N	50,3	45,1	Rutesheim
Aichinger Straße 17	N	50,8	45,7	Rutesheim
Aichinger Straße 18	N	51,1	46,0	Rutesheim
Aichinger Straße 19	N	50,7	45,6	Rutesheim
Aichinger Straße 20	N	50,8	45,7	Rutesheim
Aichinger Straße 20/1	N	50,9	45,9	Rutesheim
Aichinger Straße 21	N	50,4	45,3	Rutesheim
Aichinger Straße 22	N	50,8	45,7	Rutesheim
Aichinger Straße 23	O	50,8	45,8	Rutesheim
Aichinger Straße 24	O	50,8	45,9	Rutesheim
Aichinger Straße 25	N	51,0	45,9	Rutesheim
Aichinger Straße 26	N	50,7	45,7	Rutesheim
Aichinger Straße 27	S	51,2	46,2	Rutesheim
Aichinger Straße 28	N	51,1	46,1	Rutesheim
Aichinger Straße 29	N	51,3	46,3	Rutesheim
Aichinger Straße 29/1	N	51,7	46,7	Rutesheim
Aichinger Straße 30	N	51,2	46,2	Rutesheim
Aichinger Straße 31	O	52,0	47,1	Rutesheim
Aichinger Straße 32	N	51,6	46,6	Rutesheim
Aichinger Straße 33	S	52,1	47,2	Rutesheim
Aichinger Straße 34	N	51,4	46,4	Rutesheim
Aichinger Straße 34/1	N	51,7	46,7	Rutesheim
Aichinger Straße 35	S	52,6	47,7	Rutesheim
Aichinger Straße 36	S	51,7	46,8	Rutesheim
Aichinger Straße 37	S	52,8	47,9	Rutesheim
Aichinger Straße 38	S	54,2	49,3	Rutesheim
Aichinger Straße 39	S	52,9	48,0	Rutesheim
Aichinger Straße 39/1	SO	52,6	47,8	Rutesheim
Aichinger Straße 40	O	52,6	47,7	Rutesheim
Aichinger Straße 42	S	51,1	46,2	Rutesheim
Aichinger Straße 43	O	54,4	49,5	Rutesheim
Aichinger Straße 43/1	S	53,0	48,1	Rutesheim
Aichinger Straße 44	O	54,2	49,3	Rutesheim
Aichinger Straße 44/1	N	52,0	47,0	Rutesheim
Albert-Schweitzer-Straße 1	W	57,8	49,3	Rutesheim
Albert-Schweitzer-Straße 2	W	57,7	49,2	Rutesheim
Albert-Schweitzer-Straße 4	W	52,3	44,7	Rutesheim
Albert-Schweitzer-Straße 20	S	51,6	44,1	Rutesheim
Albrecht-Dürer-Weg 1	N	53,2	48,1	Rutesheim
Albrecht-Dürer-Weg 2	W	53,2	48,2	Rutesheim
Albrecht-Dürer-Weg 3	W	53,0	48,0	Rutesheim
Albrecht-Dürer-Weg 4	W	52,7	47,6	Rutesheim
Albrecht-Dürer-Weg 5	W	53,0	48,0	Rutesheim
Albrecht-Dürer-Weg 6	W	53,0	47,9	Rutesheim
Alemannenstraße 4	S	51,4	46,0	Rutesheim
Alemannenstraße 6	S	51,9	46,5	Rutesheim
Alemannenstraße 8	S	51,8	46,3	Rutesheim
Alemannenstraße 9	S	52,2	46,8	Rutesheim
Alemannenstraße 10	S	51,9	46,4	Rutesheim

Lärmaktionsplan Stadt Rutesheim Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)	
Alemannenstraße 11	S	51,2	45,8	Rutesheim
Alemannenstraße 12	W	52,0	46,4	Rutesheim
Alemannenstraße 13	S	51,6	46,2	Rutesheim
Alemannenstraße 18	S	53,2	47,3	Rutesheim
Am Heuweg 1	W	53,7	46,4	Rutesheim
Am Heuweg 2	W	56,7	49,0	Rutesheim
Am Heuweg 2/1	N	53,2	46,1	Rutesheim
Am Heuweg 3	N	51,1	45,4	Rutesheim
Am Heuweg 4	N	52,0	45,7	Rutesheim
Am Heuweg 4/1	N	50,6	44,5	Rutesheim
Am Heuweg 5	N	50,0	44,6	Rutesheim
Am Heuweg 6	W	50,6	44,5	Rutesheim
Am Heuweg 7	N	49,8	44,3	Rutesheim
Am Heuweg 8	N	50,2	44,6	Rutesheim
Am Heuweg 10	N	50,0	44,5	Rutesheim
Am Heuweg 12	N	49,6	44,3	Rutesheim
Am Heuweg 15	N	49,7	44,6	Rutesheim
Am Heuweg 17	N	49,7	44,7	Rutesheim
Am Heuweg 18	N	50,8	45,5	Rutesheim
Am Heuweg 19	N	49,9	44,8	Rutesheim
Am Heuweg 20	N	50,7	45,4	Rutesheim
Am Heuweg 22	N	50,2	45,0	Rutesheim
Am Heuweg 23	N	49,5	44,4	Rutesheim
Am Heuweg 24	N	50,2	45,0	Rutesheim
Am Heuweg 25	N	49,7	44,7	Rutesheim
Am Heuweg 26	N	50,6	45,5	Rutesheim
Am Heuweg 27	N	49,8	44,8	Rutesheim
Am Heuweg 28	N	49,7	44,7	Rutesheim
Am Heuweg 29	S	49,3	44,3	Rutesheim
Am Heuweg 30	N	51,6	46,5	Rutesheim
Am Heuweg 31	N	49,8	44,7	Rutesheim
Am Heuweg 32	N	51,3	46,3	Rutesheim
Am Heuweg 32/1	N	50,0	45,0	Rutesheim
Am Heuweg 33	N	50,0	45,0	Rutesheim
Am Heuweg 34	O	50,3	45,4	Rutesheim
Am Heuweg 35	N	50,4	45,4	Rutesheim
Am Heuweg 37	N	50,6	45,6	Rutesheim
Am Heuweg 39	N	51,0	46,0	Rutesheim
Am Heuweg 41	O	51,0	46,0	Rutesheim
Am Heuweg 43	N	50,3	45,3	Rutesheim
Am Heuweg 43/1	O	51,0	46,1	Rutesheim
Am Heuweg 45	O	51,8	46,9	Rutesheim
Am Heuweg 47	O	52,7	47,9	Rutesheim
Am Wasserturm 5	S	53,9	49,0	Rutesheim
Am Wasserturm 9	W	57,4	52,4	Rutesheim
Amselweg 8	S	53,1	47,9	Rutesheim
Amselweg 9	S	49,9	44,5	Rutesheim
Amselweg 10	S	52,6	47,3	Rutesheim
Amselweg 11	W	52,1	46,5	Rutesheim
Amselweg 12	W	50,8	45,5	Rutesheim
Amselweg 13	S	52,7	47,2	Rutesheim
Amselweg 15	SW	52,9	47,6	Rutesheim
Amselweg 16	S	51,2	45,4	Rutesheim
Amselweg 17	SW	52,5	47,2	Rutesheim
Auf der Steige 2	S	51,8	45,6	Rutesheim
Auf der Steige 2/1	O	51,3	44,7	Rutesheim
Auf der Steige 3	S	52,9	47,3	Rutesheim
Auf der Steige 5	S	52,7	47,1	Rutesheim

Lärmaktionsplan Stadt Rutesheim Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)	
Auf der Steige 7	O	50,1	44,1	Rutesheim
Auf der Steige 8	S	51,6	45,8	Rutesheim
Auf der Steige 9	S	52,9	47,6	Rutesheim
Auf der Steige 11	S	53,1	47,8	Rutesheim
Auf der Steige 12	S	51,8	46,1	Rutesheim
Auf der Steige 13	S	52,9	47,7	Rutesheim
Auf der Steige 14	S	51,5	45,7	Rutesheim
Auf der Steige 15	S	52,9	47,7	Rutesheim
Auf der Steige 15/1	W	53,2	48,3	Rutesheim
Auf der Steige 16	S	50,5	44,9	Rutesheim
Auf der Steige 17	S	52,6	47,5	Rutesheim
Auf der Steige 18	S	50,6	45,0	Rutesheim
Auf der Steige 19	S	53,1	48,0	Rutesheim
Auf der Steige 20	S	51,6	46,1	Rutesheim
Auf der Steige 21	S	53,2	48,1	Rutesheim
Auf der Steige 23	O	54,1	48,9	Rutesheim
Auf der Steige 24	S	51,8	46,5	Rutesheim
Auf der Steige 24/1	S	51,3	46,0	Rutesheim
Auf der Steige 24/2	S	52,0	46,9	Rutesheim
Auf der Steige 24/3	O	51,1	44,2	Rutesheim
Auf der Steige 24/5	O	50,0	44,2	Rutesheim
Auf der Steige 24/7	S	49,9	44,2	Rutesheim
Auf der Steige 24/8	W	50,4	45,2	Rutesheim
Auf der Steige 25	S	53,0	47,9	Rutesheim
Auf der Steige 26	S	52,6	47,4	Rutesheim
Auf der Steige 27	O	53,4	48,3	Rutesheim
Auf der Steige 28	W	52,0	46,8	Rutesheim
Auf der Steige 29	S	53,5	48,5	Rutesheim
Auf der Steige 29/1	S	53,5	48,5	Rutesheim
Auf der Steige 30	O	53,3	48,2	Rutesheim
Auf der Steige 31	S	53,6	48,5	Rutesheim
Auf der Steige 31/1	S	53,5	48,5	Rutesheim
Auf der Steige 32	S	52,4	47,1	Rutesheim
Auf der Steige 33	S	53,9	48,9	Rutesheim
Auf der Steige 34	S	52,6	47,5	Rutesheim
Auf der Steige 35	S	53,9	48,9	Rutesheim
Auf der Steige 36	S	52,7	47,6	Rutesheim
Auf der Steige 37	S	54,0	49,1	Rutesheim
Auf der Steige 38	S	53,1	48,1	Rutesheim
Auf der Steige 39	S	54,2	49,2	Rutesheim
Auf der Steige 40	W	53,6	48,5	Rutesheim
Auf der Steige 41	S	54,2	49,3	Rutesheim
Auf der Steige 41/1	S	54,2	49,3	Rutesheim
Auf der Steige 42	W	53,3	48,2	Rutesheim
Auf der Steige 43	O	54,5	49,5	Rutesheim
Auf der Steige 44	W	53,1	47,9	Rutesheim
Auf der Steige 45	S	54,5	49,5	Rutesheim
Auf der Steige 46	W	53,2	48,1	Rutesheim
Auf der Steige 47	O	55,2	50,2	Rutesheim
Auf der Steige 48	N	52,9	47,5	Rutesheim
Auf der Steige 49	N	54,3	49,3	Rutesheim
Auf der Steige 50	W	53,4	48,3	Rutesheim
Auf der Steige 51	W	53,5	48,4	Rutesheim
Auf der Steige 51/1	W	53,6	48,5	Rutesheim
Auf der Steige 52	S	52,4	47,3	Rutesheim
Auf der Steige 53	W	53,6	48,5	Rutesheim
Auf der Steige 53/1	W	53,7	48,6	Rutesheim
Auf der Steige 54	W	53,0	47,7	Rutesheim

Lärmaktionsplan Stadt Rutesheim Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)	
Auf der Steige 55	W	53,4	48,3	Rutesheim
Auf der Steige 55/1	W	53,2	48,1	Rutesheim
Auf der Steige 57	W	53,1	47,9	Rutesheim
Auf der Steige 57/1	W	53,1	47,9	Rutesheim
Auf der Steige 59	W	53,4	48,2	Rutesheim
Auf der Steige 61	W	53,3	48,1	Rutesheim
Auf der Steige 63	N	52,5	47,1	Rutesheim
Bahnhofstraße 2	N	65,4	57,1	Rutesheim
Bahnhofstraße 3	SW	64,4	56,0	Rutesheim
Bahnhofstraße 6	NO	66,3	57,8	Rutesheim
Bahnhofstraße 7	W	62,8	54,5	Rutesheim
Bahnhofstraße 9	S	59,0	51,1	Rutesheim
Bahnhofstraße 9/1	W	63,3	55,0	Rutesheim
Bahnhofstraße 10	NO	63,8	55,4	Rutesheim
Bahnhofstraße 11	W	63,3	55,0	Rutesheim
Bahnhofstraße 15	W	61,5	53,2	Rutesheim
Bahnhofstraße 15/1	S	58,8	50,8	Rutesheim
Bahnhofstraße 15/2	S	52,3	45,1	Rutesheim
Bahnhofstraße 15/3	S	53,2	46,3	Rutesheim
Bahnhofstraße 15/4	S	51,8	45,2	Rutesheim
Bahnhofstraße 15/5	W	62,4	54,1	Rutesheim
Bahnhofstraße 15/6	S	60,1	52,1	Rutesheim
Bahnhofstraße 23	W	61,5	53,3	Rutesheim
Bahnhofstraße 25	W	60,9	52,7	Rutesheim
Bahnhofstraße 26	O	63,5	55,1	Rutesheim
Bahnhofstraße 27	W	61,6	53,4	Rutesheim
Bahnhofstraße 29	W	61,0	52,9	Rutesheim
Bahnhofstraße 34	O	62,4	54,1	Rutesheim
Bahnhofstraße 36	O	61,7	53,5	Rutesheim
Bahnhofstraße 38	O	61,8	53,6	Rutesheim
Bahnhofstraße 40	O	62,1	53,8	Rutesheim
Bahnhofstraße 42	O	62,2	54,0	Rutesheim
Bahnhofstraße 44	O	62,2	54,0	Rutesheim
Bahnhofstraße 46	O	62,1	53,8	Rutesheim
Bahnhofstraße 48	O	62,0	53,7	Rutesheim
Bahnhofstraße 50	O	61,9	53,6	Rutesheim
Bahnhofstraße 52	O	61,9	53,7	Rutesheim
Bahnhofstraße 54	O	61,9	53,7	Rutesheim
Bahnhofstraße 56	O	61,8	53,6	Rutesheim
Bahnhofstraße 58	O	62,3	54,1	Rutesheim
Bahnhofstraße 60	O	62,3	54,1	Rutesheim
Bahnhofstraße 62	O	61,8	53,7	Rutesheim
Bahnhofstraße 64	O	62,3	54,0	Rutesheim
Bahnhofstraße 64/1	O	62,0	53,7	Rutesheim
Bahnhofstraße 64/2	O	60,9	52,6	Rutesheim
Bahnhofstraße 64/3	O	62,1	54,0	Rutesheim
Bahnhofstraße 64/4	O	62,2	54,0	Rutesheim
Bahnhofstraße 65	W	63,2	55,1	Rutesheim
Bahnhofstraße 66	O	63,4	55,1	Rutesheim
Bahnhofstraße 68	O	63,1	55,1	Rutesheim
Bahnhofstraße 202	N	56,2	48,3	Rutesheim
Bahnhofstraße 204	N	57,2	49,1	Rutesheim
Bahnhofstraße 206	N	62,4	54,1	Rutesheim
Bahnhofstraße 208	N	63,4	55,0	Rutesheim
Bahnhofstraße 210	N	63,2	54,9	Rutesheim
Beethovenstraße 8	W	52,1	44,8	Rutesheim
Beethovenstraße 10	S	50,8	45,0	Rutesheim
Beethovenstraße 10/1	S	51,2	45,2	Rutesheim

Lärmaktionsplan Stadt Rutesheim Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)	
Beethovenstraße 10/2	S	51,9	45,6	Rutesheim
Beethovenstraße 10/3	S	52,7	46,1	Rutesheim
Beethovenstraße 10/4	S	55,1	47,8	Rutesheim
Beethovenstraße 12	S	50,2	44,4	Rutesheim
Beethovenstraße 12/1	S	50,9	45,0	Rutesheim
Beethovenstraße 17	S	50,5	44,8	Rutesheim
Birkenstraße 1	S	49,7	44,2	Rutesheim
Birkenstraße 2	S	50,0	44,6	Rutesheim
Birkenstraße 9	W	49,9	44,1	Rutesheim
Birkenstraße 10	N	55,7	47,6	Rutesheim
Bismarckstraße 1	S	51,0	45,5	Rutesheim
Bismarckstraße 2	W	50,4	44,9	Rutesheim
Bismarckstraße 3	S	51,2	45,7	Rutesheim
Bismarckstraße 4	S	51,2	45,8	Rutesheim
Bismarckstraße 5	S	51,6	46,2	Rutesheim
Bismarckstraße 6	S	51,1	45,6	Rutesheim
Bismarckstraße 9	S	50,3	44,8	Rutesheim
Bismarckstraße 10	S	50,9	45,3	Rutesheim
Bismarckstraße 11	S	51,1	45,4	Rutesheim
Bismarckstraße 12	S	51,4	45,8	Rutesheim
Bismarckstraße 13	S	52,6	47,1	Rutesheim
Bismarckstraße 14	S	51,6	46,0	Rutesheim
Bismarckstraße 15	S	52,4	46,7	Rutesheim
Bismarckstraße 16	S	51,8	46,2	Rutesheim
Bismarckstraße 17	S	52,3	46,6	Rutesheim
Bismarckstraße 18	S	51,9	46,4	Rutesheim
Bismarckstraße 19/1	S	52,2	46,4	Rutesheim
Bismarckstraße 20	S	52,2	46,6	Rutesheim
Bismarckstraße 21	S	53,6	47,7	Rutesheim
Bismarckstraße 22	S	52,2	46,6	Rutesheim
Blumenstraße 1	S	68,9	58,0	Rutesheim
Blumenstraße 2	SO	65,2	54,6	Rutesheim
Blumenstraße 2/1	S	52,2	44,6	Rutesheim
Blumenstraße 3	SW	63,1	52,8	Rutesheim
Blumenstraße 4	S	54,3	44,2	Rutesheim
Blumenstraße 8	W	54,2	46,7	Rutesheim
Blumenstraße 9	SW	57,6	48,4	Rutesheim
Blumenstraße 10	W	54,3	46,6	Rutesheim
Blumenstraße 11	SW	57,0	47,9	Rutesheim
Blumenstraße 13	SW	56,9	48,0	Rutesheim
Blumenstraße 14	W	53,3	45,8	Rutesheim
Blumenstraße 15	SW	55,9	46,6	Rutesheim
Blumenstraße 16	W	52,0	44,6	Rutesheim
Blumenstraße 17	SW	55,6	47,0	Rutesheim
Blumenstraße 18	W	52,4	45,5	Rutesheim
Blumenstraße 18/1	S	51,8	44,3	Rutesheim
Blumenstraße 19	SW	56,1	47,5	Rutesheim
Blumenstraße 20	W	51,2	44,8	Rutesheim
Blumenstraße 21	SW	54,5	46,3	Rutesheim
Blumenstraße 22	W	51,0	44,7	Rutesheim
Blumenstraße 23	SW	54,3	46,2	Rutesheim
Blumenstraße 25	SW	54,7	46,6	Rutesheim
Blumenstraße 27	SW	53,3	45,6	Rutesheim
Blumenstraße 28	W	51,2	44,7	Rutesheim
Blumenstraße 29	SW	53,5	45,9	Rutesheim
Blumenstraße 31	SW	53,3	45,9	Rutesheim
Blumenstraße 33	SW	53,4	45,6	Rutesheim
Blumenstraße 35	SW	53,1	45,8	Rutesheim

Lärmaktionsplan Stadt Rutesheim Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)	
Blumenstraße 37	SW	53,2	45,9	Rutesheim
Blumenstraße 39	SW	53,2	46,0	Rutesheim
Blumenstraße 41	SW	53,1	46,1	Rutesheim
Blumenstraße 43	SW	52,6	45,7	Rutesheim
Blumenstraße 45	SW	52,7	45,5	Rutesheim
Blumenstraße 47	SW	52,1	45,3	Rutesheim
Blumenstraße 49	SW	52,0	45,3	Rutesheim
Brahmsstraße 2	N	60,4	52,0	Rutesheim
Brahmsstraße 4	N	61,0	52,7	Rutesheim
Brahmsstraße 6	N	61,3	53,0	Rutesheim
Brahmsstraße 8	N	61,6	53,2	Rutesheim
Brahmsstraße 12	N	62,7	54,3	Rutesheim
Brucknerstraße 2	S	49,5	44,2	Rutesheim
Brucknerstraße 5	S	51,1	45,4	Rutesheim
Brucknerstraße 7	S	51,0	45,0	Rutesheim
Brucknerstraße 9	S	50,7	44,6	Rutesheim
Brucknerstraße 10	O	52,3	44,6	Rutesheim
Buchenhain 8	N	50,1	44,9	Rutesheim
Dieselstraße 2	N	56,9	48,2	Rutesheim
Dieselstraße 4	O	52,7	44,2	Rutesheim
Dieselstraße 6	O	53,1	44,5	Rutesheim
Dieselstraße 70	S	52,9	45,3	Rutesheim
Dietrich-Bonhoeffer-Weg 3	S	52,4	47,2	Rutesheim
Dietrich-Bonhoeffer-Weg 4	W	53,0	48,0	Rutesheim
Dietrich-Bonhoeffer-Weg 5	S	52,5	47,2	Rutesheim
Dietrich-Bonhoeffer-Weg 6	S	53,7	48,7	Rutesheim
Dietrich-Bonhoeffer-Weg 8	S	53,8	48,6	Rutesheim
Dietrich-Bonhoeffer-Weg 10	S	53,9	48,6	Rutesheim
Dietrich-Bonhoeffer-Weg 11	S	53,1	47,7	Rutesheim
Dietrich-Bonhoeffer-Weg 12	S	54,2	48,9	Rutesheim
Dietrich-Bonhoeffer-Weg 13	S	53,7	48,1	Rutesheim
Dietrich-Bonhoeffer-Weg 14	S	54,2	48,8	Rutesheim
Dietrich-Bonhoeffer-Weg 15	S	53,5	47,8	Rutesheim
Dietrich-Bonhoeffer-Weg 16	S	54,4	48,7	Rutesheim
Dietrich-Bonhoeffer-Weg 17	S	54,3	48,5	Rutesheim
Dietrich-Bonhoeffer-Weg 19	S	53,4	47,5	Rutesheim
Dornierstraße 2	O	56,6	47,9	Rutesheim
Dornierstraße 4	O	55,7	47,0	Rutesheim
Dornierstraße 6	O	55,7	47,1	Rutesheim
Dornierstraße 10	O	56,4	47,8	Rutesheim
Dornierstraße 12	O	56,5	47,9	Rutesheim
Drescherstraße 1	N	62,3	54,1	Rutesheim
Drescherstraße 1/1	N	64,1	55,7	Rutesheim
Drescherstraße 1/3	N	55,7	47,4	Rutesheim
Drescherstraße 1/4	N	53,8	46,1	Rutesheim
Drescherstraße 3	N	61,6	53,5	Rutesheim
Drescherstraße 4	N	64,5	56,2	Rutesheim
Drescherstraße 5	W	53,6	47,1	Rutesheim
Drescherstraße 5/1	N	53,4	46,0	Rutesheim
Drescherstraße 6	N	59,6	51,5	Rutesheim
Drescherstraße 7	N	58,1	50,3	Rutesheim
Drescherstraße 8	N	59,1	50,9	Rutesheim
Drescherstraße 9	N	56,7	49,1	Rutesheim
Drescherstraße 11	N	54,8	47,6	Rutesheim
Drescherstraße 11/1	N	54,5	47,4	Rutesheim
Drescherstraße 11/2	N	54,3	47,3	Rutesheim
Drescherstraße 11/3	N	54,3	47,3	Rutesheim
Drescherstraße 13	N	54,4	47,3	Rutesheim

Lärmaktionsplan Stadt Rutesheim Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)	
Drescherstraße 14	N	57,3	49,6	Rutesheim
Drescherstraße 15	N	54,4	47,6	Rutesheim
Drescherstraße 17	N	53,8	47,0	Rutesheim
Drescherstraße 18	W	54,3	47,9	Rutesheim
Drescherstraße 19	N	53,8	47,1	Rutesheim
Drescherstraße 20	N	52,0	44,2	Rutesheim
Drescherstraße 21	N	53,7	47,1	Rutesheim
Drescherstraße 22	N	54,8	47,8	Rutesheim
Drescherstraße 22/1	W	54,1	47,9	Rutesheim
Drescherstraße 23	W	53,3	47,5	Rutesheim
Drescherstraße 24	N	54,5	47,8	Rutesheim
Drescherstraße 25	N	53,4	47,2	Rutesheim
Drescherstraße 26	N	53,6	46,7	Rutesheim
Drescherstraße 27	W	52,8	47,3	Rutesheim
Drescherstraße 28	N	54,1	47,3	Rutesheim
Drescherstraße 28/1	N	54,1	47,4	Rutesheim
Drescherstraße 28/2	S	52,6	47,5	Rutesheim
Drescherstraße 28/3	S	52,5	47,4	Rutesheim
Drescherstraße 28/4	W	54,5	48,7	Rutesheim
Drescherstraße 29	N	53,3	47,6	Rutesheim
Drescherstraße 30	N	55,1	48,8	Rutesheim
Drescherstraße 31	N	53,5	47,9	Rutesheim
Drescherstraße 33	N	53,5	47,8	Rutesheim
Drescherstraße 34	N	55,2	49,0	Rutesheim
Drescherstraße 35	W	54,0	48,7	Rutesheim
Drescherstraße 36	N	55,1	49,0	Rutesheim
Drescherstraße 46	W	57,1	51,8	Rutesheim
Drosselweg 2	N	62,6	52,9	Rutesheim
Drosselweg 6	O	59,7	49,6	Rutesheim
Drosselweg 10	O	56,1	46,4	Rutesheim
Drosselweg 12	O	54,8	45,5	Rutesheim
Drosselweg 16	O	52,9	44,6	Rutesheim
Drosselweg 28	N	51,6	44,1	Rutesheim
Drostestraße 1	NO	55,3	47,0	Rutesheim
Drostestraße 2	NO	62,9	54,6	Rutesheim
Drostestraße 3	NO	54,5	46,1	Rutesheim
Drostestraße 4	NO	61,8	53,5	Rutesheim
Drostestraße 5	SW	51,7	44,7	Rutesheim
Drostestraße 6	NO	61,2	52,9	Rutesheim
Drostestraße 8	NO	61,3	53,0	Rutesheim
Drostestraße 9	NW	54,5	46,4	Rutesheim
Drostestraße 14	NO	61,7	53,3	Rutesheim
Drostestraße 16	NO	62,1	53,7	Rutesheim
Drostestraße 18	N	57,4	49,0	Rutesheim
Drostestraße 20	N	56,5	48,2	Rutesheim
Elbenstraße 2	S	64,4	55,5	Rutesheim
Elbenstraße 3	S	54,2	46,8	Rutesheim
Elbenstraße 4	S	52,5	46,4	Rutesheim
Elbenstraße 5	S	53,0	45,5	Rutesheim
Elbenstraße 6	W	52,0	44,8	Rutesheim
Elbenstraße 10	W	50,8	44,4	Rutesheim
Elbenstraße 11	S	52,0	45,2	Rutesheim
Elbenstraße 13	S	51,3	45,2	Rutesheim
Elbenstraße 15	W	51,7	45,3	Rutesheim
Elbenstraße 17	W	51,1	44,8	Rutesheim
Elbenstraße 19/1	W	51,5	45,2	Rutesheim
Elbenstraße 25	S	50,8	44,8	Rutesheim
Eltinger Weg 4	W	58,5	50,6	Rutesheim

Lärmaktionsplan Stadt Rutesheim Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)	
Eltinger Weg 5	S	51,9	46,0	Rutesheim
Eltinger Weg 6	W	56,0	48,6	Rutesheim
Eltinger Weg 7	SW	51,7	46,1	Rutesheim
Eltinger Weg 8	W	53,9	47,3	Rutesheim
Eltinger Weg 9	S	50,0	44,5	Rutesheim
Eltinger Weg 11	S	50,0	44,5	Rutesheim
Eltinger Weg 12	S	50,6	45,0	Rutesheim
Eltinger Weg 14	S	50,9	45,4	Rutesheim
Eltinger Weg 16	S	51,0	45,6	Rutesheim
Eltinger Weg 18	S	51,2	45,8	Rutesheim
Eltinger Weg 19	S	50,1	44,5	Rutesheim
Eltinger Weg 20	S	51,0	45,6	Rutesheim
Eltinger Weg 22/1	S	50,2	44,7	Rutesheim
Eltinger Weg 24	S	50,3	44,9	Rutesheim
Eltinger Weg 24/1	S	50,5	45,0	Rutesheim
Eltinger Weg 26	S	51,2	45,7	Rutesheim
Eltinger Weg 29	S	49,7	44,2	Rutesheim
Eltinger Weg 31	S	49,7	44,2	Rutesheim
Eltinger Weg 64445718	W	60,8	52,6	Rutesheim
Engelbergstraße 1	W	52,0	45,9	Rutesheim
Engelbergstraße 2	N	51,2	45,4	Rutesheim
Engelbergstraße 3	N	50,5	44,9	Rutesheim
Engelbergstraße 4	W	50,5	44,6	Rutesheim
Engelbergstraße 5	W	49,9	44,4	Rutesheim
Engelbergstraße 6	N	49,6	44,2	Rutesheim
Engelbergstraße 6/1	N	49,8	44,5	Rutesheim
Engelbergstraße 7	N	49,9	44,6	Rutesheim
Engelbergstraße 8	N	49,8	44,4	Rutesheim
Engelbergstraße 10	N	49,8	44,6	Rutesheim
Engelbergstraße 11	N	49,5	44,4	Rutesheim
Engelbergstraße 13	N	49,7	44,6	Rutesheim
Engelbergstraße 14	N	49,8	44,6	Rutesheim
Engelbergstraße 15	N	49,7	44,5	Rutesheim
Engelbergstraße 16	N	49,6	44,5	Rutesheim
Engelbergstraße 16/1	N	49,5	44,4	Rutesheim
Engelbergstraße 17	W	49,5	44,3	Rutesheim
Engelbergstraße 18	O	50,4	45,4	Rutesheim
Engelbergstraße 19	N	49,9	44,8	Rutesheim
Engelbergstraße 21	N	49,9	44,8	Rutesheim
Engelbergstraße 22	N	49,9	44,9	Rutesheim
Engelbergstraße 23	O	50,3	45,3	Rutesheim
Engelbergstraße 24	N	49,9	44,9	Rutesheim
Engelbergstraße 25	N	51,4	46,3	Rutesheim
Engelbergstraße 26	N	50,4	45,4	Rutesheim
Engelbergstraße 27	N	50,2	45,1	Rutesheim
Engelbergstraße 28	O	50,7	45,7	Rutesheim
Engelbergstraße 29	N	49,7	44,6	Rutesheim
Engelbergstraße 30	S	49,3	44,3	Rutesheim
Engelbergstraße 30/1	N	50,5	45,4	Rutesheim
Engelbergstraße 31	N	50,8	45,8	Rutesheim
Engelbergstraße 32	O	51,3	46,4	Rutesheim
Engelbergstraße 33	N	51,3	46,3	Rutesheim
Engelbergstraße 35	S	51,2	46,2	Rutesheim
Engelbergstraße 36	N	51,4	46,4	Rutesheim
Engelbergstraße 37	O	51,8	46,9	Rutesheim
Engelbergstraße 38	S	51,7	46,8	Rutesheim
Engelbergstraße 39	S	50,9	46,0	Rutesheim
Engelbergstraße 40	S	52,3	47,4	Rutesheim

Lärmaktionsplan Stadt Rutesheim Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)	
Engelbergstraße 41	S	52,2	47,3	Rutesheim
Engelbergstraße 42	O	53,3	48,4	Rutesheim
Engelbergstraße 43	S	52,8	47,9	Rutesheim
Engelbergstraße 44	O	53,3	48,4	Rutesheim
Engelbergstraße 45	O	53,5	48,6	Rutesheim
Erlenweg 2	W	63,3	55,2	Rutesheim
Erlenweg 4	N	59,3	51,8	Rutesheim
Erlenweg 6	N	57,5	50,4	Rutesheim
Erlenweg 8	N	55,8	49,3	Rutesheim
Erlenweg 10	N	57,0	50,5	Rutesheim
Erlenweg 12	N	55,1	49,0	Rutesheim
Erlenweg 14	N	55,8	50,0	Rutesheim
Erlenweg 16	N	53,7	48,0	Rutesheim
Erlenweg 18	N	55,0	49,4	Rutesheim
Erlenweg 20	S	53,4	48,5	Rutesheim
Fichtestraße 2	S	52,4	47,1	Rutesheim
Fichtestraße 4	S	52,3	47,0	Rutesheim
Fichtestraße 5	S	51,8	46,6	Rutesheim
Flachter Straße 2	W	62,3	53,8	Rutesheim
Flachter Straße 4	W	62,2	53,7	Rutesheim
Flachter Straße 5	O	60,9	52,3	Rutesheim
Flachter Straße 8	W	62,3	53,8	Rutesheim
Flachter Straße 9	O	60,8	52,3	Rutesheim
Flachter Straße 12	W	64,6	56,0	Rutesheim
Flachter Straße 14	W	64,9	56,2	Rutesheim
Flachter Straße 15	O	65,2	56,5	Rutesheim
Flachter Straße 15/1	N	54,6	46,5	Rutesheim
Flachter Straße 15/2	S	51,0	44,2	Rutesheim
Flachter Straße 16	W	65,4	56,7	Rutesheim
Flachter Straße 18	W	66,1	57,6	Rutesheim
Flachter Straße 19	O	64,2	55,8	Rutesheim
Flachter Straße 20	W	64,8	56,5	Rutesheim
Flachter Straße 21	O	64,2	55,7	Rutesheim
Flachter Straße 23	O	63,1	54,7	Rutesheim
Flachter Straße 25	N	63,6	55,3	Rutesheim
Flachter Straße 27	O	64,0	55,7	Rutesheim
Flachter Straße 28	SW	65,0	56,8	Rutesheim
Flachter Straße 29	O	64,2	55,9	Rutesheim
Flachter Straße 30	SW	61,4	53,3	Rutesheim
Flachter Straße 33	O	63,0	54,8	Rutesheim
Flachter Straße 35	NO	66,5	58,2	Rutesheim
Flachter Straße 36	SW	65,8	57,5	Rutesheim
Flachter Straße 37	O	62,9	54,6	Rutesheim
Flachter Straße 38	SW	65,6	57,4	Rutesheim
Flachter Straße 39	NO	66,2	57,9	Rutesheim
Flachter Straße 39/1	NO	64,0	55,7	Rutesheim
Flachter Straße 40	S	61,9	53,7	Rutesheim
Flachter Straße 41	NO	63,8	55,5	Rutesheim
Flachter Straße 42	W	61,1	53,0	Rutesheim
Flachter Straße 42/1	S	63,1	54,9	Rutesheim
Flachter Straße 45	NO	65,0	56,7	Rutesheim
Flachter Straße 47	O	59,7	51,4	Rutesheim
Flachter Straße 50	S	58,5	50,6	Rutesheim
Flachter Straße 52	W	62,7	54,5	Rutesheim
Flachter Straße 53	O	64,1	55,8	Rutesheim
Flachter Straße 54	W	62,6	54,4	Rutesheim
Flachter Straße 55	NO	64,5	56,2	Rutesheim
Flachter Straße 57	N	59,4	51,1	Rutesheim

Lärmaktionsplan Stadt Rutesheim Straßenverkehr (RLS-90) - Status Quo



Gebäude im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung Fassadenpegel > 49 dB(A)

Anschrift	lauteste Fassade	Beurteilungspegel nach RLS-90		Gemarkung
		tags LrT in dB(A)	nachts LrN in dB(A)	
Fontanestraße 1	NO	61,7	53,4	Rutesheim
Fontanestraße 2	NW	54,1	46,2	Rutesheim
Fontanestraße 3	NO	60,3	52,0	Rutesheim
Fontanestraße 4	NO	53,4	45,1	Rutesheim
Fontanestraße 5	NO	59,9	51,6	Rutesheim
Fontanestraße 6	NW	51,8	44,3	Rutesheim
Fontanestraße 9	NO	53,1	44,8	Rutesheim
Fontanestraße 11	NO	58,3	50,0	Rutesheim
Fontanestraße 13	NO	58,2	49,9	Rutesheim
Fontanestraße 15	NO	58,5	50,2	Rutesheim
Fontanestraße 19	S	50,9	44,2	Rutesheim
Fontanestraße 20	W	51,0	44,1	Rutesheim
Fontanestraße 21	S	51,0	44,2	Rutesheim
Fontanestraße 25	W	50,9	44,2	Rutesheim
Friedenstraße 6	N	55,1	48,9	Rutesheim
Friedenstraße 8	N	55,4	49,3	Rutesheim
Friedenstraße 10	N	53,0	47,3	Rutesheim
Friedenstraße 12	N	53,8	48,0	Rutesheim
Friedenstraße 14	N	52,0	46,7	Rutesheim
Friedenstraße 16	N	51,7	46,4	Rutesheim
Friedenstraße 18	N	52,9	47,6	Rutesheim
Friedenstraße 20	N	52,8	47,5	Rutesheim
Ganghoferstraße 5	S	50,6	44,6	Rutesheim
Ganghoferstraße 6	W	50,8	44,6	Rutesheim
Ganghoferstraße 7	W	50,5	44,4	Rutesheim
Ganghoferstraße 11	W	50,1	44,1	Rutesheim
Ganghoferstraße 12	W	50,4	44,3	Rutesheim
Ganghoferstraße 13	W	50,3	44,3	Rutesheim
Gartenstraße 1	S	51,1	45,6	Rutesheim
Gartenstraße 2	S	51,3	45,9	Rutesheim
Gartenstraße 4	S	49,5	44,1	Rutesheim
Gartenstraße 6	S	50,4	45,0	Rutesheim
Gartenstraße 8	S	50,3	45,0	Rutesheim
Gartenstraße 10	S	50,5	45,1	Rutesheim
Gartenstraße 14	W	49,8	44,5	Rutesheim
Gartenstraße 16	S	50,0	44,7	Rutesheim
Gartenstraße 18	S	50,4	44,9	Rutesheim
Gartenstraße 20	S	50,3	44,8	Rutesheim
Gartenstraße 22	S	50,6	45,0	Rutesheim
Gartenstraße 23	S	53,1	46,2	Rutesheim
Gartenstraße 26	O	62,5	54,1	Rutesheim
Gebersheimer Straße 1	W	65,5	57,1	Rutesheim
Gebersheimer Straße 2	NW	62,9	54,3	Rutesheim
Gebersheimer Straße 3	S	60,6	52,0	Rutesheim
Gebersheimer Straße 4	NW	63,3	54,6	Rutesheim
Gebersheimer Straße 5	SO	59,9	51,3	Rutesheim
Gebersheimer Straße 5/1	SW	55,2	47,4	Rutesheim
		53,4	46,1	

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

