

Aktualisierter Abschlussbericht

# **Fortschreibung des Lärmaktionsplanes für die Stadt Süßen**

## **Lärmaktionsplan der Runde III**

2. März 2020

LK Argus GmbH



Aktualisierter Abschlussbericht

# **Fortschreibung des Lärmaktionsplanes für die Stadt Süßen**

## **Lärmaktionsplan der Runde III**

Auftraggeber

**Stadt Süßen**

Stadtbauamt

Heidenheimer Straße 30

73079 Süßen

Auftragnehmer

**LK Argus GmbH**

Schicklerstraße 5-7

D-10179 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

**Bearbeitung**

Dipl.-Ing. Falk Kumsteller

Dipl.-Ing. Alexander Reimann

Berlin, 2. März 2020



<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung und Rahmenbedingungen</b>	<b>1</b>	Stadt Süßen
			<b>Lärmaktionsplan</b>
			<b>Runde III</b>
			Aktualisierter
			Abschlussbericht
			2. März 2020
1.1	Rechtliche Rahmenbedingungen	1	
1.2	Auslösepegel und Grenzwerte	3	
1.3	Zuständige Behörden	4	
1.4	Vorgehensweise	4	
1.5	Untersuchungsraum	5	
<b>2</b>	<b>Bestandsanalyse</b>	<b>6</b>	
2.1	Auswertung der Lärmkartierung	6	
	2.1.1 Straßenverkehr	6	
	2.1.2 Eisenbahnverkehr	10	
	2.1.3 Verortung der Lärmbetroffenheiten	12	
2.2	Straßenverkehr	14	
	2.2.1 Straßennetzklassifizierung	14	
	2.2.2 Verkehrsstärken und Schwerverkehrsanteile	15	
	2.2.3 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten	17	
	2.2.4 Fahrbahnbelag und Fahrbahnzustand	17	
	2.2.5 Bebauungsstrukturen und Straßenraumgestaltung	17	
2.3	Relevante Planungen und Unterlagen	18	
	2.3.1 Übergeordnete Planungen	18	
	2.3.2 Planungen und Konzepte der Stadt Süßen	21	
<b>3</b>	<b>Fortschreibung der Maßnahmenplanung und Wirkungsanalyse</b>	<b>23</b>	
3.1	Straßenverkehr	23	
	3.1.1 Fahrbahnoberflächen	23	
	3.1.2 Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	25	
	3.1.3 Verkehrsführung	41	
	3.1.4 Straßenraumgestaltung	44	

Stadt Süßen	3.2	Schieneverkehr	47
<b>Lärmaktionsplan</b>	3.3	Wirkungsanalyse	48
<b>Runde III</b>			
Aktualisierter	<b>4</b>	<b>Ruhige Gebiete</b>	<b>53</b>
Abschlussbericht	<b>5</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>56</b>
2. März 2020			
		Tabellenverzeichnis	58
		Abbildungsverzeichnis	58

## 1 Aufgabenstellung und Rahmenbedingungen

Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**  
Aktualisierter  
Abschlussbericht  
2. März 2020

Für die Stadt Süßen wird der Lärmaktionsplan (LAP) nach EU-Umgebungslärmrichtlinie<sup>1</sup> fortgeschrieben. Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, die Lärmbelastung zu senken und die Lebensqualität in der Stadt Süßen zu erhöhen. Konkret geht es darum, potenziell gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen zu vermeiden, Belästigungen zu verringern und den Bewohnern einen ungestörten Schlaf zu ermöglichen.

Die Grundlage für die Fortschreibung der Lärmaktionsplanung in Süßen bilden der Lärmaktionsplan der Runde II<sup>2</sup> sowie die Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierungen für das Straßennetz und die Eisenbahnstrecken des Bundes.

Der Bericht dokumentiert die rechtlichen Rahmenbedingungen und Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung der Runde III. Der Untersuchungsraum und die Vorgehensweise werden beschrieben und die Zuständigkeiten der Lärmaktionsplanung in der Stadt Süßen benannt. Auf Basis der vorliegenden Kartierungsergebnisse werden die Lärmbrennpunkte hergeleitet und darauf aufbauend die Maßnahmen des vorangegangenen Lärmaktionsplans in die Maßnahmenplanung der Runde III überführt und fortgeschrieben. Abschließend erfolgt eine Wirkungsanalyse.

### 1.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen erfolgt gemäß §§ 47 a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)<sup>3</sup>, das mit dem Gesetz zur Umsetzung der EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005<sup>4</sup> die Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm<sup>5</sup> in nationales Recht umsetzt.

---

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

<sup>2</sup> Der Lärmaktionsplan der Runde II der Stadt Süßen wurde im Rahmen des Modellprojektes Lärmsanierung für die Städte und Gemeinden Eislingen, Salach und Süßen erarbeitet (Bearbeitungsstand August 2015). Auftraggeber war das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg.

<sup>3</sup> Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. April 2019 (BGBl. I S. 432) geändert worden ist.

<sup>4</sup> Gesetz zur Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005; Bundesgesetzblatt Jahrgang 2005 Teil I Nr. 38, ausgegeben zu Bonn am 29. Juni 2005.

<sup>5</sup> Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm; Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 189/12 vom 18.07.2002.

Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Aktualisierter  
Abschlussbericht  
2. März 2020

In § 47d BImSchG ist die Aufstellung der Aktionspläne näher geregelt. Demnach sollen Lärmaktionspläne mit geeigneten Maßnahmen aufgestellt werden, um Lärmprobleme und Lärmauswirkungen für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und in Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern zu regeln.

Als Umgebungslärm werden „unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien“ bezeichnet, „die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung von Umweltverschmutzung ausgeht“. Ziel ist neben der Darstellung und Reduktion der von Lärm betroffenen Personen auch der Schutz ruhiger Gebiete vor der Zunahme von Lärm.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Lärmkartierung sind die Lärmaktionspläne unter Beteiligung der Öffentlichkeit zu erstellen und spätestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Gemäß § 47 BImSchG und der Richtlinie 2002/49/EG (Anhang V) müssen die Aktionspläne unter anderem folgende Angaben und Unterlagen enthalten:

- Beschreibung des Untersuchungsraumes und der zu berücksichtigenden Lärmquellen sowie eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- Informationen zur Rechtslage (zuständige Behörde, rechtlicher Hintergrund, geltende Grenzwerte),
- bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung,
- Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen.

Gemäß § 47 Abs. 6 BImSchG und § 47d Abs. 6 BImSchG sind die im Lärmaktionsplan enthaltenen Vorschläge und Empfehlungen durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder nach anderen Rechtsvorschriften (z. B. Straßenverkehrsgesetz StVG, Straßenverkehrsordnung StVO) durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.

## 1.2 Auslösepegel und Grenzwerte

Auslösewerte der Aktionsplanung sind diejenigen Belastungsschwellen, bei deren Erreichen Lärmschutzmaßnahmen in Betracht gezogen oder ergriffen werden sollen. Die Umgebungslärmrichtlinie und die nationale Gesetzgebung nennen keine Auslösewerte. Das Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg definiert als Auslösewerte für die Durchführung einer qualifizierten Lärmaktionsplanung die Pegel  $L_{DEN} \geq 65$  dB(A) und  $L_{Night} \geq 55$  dB(A). Das Umweltbundesamt nennt dieselben Auslösewerte. Sie decken sich auch mit der ersten Stufe der vom Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU)<sup>6</sup> im Umweltgutachten 2008 zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung geeignet befundenen Umwelthandlungsziele. Hintergrund dieser Schwellenwerte ist die medizinisch gesicherte Erkenntnis, dass dauerhafte Lärmbelastungen oberhalb dieser Schwellenwerte zu signifikanten Steigerungen von Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen können.

Darüber hinaus besteht laut Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Landes Baden-Württemberg für Bereiche mit sehr hohen Lärmbelastungen über 70 dB(A)  $L_{DEN}$  und 60 dB(A)  $L_{Night}$  ein vordringlicher Handlungsbedarf zur Lärmreduzierung und zur Verringerung der Anzahl der Betroffenen.<sup>7</sup>

Gemäß der Umgebungslärmrichtlinie besteht das Ziel der Lärmaktionsplanung darin, geeignete Maßnahmen zur Bekämpfung von Umgebungslärm aufzuzeigen und umzusetzen. Umgebungslärm bezeichnet unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien. Er wird verursacht vom Straßen-, Schienen- oder Flugverkehr oder von Industrie- und Gewerbeanlagen.

Entsprechend der Forderung nach einem ausreichenden Gesundheitsschutz werden für die Stadt Süßen die vom Land Baden-Württemberg definierten Prüfwerte (Auslösewerte) herangezogen:

- $L_{DEN} \geq 65$  dB(A) und
- $L_{Night} \geq 55$  dB(A).

Die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung der Runde III stimmen mit denen aus Runde II überein.

---

<sup>6</sup> Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300.

<sup>7</sup> Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg (Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung), Rundschreiben an die baden-württembergischen Städte und Gemeinden vom 29. Oktober 2018.

### **1.3 Zuständige Behörden**

Die Lärmkartierung der dritten Runde für den Straßenverkehr hat die Landesanstalt für Umwelt des Landes Baden-Württemberg für die Stadt Süßen erstellt. Die Lärmaktionsplanung für den Straßenverkehr liegt gemäß § 47e Abs. 1 in der Verantwortung der Stadt. Zuständig ist dort:

Stadt Süßen  
Stadtbauamt  
Heidenheimer Straße 30  
73079 Süßen

Für den Lärmaktionsplan an Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. Der gesetzlich geforderte Lärmaktionsplan war nach § 47e Abs. 4 in Verbindung mit § 47d Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) bis zum 18.07.2018 fertigzustellen.

### **1.4 Vorgehensweise**

Die Vorgehensweise der Lärmaktionsplanung orientiert sich an den in Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie vorgegeben Mindestanforderungen für die Erstellung von Lärmaktionsplänen und hat folgende Schwerpunkte:

- Bestandsanalyse und Auswertung der Lärmkartierung 2017,
- Maßnahmenplanung,
- Wirkungsprognose,
- Betrachtung ruhiger Gebiete,
- Information und Beteiligung der Öffentlichkeit.

Die Bestandsanalyse wertet die Lärmkartierung für den Straßen- und Eisenbahnverkehr aus und analysiert die Lärmbrennpunkte für den Straßenverkehr. Basierend auf der Bestandsanalyse wird abgeleitet, ob die in der Lärmaktionsplanung Runde II vorgeschlagenen und noch nicht umgesetzten Maßnahmen weiterhin Gültigkeit haben. Anschließend wird für die möglichen Handlungsspielräume eine Wirkungsprognose erstellt. Darüber hinaus werden ruhige Gebiete erarbeitet, die vor der Zunahme vor Lärm geschützt werden sollen. Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung im Vorfeld der Gemeinderatssitzung der Stadt Süßen am 16. September 2019.

## 1.5 Untersuchungsraum

Die Stadt Süßen gehört zum Landkreis Göppingen in der Region Stuttgart im Regierungsbezirk Stuttgart. Süßen liegt im Filstal zwischen Stuttgart und Ulm. Auf einer Fläche von 12,79 km<sup>2</sup> leben rund 10.200 Einwohner.<sup>8</sup> Dies entspricht einer Einwohnerdichte von rund 800 Einwohnern je km<sup>2</sup>.

Die folgenden Städte und Gemeinden grenzen an Süßen: Salach, Donzdorf, Gingen an der Fils, Bad Überkingen, Schlat, Göppingen und Eislingen/Fils.

Die Bundesstraße B 10 im Süden des Stadtgebietes verbindet Süßen in Richtung Nordwesten mit der Landeshauptstadt Stuttgart und in Richtung Südosten mit der Kreisstadt Ulm. Über die das Stadtgebiet östlich tangierende und seit September 2016 neu trassierte B 466 ist in südliche Richtung die BAB A 8 und in östliche Richtung Heidenheim an der Brenz zu erreichen. Weitere Straßen von regionaler Bedeutung sind die Landesstraßen L 1214 und L 1219 sowie die Kreisstraße K 1426, die Süßen mit den umliegenden Gemeinden verbinden.

Durch Süßen verläuft die Filstalbahn (Stuttgart–Ulm), am Bahnhof Süßen verkehren Züge des Regionalverkehrs (Regionalbahn und -express). Außerdem führen Buslinien nach Geislingen, Göppingen und Heidenheim. Diese sind bis an die Kreisgrenze in den Filsland Mobilitätsverbund integriert.

Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**  
Aktualisierter  
Abschlussbericht  
2. März 2020

---

<sup>8</sup> Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Bevölkerung nach Nationalität und Geschlecht, Stand 31. Dezember 2018.

## 2 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse umfasst die Auswertung der Lärmkartierungen, die Identifizierung der Lärmbrennpunkte für den Kfz-Verkehr sowie die Analyse der Kfz-Verkehrssituation und die relevanten, bereits vorhandenen Planungen und Unterlagen.

### 2.1 Auswertung der Lärmkartierung

Nachfolgend wird die Lärmkartierung ausgewertet. Auf Grundlage der Kartierung werden die Bereiche mit Lärmbetroffenheiten  $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$  sowie  $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$  für den Straßen- und Eisenbahnverkehr identifiziert.

#### 2.1.1 Straßenverkehr

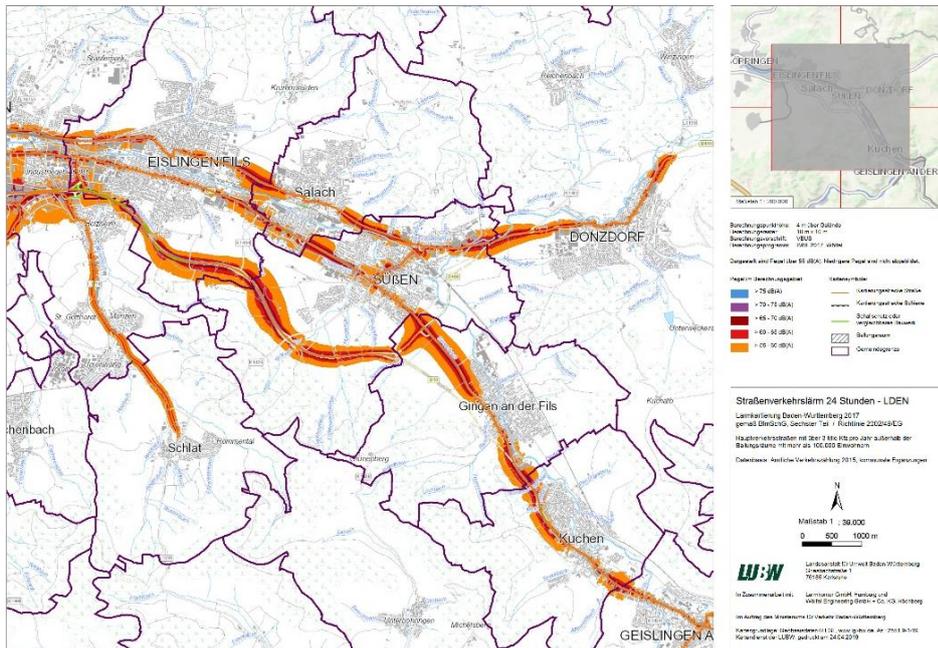
Die farbigen Isophonenflächen der strategischen Lärmkarten der Runde III für das Tagesmittel und die Nachtstunden stellen die Pegel entlang des Pflichtstraßennetzes (Hauptverkehrsstraßen mit  $> 3 \text{ Mio. Kfz/Jahr}$ ) dar, die außerhalb der Gebäude in 4 m Höhe über dem Gelände errechnet wurden (Abbildung 1 und Abbildung 2). Dies betrifft in Süßen die folgenden Straßen:

- B 10<sub>neu</sub> (südliche Ortsumgehung),
- B 466<sub>neu</sub> (östliche Ortsumgehung)<sup>9</sup>,
- B 10<sub>alt</sub> (Stuttgarter Straße, Hauptstraße; zukünftig L 1214),
- B 466<sub>alt</sub> (Heidenheimer Straße; zukünftig Gemeindestraße) und
- L 1219<sub>alt</sub> (Haldenstraße, Donzdorfer Straße; zukünftig K 1403).

---

<sup>9</sup> Lärmkartiert wurde jedoch nur der Abschnitt der östlichen Ortsumgehung B 466 zwischen südlicher Ortsumgehung B 10 und der L 1214 (Hauptstraße). Der im weiteren Richtung Norden (K 1403, Donzdorfer Straße) verlaufende, das Stadtgebiet östlich tangierende und seit September 2016 verkehrlich freigegebene Abschnitt der östlichen Ortsumgehung B 466 ist in der vom Land Baden-Württemberg zur Verfügung gestellten Lärmkartierung noch nicht enthalten.

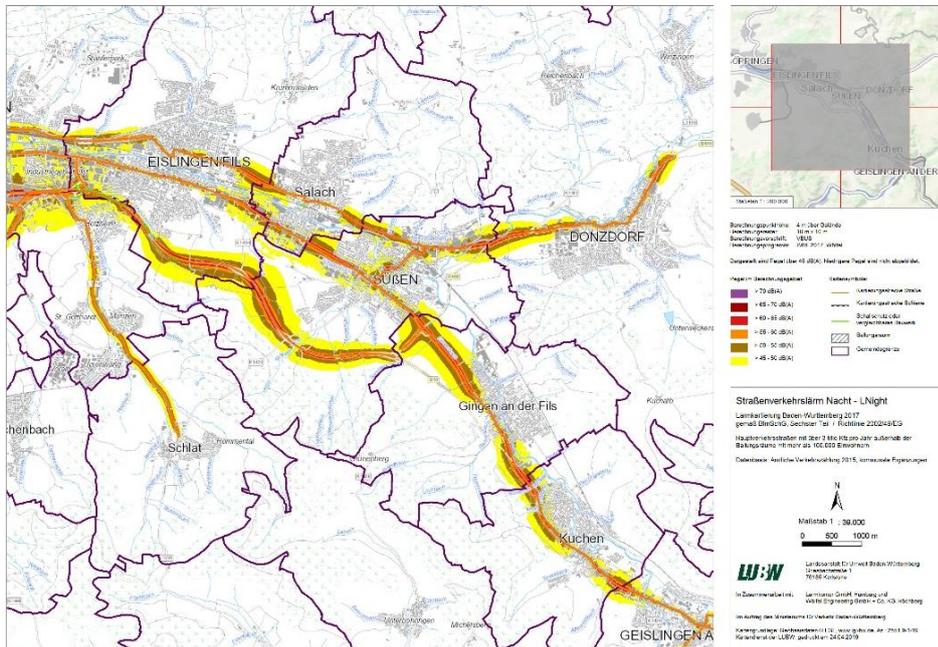
**Abbildung 1:** Strategische Lärmkarte der Runde III für den Straßenverkehr  $L_{DEN}$



Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**  
 Aktualisierter  
 Abschlussbericht  
 2. März 2020

Quelle: Landesamt für Umwelt Baden-Württemberg.

**Abbildung 2:** Strategische Lärmkarte der Runde III für den Straßenverkehr  $L_{Night}$



Quelle: Landesamt für Umwelt Baden-Württemberg.

Tabelle 1 führt die von Straßenverkehrslärm betroffenen Einwohner entlang des kartierten Pflichtnetzes in den Pegelklassen gemäß den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie auf. Von potentiell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln von  $L_{DEN} > 65$  dB(A) bzw.  $L_{Night} > 55$  dB(A) sind in der Stadt Süßen rund 5 % am Gesamttag und 6 % in der Nacht betroffen.

Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Aktualisierter  
Abschlussbericht  
2. März 2020

**Tabelle 1:** Geschätzte Zahl der vom Straßenverkehrslärm belasteten Menschen<sup>10</sup>

<b>L<sub>DEN</sub> dB(A)</b>	<b>Belastete Menschen Straßen- lärm</b>	<b>Anteil an der Ge- samtbevöl- kerung</b>	<b>L<sub>Night</sub> dB(A)</b>	<b>Belastete Menschen Straßen- lärm</b>	<b>Anteil an der Ge- samtbevöl- kerung</b>
			<b>&gt; 50 bis 55</b>	390	3,8%
<b>&gt; 55 bis 60</b>	554	5,4%	<b>&gt; 55 bis 60</b>	309	3,0%
<b>&gt; 60 bis 65</b>	351	3,4%	<b>&gt; 60 bis 65</b>	179	1,8%
<b>&gt; 65 bis 70</b>	271	2,7%	<b>&gt; 65 bis 70</b>	109	1,1%
<b>&gt; 70 bis 75</b>	164	1,6%	<b>&gt; 70</b>	8	0,1%
<b>&gt; 75</b>	63	0,6%			
<b>Summe</b>	<b>1.403</b>	<b>13,8 %</b>	<b>Summe</b>	<b>995</b>	<b>9,8 %</b>

Quelle: Landesamt für Umwelt Baden-Württemberg.

Tabelle 2 gibt für die Stadt Süßen einen Überblick über die lärmbelasteten Flächen sowie die geschätzte Anzahl an Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern entlang des Pflichtnetzes der dritten Runde. Von potentiell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln sind 207 Wohnungen und eine Fläche von 0,6 km<sup>2</sup> betroffen.

**Tabelle 2:** Lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im Pflichtstraßennetz mit mehr als 8.000 Kfz / 24 Stunden

<b>L<sub>DEN</sub> dB(A)</b>	<b>Fläche km<sup>2</sup></b>	<b>Anzahl an Gebäuden für ...</b>		
		<b>Wohnen</b>	<b>Schulen</b>	<b>Krankenhäuser</b>
<b>&gt; 55</b>	2,6	585	2	0
<b>&gt; 65</b>	0,6	207	1	0
<b>&gt; 75</b>	0,11	26	0	0

Quelle: Landesamt für Umwelt Baden-Württemberg.

Bei einer Plausibilitätsprüfung der vom Land Baden-Württemberg erarbeiteten Lärmkarten und der zugrunde liegenden Eingangsdaten fielen Korrekturerfordernisse auf, die für die kartierten Straßen in den zentralen Lagen der Stadt Süßen zu einer Überschätzung der tatsächlichen Lärmbelastung führten. Die Prüfung ergab, dass für die Lärmkartierung der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen keine aktuellen Verkehrsmengen verwendet wurden und für einen Straßenabschnitt eine falsche Straßenoberfläche zu Grunde gelegt wurde. Die abweichenden Verkehrsmengen resultieren aus der in der aktuellen Stufe der

<sup>10</sup> Gesamtbevölkerung 10.192 Einwohner: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Bevölkerung nach Nationalität und Geschlecht, Stand 31. Dezember 2018.

Lärmkartierung noch nicht berücksichtigten Ortsumgehung der B 466, die das Ortszentrum (Donzdorfer Straße, Heidenheimer Straße, Hauptstraße) entlastet.

Für eine Aktualisierung der in der Lärmkartierung verwendeten Verkehrsmengen hat das Büro Modus Consult Ulm im Auftrag der Stadt Süßen am 14. und 16. Mai 2019 im Zuge der Stuttgarter Straße und Hauptstraße 24-Stunden-Zählungen durchgeführt. Für die Aktualisierung der Eingangsdaten der Kartierung werden zudem die Ergebnisse der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg zur Zählstelle 82487 (Donzdorfer Straße) aus dem Jahr 2017 berücksichtigt. Das Ergebnis zeigt, dass die Verkehrsmengen der aktuellen Runde der Lärmkartierung deutlich zu hoch angesetzt wurden. Die Auswertung der Zählraten ergibt allerdings auch, dass sich die Schwerverkehrsanteile der betrachteten Straßen nur geringfügig verändert haben.

Tabelle 3 zeigt die betroffenen Straßenabschnitte mit den Werten aus der Lärmkartierung und den korrigierten Grundlagendaten sowie einer Einschätzung der aus der Korrektur resultierenden akustischen Auswirkung. Die Minderung der Lärmpegel wird in Kapitel 2.1.3 bei der Identifizierung der Lärmbrennpunkte berücksichtigt.

**Tabelle 3:** Prüfung korrekturbedürftiger Kartierungsabschnitte

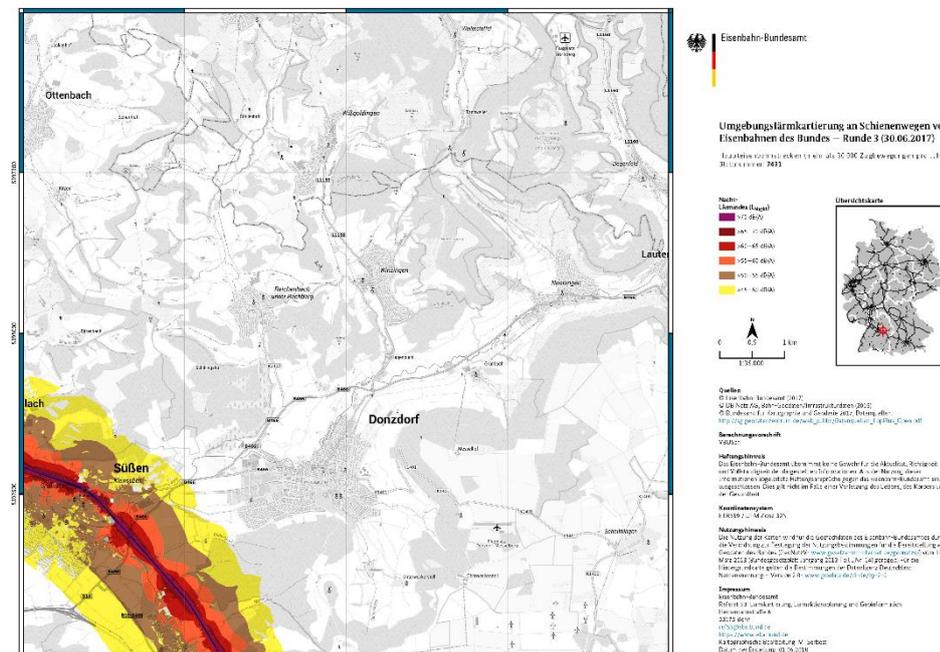
<b>Straßenabschnitt</b>	<b>Grundlagendaten</b>	<b>Wert der Kartierung 2017</b>	<b>Aktualisierter Wert</b>	<b>Abzuleitende Pegelminderung</b>
Heidenheimer Straße, Abschnitt Stuttgarter Straße bis Jahnstraße	DTV	16.500 Kfz/24h	8.200 Kfz/24h	-3 dB(A) und
	Straßenoberfläche $D_{STRO}^{12}$	6 dB(A)	0 dB(A)	-6 dB(A) resultierend -7,8 dB(A) <sup>11</sup>
Heidenheimer Straße, Abschnitt Jahnstraße bis Bahnhofstraße	DTV	16.500 Kfz/24h	8.200 Kfz/24h	-3 dB(A)
Stuttgarter Straße, Abschnitt westliche Stadtgrenze bis Heidenheimer Straße	DTV	17.900 Kfz/24h	9.400 bis 9.800 Kfz/24h	-3 dB(A)

<sup>11</sup> Energetischer Summenpegel.

<sup>12</sup> Korrekturwert (Ab- bzw. Zuschlag) für unterschiedliche Straßenoberflächen in dB(A).



**Abbildung 4:** Strategische Lärmkarte Runde III für den Eisenbahnverkehr des Bundes mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr, Nacht



Quelle: Eisenbahn-Bundesamt, Stand 01.06.2018.

Tabelle 4 zeigt die Anzahl der Menschen, die in Süßen von Schienenverkehrslärm belastet sind. Am Gesamttag sind rund 3 % und in der Nacht rund 7 % der Gesamtbevölkerung Süßens gesundheitsrelevanten Lärmpegeln ( $L_{DEN} \geq 65$  dB(A) bzw.  $L_{Night} \geq 55$  dB(A)) ausgesetzt. 138 Wohnungen sind von gesundheitsrelevanten Lärmpegeln  $> 65$  dB(A) am Gesamttag betroffen (Tabelle 5).

**Tabelle 4:** Geschätzte Zahl der vom Schienenverkehrslärm belasteten Menschen (Eisenbahnen)<sup>13</sup>

$L_{DEN}$ dB(A)	Belastete Menschen Schienen- lärm	Anteil an der Ge- samtbevöl- kerung	$L_{Night}$ dB(A)	Belastete Menschen Schienen- lärm	Anteil an der Ge- samtbevöl- kerung
> 55 bis 60	2.470	24,2%	> 45 bis 50	3.680	36,1%
> 60 bis 65	590	5,8%	> 50 bis 55	1.970	19,3%
> 65 bis 70	190	1,9%	> 55 bis 60	430	4,2%
> 70 bis 75	80	0,8%	> 60 bis 65	150	1,5%
> 75	40	0,4%	> 65 bis 70	80	0,8%
			> 70	30	0,3%
<b>Summe</b>	<b>3.370</b>	<b>33,1%</b>	<b>Summe</b>	<b>6.340</b>	<b>62,2%</b>

Quelle: Eisenbahn-Bundesamt, Stand 01.06.2018.

<sup>13</sup> Gesamtbevölkerung 10.192 Einwohner: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Bevölkerung nach Nationalität und Geschlecht, Stand 31. Dezember 2018.

**Tabelle 5:** Lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der vom Schienenverkehrslärm belasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser<sup>14</sup>

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche km <sup>2</sup>	Anzahl an Gebäuden für ...		
		Wohnen	Schulen	Krankenhäuser
> 55	3,61	1.470	6	0
> 65	0,94	138	3	0
> 75	0,29	19	1	0

Quelle: Eisenbahn-Bundesamt, Stand 01.06.2018.

### 2.1.3 Verortung der Lärmbetroffenheiten

Für die Lärmaktionsplanung sind vor allem Abschnitte von Bedeutung, an denen die Lärmpegel an der Fassade der anliegenden Wohngebäude die Auslösewerte L<sub>DEN</sub> 65 dB(A) und / oder L<sub>Night</sub> 55 dB(A) überschreiten. In Straßen mit L<sub>DEN</sub> 70 dB(A) oder L<sub>Night</sub> 60 dB(A) besteht vordringlicher Handlungsbedarf (Tabelle 6 und Abbildung 5). Bei der Identifizierung der Lärmbrennpunkte wurden die in Kapitel 2.1.1 abgeleiteten Pegelwertveränderungen berücksichtigt. Eine Gegenüberstellung der aktuellen Lärmbrennpunkte mit denen aus der Lärmaktionsplanung von 2014 zeigt, dass die in 2014 festgestellten Bereiche mit Pegelüberschreitungen auch in den aktuell pflichtkartierten Straßenabschnitten vorhanden sind.

Ergänzend wurde im Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung die Schlater Straße (K 1426) in den Lärmaktionsplan mit aufgenommen. Die Schlater Straße verbindet die im südlichen Teil des Stadtgebietes gelegene Ortsumgehung B 10 mit der Stadt Süßen (u.a. Stuttgarter Straße, Hauptstraße, Heidenheimer Straße). Mit der Verkehrserhebung vom 16. Mai 2019 liegen für den Knoten Stuttgarter Straße / Hauptstraße / Heidenheimer Straße / Schlater Straße aktuelle Verkehrsstärken vor. Diese zeigen, dass die Verkehrsstärke in der Schlater Straße seit der Lärmkartierung im Rahmen des Modellvorhabens Lärmsanierung für Eislingen, Salach und Süßen aus dem Jahr 2014 von rund 3.300 Kfz / 24 h auf aktuell rund 5.200 Kfz / 24 h – und somit um rund 60 % – angestiegen ist.

Die Schlater Straße ist in der aktuellen Lärmkartierung aus dem Jahr 2017 nicht enthalten. Begründbar ist dies aus den Vorgaben zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung gemäß §§ 47 a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)<sup>15</sup>, die besagen, dass Hauptverkehrsstraßen (Bundesfernstraßen,

<sup>14</sup> Bei der Auswertung der betroffenen Schulen und Krankenhäuser sind alle Einzelgebäude betrachtet worden. Bei Schulkomplexen aus beispielsweise drei Gebäuden sind somit drei Schulgebäude in die Auswertung genommen worden.

<sup>15</sup> Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013

Landesstraßen und sonstige grenzüberschreitende Straßen) mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (dies entspricht rund 8.000 Kfz / 24 h) zu behandeln sind. Die Schlater Straße ist als Kreisstraße keine Hauptverkehrsstraße im Sinne des §§ 47 a-f BImSchG und verfügt auch nicht über eine Verkehrsstärke von mehr als 8.000 Kfz / 24 h.

Basierend auf der vorliegenden Lärmkartierung aus dem Jahr 2014 kann für die Schlater Straße infolge des erhobenen Verkehrsanstieges eine grobe Abschätzung der zu erwartenden Immissionspegel erfolgen. Der geschätzte Pegelanstieg liegt bei rund 4 dB(A). Daraus resultiert, dass im Abschnitt der Schlater Straße zwischen Stuttgarter Straße und Scharnhorststraße an den direkt anliegenden Wohngebäuden die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von  $L_{DEN}$  65 dB(A) und / oder  $L_{Night}$  55 dB(A) voraussichtlich überschritten sind.

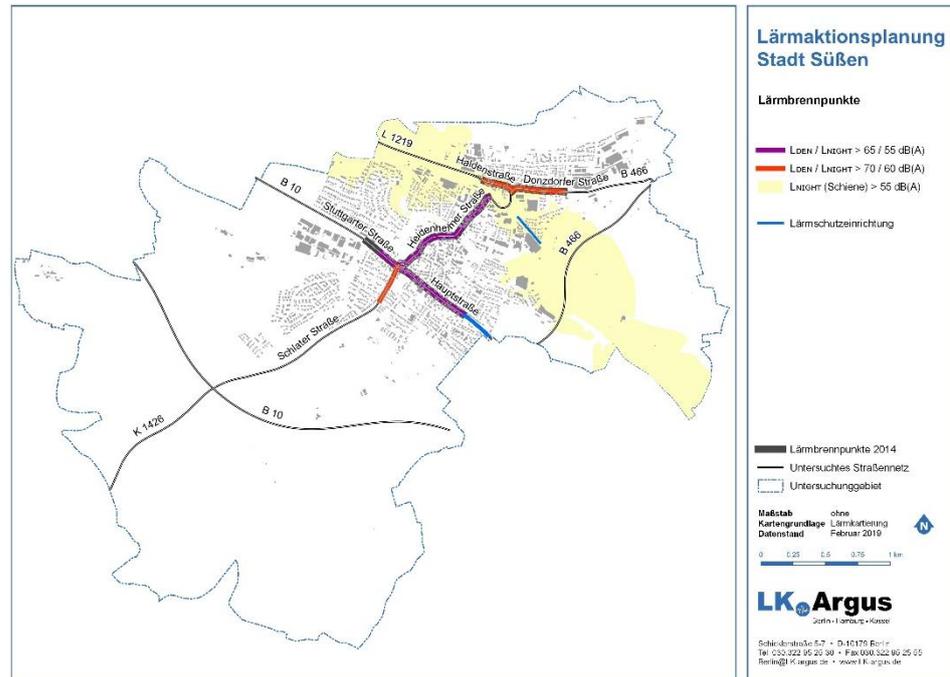
**Tabelle 6:** Lärmbrennpunkte Straßenverkehr

Abschnitte	Vordringlicher Handlungsbedarf		Überschreitung der Auslösewerte	
	$L_{DEN} \geq 70$ dB(A)	$L_{Night} \geq 60$ dB(A)	$L_{DEN} \geq 65$ dB(A)	$L_{Night} \geq 55$ dB(A)
Heidenheimer Straße, Abschnitt Stuttgarter Str. bis Bahnhofstr.	ja	ja	ja	ja
Stuttgarter Straße, Abschnitt Heidenheimer Str. bis auf Höhe westliches Ende Gluckweg	nein	ja	ja	ja
Hauptstraße, Abschnitt Heidenheimer Str. bis Mörikestr.	ja	ja	ja	ja
Donzdorfer Straße, Abschnitt Heidenheimer Str. bis Staufenecker Str.	nein	nein	ja	ja
Donzdorfer Straße, Abschnitt Heidenheimer Str. bis Hillenbrandstr.	nein	nein	ja	ja
Schlater Straße, Abschnitt Stuttgarter Straße bis Scharnhorststraße	nein	nein	ja	ja

Auch der Schienenverkehrslärm verursacht Lärmbetroffenheiten oberhalb der gesundheitsrelevanten Auslösewerte  $L_{DEN}$  65 dB(A) und  $L_{Night}$  55 dB(A) (Abbildung 5). Die Auslösepegel  $L_{Night} > 55$  dB(A) betreffen weitaus großräumigere Bereiche als die Auslösepegel  $L_{DEN} > 65$  dB(A).

(BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. April 2019 (BGBl. I S. 432) geändert worden ist.

**Abbildung 5:** Untersuchungsnetz mit Lärmbrennpunkten in Süßen



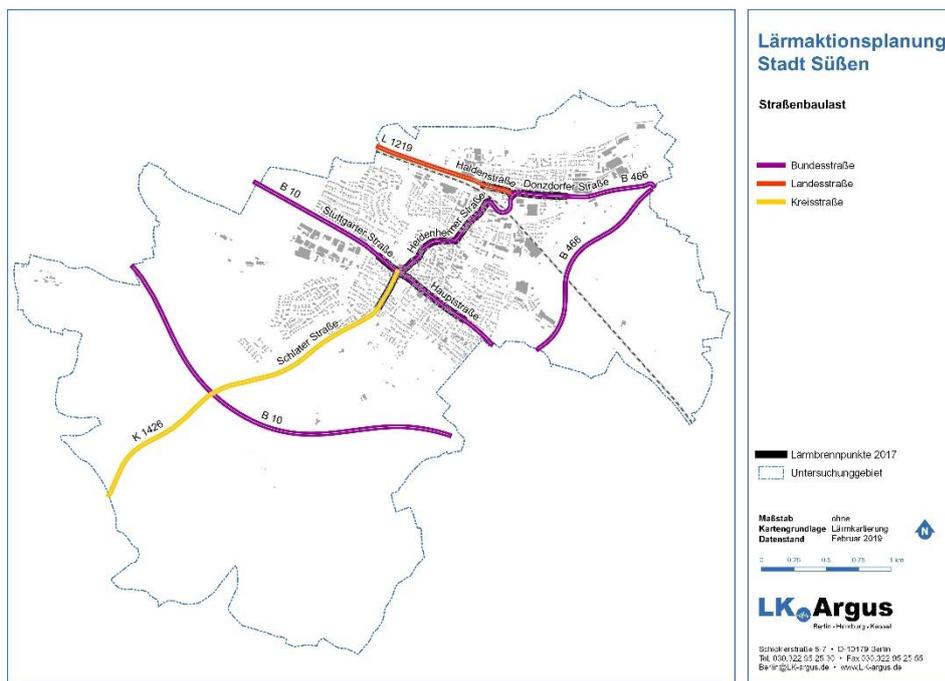
## 2.2 Straßenverkehr

Im Folgenden wird die Situation für den Straßenverkehr an den Lärmbrennpunkten in Süßen dargestellt.

### 2.2.1 Straßennetzklassifizierung

Die B 10 (südliche Ortsumfahrung und Stuttgarter Straße) und die B 466 (östliche Ortsumfahrung sowie Donzdorfer Straße, Heidenheimer Straße und Hauptstraße) liegen in der Baulast des Bundes (Abbildung 6). Für die Landesstraße L 1219 (Haldenstraße und Donzdorfer Straße) ist das Land Baden-Württemberg zuständig. Der Landkreis Göppingen ist für die Schleier Straße (K 1426) der Baulastträger.

Abbildung 6: Straßenbaulast



Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan  
Runde III**  
Aktualisierter  
Abschlussbericht  
2. März 2020

## 2.2.2 Verkehrsstärken und Schwerverkehrsanteile

In der aktuellen Lärmkartierung findet die Ortsumgehung B 466 noch keine Berücksichtigung. Die nachfolgende Darstellung der Verkehrsstärken und Schwerverkehrsanteile beruht auf aktualisierten Daten, welche die Ortsumgehung B 466 und die damit verbundenen verkehrlichen Effekte für die Stadt Süßen berücksichtigen. Die verwendeten Daten stammen aus Verkehrserhebungen im Zuge der Stuttgarter Straße und Hauptstraße aus dem Jahr 2019 sowie Ergebnissen der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg zur Zählstelle 82487 (Donzdorfer Straße) aus dem Jahr 2017. Für die Ortsumgehung B 466 liegen keine aktuellen Verkehrsdaten vor. Hier wurden Prognosewerte verwendet.

Mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von rund 27.000 Kfz / 24 h ist die B 10 (südliche Ortsumfahrung) die am stärksten belastete Straße im Stadtgebiet (Abbildung 7). Auf der Haldenstr. (orange), Donzdorfer Straße, Heidenheimer Straße und Stuttgarter Straße fahren je nach Abschnitt zwischen 6.700 und 9.800 Kfz / 24 h. Entlang der Hauptstraße verkehren durchschnittlich täglich bis zu 6.700 Kfz, in der Schleier Straße sind es bis zu 5.200 Kfz/24 h. Zur westlichen Ortsumgehung der B 466 liegen keine aktuellen Daten vor.

Mit Ausnahme der B 10 und der B 466 liegt der Schwerverkehrsanteil unter 7 % (Abbildung 8). Ab einem Schwerverkehrsanteil von ungefähr 7 %<sup>16</sup> im

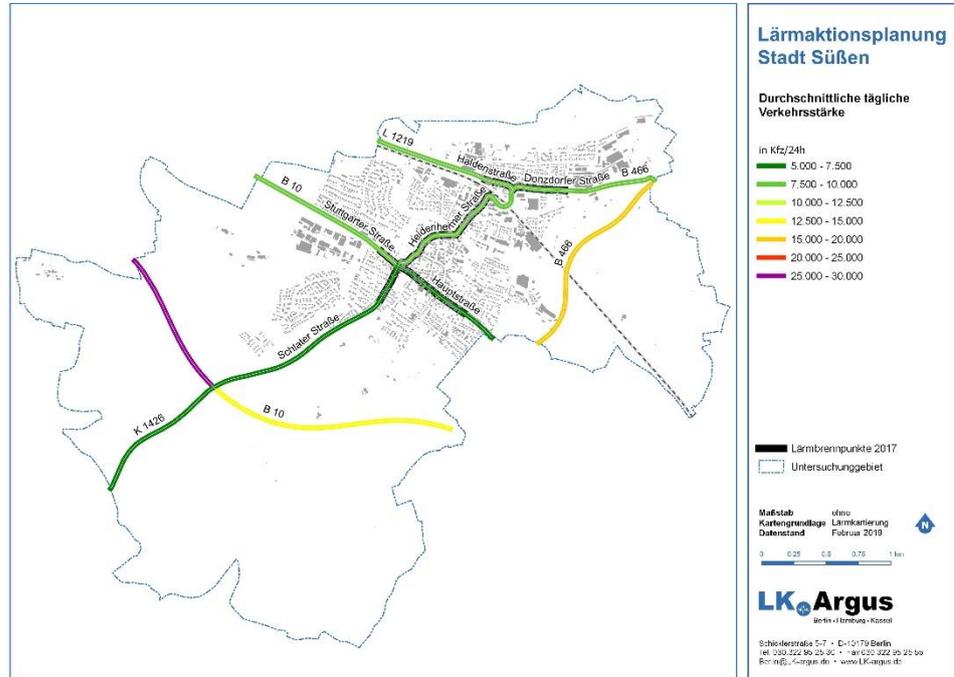
<sup>16</sup> Umweltbundesamt: Handbuch Lärmaktionspläne (Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung), September 2015.

Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

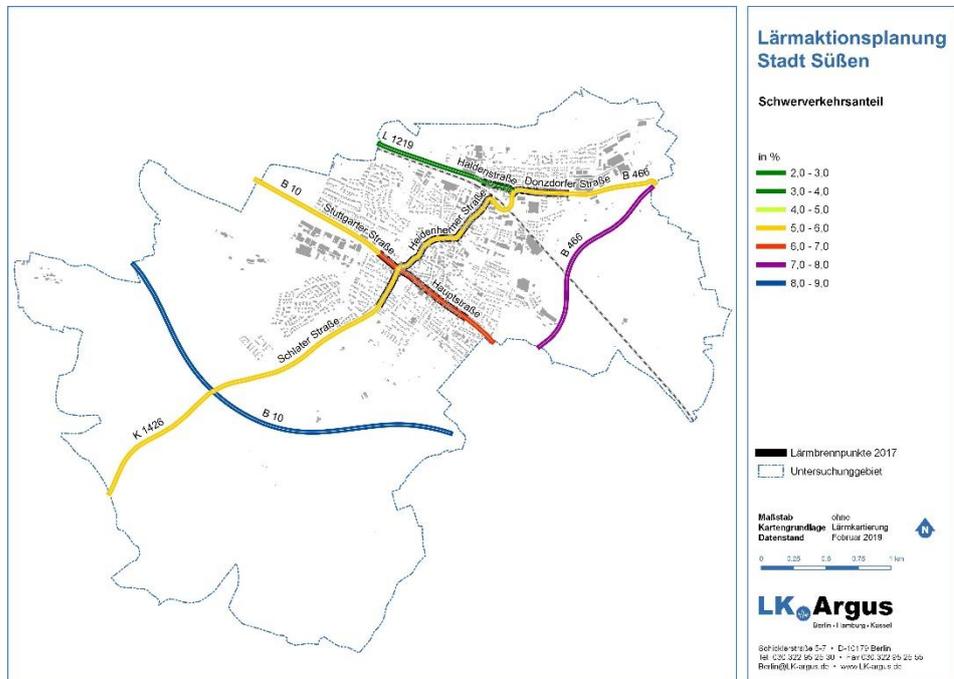
Aktualisierter  
Abschlussbericht  
2. März 2020

innerstädtischen Geschwindigkeitsbereich ist es sinnvoll, den Schwerverkehr gesondert im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen.

**Abbildung 7:** Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke



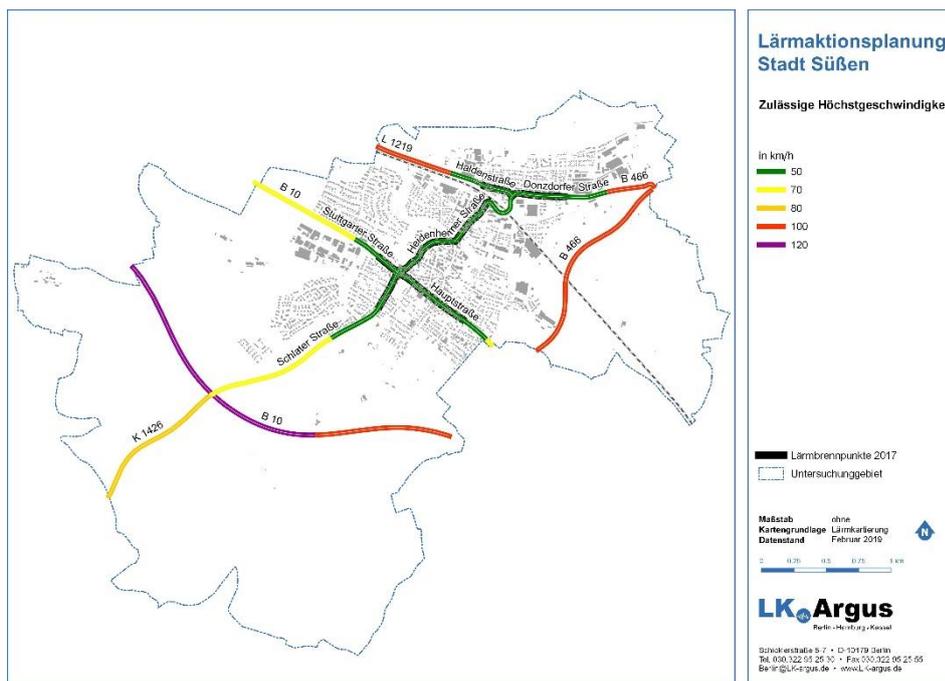
**Abbildung 8:** Schwerververkehrsanteil



### 2.2.3 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in den behandelten Lärmbrennpunkten in der Regel 50 km/h. Außerorts gelten in der Stuttgarter Straße und in der Schlater Straße 70 bzw. 80 km/h sowie 100 km/h in der Haldenstraße und Donzdorfer Straße. Die Ortsumgehungen B 10 und B 466 können mit 100 bzw. 120 km/h befahren werden.

**Abbildung 9:** Zulässige Höchstgeschwindigkeit



### 2.2.4 Fahrbahnbelag und Fahrbahnzustand

Zur Beurteilung der Fahrbahnoberflächen und des Fahrbahnzustandes wurden die Lärmbrennpunkte besichtigt. Die Fahrbahnen bestehen ausschließlich in Asphaltbauweise. Gemäß der Datengrundlage der Lärmkartierung sind in der B 10 (südliche Ortsumfahrung) lärmindernde Fahrbahnbeläge verbaut.

Bei der Ortsbesichtigung wurden an Donzdorfer Straße und Hauptstraße Fahrbahnschäden aufgenommen. Kleinere Schäden bestehen in der Heidenheimer Straße. Für die Heidenheimer Straße liegen zudem Bürgerhinweise aus der Lärmaktionsplanung Runde II zu Straßenschäden und Spurrillen vor.

### 2.2.5 Bebauungsstrukturen und Straßenraumgestaltung

In der Regel sind die Lärmbrennpunkte beidseitig mit freistehenden Ein- bzw. Mehrfamilienhäusern bebaut, so dass auch straßenabgewandte Bereiche verlärmert werden. Eine Ausnahme besteht an der Stuttgarter Straße, wo nur die

nördliche Straßenseite eine (Wohn-)Bebauung aufweist. Bei unmittelbarer Lage der Gebäude an der Fahrbahn werden in einigen Straßenabschnitte Lärmpegel von über 70 dB(A) am Gesamttag bzw. 60 dB(A) in der Nacht erreicht (Kapitel 2.1.3).

Mit Ausnahme der Stuttgarter Straße verfügen alle Straßenabschnitte in den Lärmbrennpunkten über einen Fahrstreifen pro Richtung. Die Stuttgarter Straße weist im Brennpunktabschnitt vier Fahrstreifen im Querschnitt auf. Hier besteht in Anlehnung an die Orientierungswerte der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen bei zukünftigen Verkehrsstärken von 10.750 bis 11.230 Kfz / 24h<sup>17</sup> die Möglichkeit eines Rückbaus auf zwei Fahrstreifen im Querschnitt.

Überbreite und für den fließenden Kfz-Verkehr nicht erforderliche Fahrbahnbreiten von mehr als 6,5 m liegen in der Hauptstraße und der westlichen Donzdorfer Straße vor. Auch hier besteht ein Potenzial zur Rücknahme von Flächen für den fließenden Kfz-Verkehr zugunsten anderer Verkehrsarten oder zugunsten des ruhenden Kfz-Verkehrs. In allen Brennpunktabschnitten sind die Knotenpunktbereiche für den Kfz-Verkehr großzügig angelegt.

## **2.3 Relevante Planungen und Unterlagen**

Neben der Lärmkartierung und der Verkehrssituation sind die bereits vorhandenen Planungen eine wesentliche Grundlage für die Maßnahmenplanung. Sie enthalten Ideen, die neben ihrem eigentlichen Ziel auch Auswirkungen auf die Lärmsituation haben und in das Maßnahmenkonzept integriert werden können. Nachfolgend werden die relevanten Planungen zusammengefasst.

### **2.3.1 Übergeordnete Planungen**

#### **Regionalplan mit Umweltbericht (2009)<sup>18</sup>**

Der Regionalplan für die Region Stuttgart ist am 22. Juli 2009 festgestellt worden. Das Planungsgebiet umfasst die Region mit der Landeshauptstadt Stuttgart sowie den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg und Rems-Murr-Kreis.

In den Regionalplan aufgenommen ist neben dem Neubau der B 10 zwischen Eislingen/Fils und Gingen auch die Querspange B 466<sub>neu</sub>. Die B 10 und B 466 sind Straßen der Verbindungsfunktionsstufe II für den überregionalen Verkehr.

---

<sup>17</sup> Trendprognose mit Berücksichtigung lokaler Entwicklungsabsichten (Worst Case, Prognosehorizont 2035), Modus Consult GmbH, 28. Juni 2019.

<sup>18</sup> Verband Region Stuttgart: Regionalplan; Satzungsbeschluss 22. Juli 2009.

Dem großräumigen und überregional bedeutsamen Schienenverkehr dient die Bahnstrecke Stuttgart – Ulm mit halbstündlichem Halt in Süßen. Es wird eine Trasse für die Erweiterung der Filstalstrecke im Abschnitt Plochingen - Geislingen um ein drittes Gleis dargestellt. Der stillgelegte Schienenabschnitt Süßen – Donzdorf ist im Regionalplan als Vorranggebiet Trassensicherung festgelegt.

Regional bedeutsame Radverkehrsverbindungen sind der durch Süßen führende Filstalweg über Stuttgart, Esslingen, Plochingen, Göppingen, Geislingen und weiter Richtung Ulm sowie der bei Süßen abzweigende Radweg über Donzdorf und Lauterstein in Richtung Heidenheim.

### **Integriertes Klimaschutzkonzept für den Landkreis Göppingen (2013)<sup>19</sup>**

Das Integrierte Klimaschutzkonzept des Landkreises Göppingen ist ein Handlungsleitfaden zur Bündelung der Klimaschutzaktivitäten mit dem Ziel eines „energieautarken Landkreises“ bis 2050. Dabei wurden auch die Potentiale des Sektors Verkehr untersucht.

Der Energiebedarf des Verkehrssektors soll bis 2050 um 43 % gesenkt werden und 32 % des Kraftstoffbedarfs sollen durch erneuerbare Energien gedeckt werden. Potentiale für eine Reduzierung des Energieverbrauchs sowie des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Sektor Verkehr werden in der Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung auf die Bahn und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und in der Verringerung des fahrzeugspezifischen Verbrauchs gesehen. Entsprechend empfiehlt das Klimaschutzkonzept eine Ausweitung des Angebotes im öffentlichen Personennahverkehr und eine Förderung strombetriebener Fahrzeuge im Individualverkehr.

Der für den Landkreis entwickelte Katalog mit 52 Empfehlungen nennt folgende Maßnahmen im Verkehrssektor:

- Entwicklung eines integrierten Nahverkehrsplans (dieser ist bereits fertiggestellt und wurde 2018 beschlossen).
- Tarifintegration in Nachbarverbünde (zum 01.01.2014 wurde die Schienenstrecke im Landkreis Göppingen in den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart integriert).
- Integration des Landkreises Göppingen in das S-Bahn-System der Region Stuttgart.

---

<sup>19</sup> Landkreis Göppingen: Integriertes Klimaschutzkonzept für den Landkreis Göppingen; Juli 2013.

Stadt Sülzen  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Aktualisierter  
Abschlussbericht  
2. März 2020

- Fuhrparkmanagement, Einführung eines Carsharings in städtischen Gebieten und Aufbau betrieblicher Mobilitätskonzepte.
- Ausbau alternativer Antriebstechniken (die Energieversorgung Filstal GmbH & Co. KG (EVF) betreibt im Landkreis drei Biomethan-Tankstellen, der Bund fördert das Projekt Elektromobilität im Stauferland (EMIS), an dem die Stadt Göppingen teilnimmt).
- Fahrradfreundlicher Landkreis (die Radverkehrskonzeption im Landkreis sieht ein zusammenhängendes Fahrrad-Netz von 830 km Länge sowie ein umfassendes Maßnahmenbündel mit 466 Einzelmaßnahmen vor; seit 2012 investiert der Landkreis jährlich 100.000 € in die Radverkehrsinfrastruktur).

**Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der B 10 (1997)<sup>20</sup>**

Der Planfeststellungsbeschluss sieht für den Neubau der B 10 innerhalb der Ausgleichsmaßnahmen einen Rückbau der B 10 alt zwischen Eislingen/Fils und Gingen von 4 auf 2 Fahrstreifen vor. Dies betrifft nur die Außerortsbereiche.

Die Planfeststellungsunterlagen enthalten einen Entwurf der Rückbaumaßnahmen.<sup>21</sup> Die betroffenen Straßenabschnitte der Sanierungsgebiete sind mit den geplanten Maßnahmen in Tabelle 7 dargestellt.

**Tabelle 7:** Rückbaumaßnahmen B 10 gemäß Planfeststellungsbeschluss

<b>Straße / KnNotenpunkt</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Maßnahme</b>
Stuttgarter Straße (B 10)	zwischen Beginn Bebauung und Heidenheimer Straße	Straßenraumgestaltung und Straßenraumorganisation: <ul style="list-style-type: none"> <li>● Rückbau auf einen Fahrstreifen je Richtung</li> <li>● Verlegung der Fahrbahn</li> <li>● Verlegen der Fuß- und Radverkehrsanlage (Fahrtrichtung Osten) auf den Postweg</li> </ul>
Stuttgarter Straße (B 10) / Tobelstraße	Knotenpunkt	Knotenpunkt / Verkehrsorganisation: <ul style="list-style-type: none"> <li>● Reduzierung der Verkehrsfläche im Knotenpunkt</li> <li>● zusätzliche Rechtsabbiegefahrbahn in die Stiegelwiesenstraße</li> </ul>

<sup>20</sup> Regierungspräsidium Stuttgart: Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der B 10 zwischen Göppingen und Gingen/Fils, der B 466 OU Sülzen und der K 1404 Querspanne Salach (Az.: 15-3912-1/201-94), Mai 1997.

<sup>21</sup> Straßenverwaltung Baden-Württemberg: Planfeststellungsunterlage 9, Blätter 46-53, aufgestellt am 30.11.1994.

## 2.3.2 Planungen und Konzepte der Stadt Süßen

Für die Stadt Süßen liegen folgende relevante Planungen vor:

- Einzelhandelskonzept (2013), Fortschreibung Juni 2018,
- Ortsentwicklungskonzept - Ergebnisse der Mehrfachbeauftragung Heidenheimer Straße (Oktober 2017),
- Flächennutzungsplan 2035 Aufstellungsbeschluss 10.11.2015, derzeit erneute öffentliche Auslegung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB (Stand Juli 2019).

Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Aktualisierter  
Abschlussbericht  
2. März 2020

### **Einzelhandelskonzept der Stadt Süßen, Fortschreibung Juni 2018<sup>22</sup>**

Zur Steuerung der zukünftigen Einzelhandelsentwicklung wurde das Einzelhandelskonzept der Stadt Süßen aus dem Jahr 2013 im Jahr 2018 fortgeschrieben. Das Konzept empfiehlt im Wesentlichen die Stärkung und Weiterentwicklung der Innenstadt von Süßen. Zudem soll die Innenstadt durch eine städtebauliche Neuordnung im nördlichen Bereich und ein Beschilderungskonzept stärker sichtbar gemacht werden.

Um die Bühlstraße mit den anderen Innenstadtlagen zu verbinden, sollen Funktionsräume geschaffen werden. Die nördliche Heidenheimer Straße soll zum Funktionsraum „Einzelhandelsfachgeschäfte“ werden und die Innenstadtlage im Bereich Bühlstraße soll als Funktionsraum „Fachmärkte / großflächige Ergänzungen“ entwickelt werden. Ein dritter Funktionsraum ist der Bereich „Aufenthaltsqualität / Gastronomie“ im südwestlichen Zentrum (südliche Heidenheimer Straße, Marktstraße, Kirchstraße, Hintere Stelle, Bauschstraße). Der Bereich um den Bahnhof Süßen soll durch eine angestrebte Attraktivierung und städtebauliche Aufwertung zukünftig die bestehende Innenstadt ergänzen. In den Gewerbegebietslagen Schelmenwasen, Auenstraße, Letten / Reute / Eichholz und Wiesgärten wird ein Ausschluss von Einzelhandelsansiedlungen empfohlen. Potenzialflächen für den nahversorgungsrelevanten Einzelhandel werden an der Donzdorfer Straße, der Hauptstraße und Im deutschen Hof gesehen.

---

<sup>22</sup> Stadt Süßen, Immakomm AKADEMIE GmbH: Potenzialanalyse und Einzelhandelskonzept, Fortschreibung Juni 2018.

### **Dialogisch erarbeitetes Ortsentwicklungskonzept (05.09.2013)<sup>23, 24</sup> und Ortsentwicklungskonzept - Ergebnisse der Mehrfachbeauftra- gung Heidenheimer Straße (Oktober 2017)**

Um das Sanierungsgebiet in die langfristige gemeindliche Entwicklung einzubinden, wurde bereits 2013 ein integriertes Entwicklungskonzept für Süßen erarbeitet. Die vorliegende Analyse der Handlungsfelder wurde unter Einbeziehung der interessierten Bevölkerung erarbeitet. Städtebauliche Defizite liegen demnach in der Trennwirkung der vorhandenen Verkehrsstrassen (Ortsdurchfahrten Heidenheimer Straße, Stuttgarter Straße, Hauptstraße und Bahntrasse). Die Neudefinition der Ortsdurchfahrten Heidenheimer Straße, Stuttgarter Straße und Hauptstraße nach dem Bau der Ortsumgehungen B 10 und der B 466 ist eine wesentliche städtebauliche Aufgabenstellung für die Zukunft. Die Entwicklung eines durchgängigen Fuß- und Radwegesystems abseits von Hauptverkehrsstraßen zur Stärkung der innerörtlichen Vernetzung wird als ein weiteres Handlungsfeld gesehen.

Mit der Auslobung einer Mehrfachbeauftragung an drei teilnehmende Büros im Jahr 2017 wurde unter anderem der Prozess zur Neugestaltung der Heidenheimer Straße wieder aufgegriffen und weiterentwickelt. Das Konzept des erstplatzierten Büros Baldauf Architekten und Stadtplaner (Stuttgart) sieht eine Stärkung des Einzelhandels und eine bessere Nutzung des Straßenraumes für zu Fußgehende und Radfahrende in der Heidenheimer Straße vor. Aus verkehrlicher Sicht wird unter anderem vorgeschlagen, in der Heidenheimer Straße Tempo 30 anzuordnen, den Straßenraum neu aufzuteilen, verkehrsberuhigte Platz- und Aufenthaltsbereiche zu schaffen, den ruhenden Verkehr neu zu ordnen und in den Eingangssituationen Bahnhofstraße und Bühelstraße Kreisverkehre anzulegen.

### **Flächennutzungsplan 2035, Stand Juli 2019<sup>25</sup>**

Der Gemeindeverwaltungsverbund Mittlere Fils – Lautertal, dem auch die Stadt Süßen angehört, hat am 10.11.2015 den Beschluss zur Aufstellung des Flächennutzungsplans 2035 gefasst. Mit Planstand Juli 2019 des Flächennutzungsplanes sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung die Darstellungen von Grün-, Landwirtschafts- und Waldflächen zur Festlegung ruhiger Gebiete relevant.

---

<sup>23</sup> Stadt Süßen, Netzwerk für Planung und Kommunikation, Bürogemeinschaft Sipel/Buf: Dialogisch erarbeitetes Ortsentwicklungskonzept, Stand 05.09.2013.

<sup>24</sup> Stadt Süßen: Ortsentwicklungskonzept - Ergebnisse der Mehrfachbeauftragung Heidenheimer Straße, Oktober 2017.

<sup>25</sup> Gemeindeverwaltungsverbund Mittlere Fils - Lautertal, VTG Straub Ingenieurgesellschaft mbH: Flächennutzungsplan 2035, Stand Juli 2019.

### **3 Fortschreibung der Maßnahmenplanung und Wirkungsanalyse**

Die Maßnahmenplanung konzentriert sich auf den vom Kfz-Verkehr verursachten Lärm im Untersuchungsstraßennetz. Der vorherige Lärmaktionsplan enthielt bisher noch nicht umgesetzte Empfehlungen für drei Straßenabschnitte, die nun weiterentwickelt werden. Auf Basis der aktualisierten Kartierung wird die Aktualität der empfohlenen Maßnahmen aus dem vorherigen Lärmaktionsplan geprüft.

Für den Schienenverkehr werden die bestehenden Lärmsanierungsmaßnahmen übernommen. Für weitere Maßnahmen in Bundeshoheit ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig.

#### **3.1 Straßenverkehr**

Die aktuelle Lärmaktionsplanung prüft die im vorherigen Lärmaktionsplan entwickelten und noch nicht realisierten Maßnahmen auf Basis der aktualisierten Daten und schreibt sie fort. Die folgenden, kurz- und mittelfristig realisierbaren Handlungsmöglichkeiten werden berücksichtigt:

- Fahrbahnoberflächen (Kapitel 3.1.1),
- zulässige Höchstgeschwindigkeiten (Kapitel 3.1.2),
- Verlagerung und Bündelung von Verkehren und Verstetigung des Verkehrsflusses durch die Koordinierung von Lichtsignalanlagen (LSA) und Kreisverkehre (Kapitel 3.1.3) und
- Straßenraumgestaltung (Kapitel 3.1.4).

##### **3.1.1 Fahrbahnoberflächen**

Die Erneuerung schadhafter Fahrbahnbeläge durch konventionellen Asphalt besitzt ein Lärminderungspotenzial von rund einem Dezibel. Mit neuartigen lärmoptimierten Asphaltdeckschichten lassen sich auch bei innerortstypischen Geschwindigkeiten von 30 und 50 km/h wirksamere Effekte erzielen.

Erfahrungen<sup>26</sup> mit dem lärmoptimierten Asphalt LOAD zeigen Lärminderungen von im Mittel bis zu 3 dB(A) bei 50 km/h. In Frage kommen auch dünne Asphaltdeckschichten im Heißeinbau auf Versiegelung (DSH-V Deckschichten) und der lärmarme Splittmastixasphalt (SMA LA). DSH-V Deckschichten können auf allen Arten von alten Asphaltbefestigungen eingesetzt werden. Diese

---

<sup>26</sup> Alle Angaben aus: Umweltbundesamt (Hrsg.): Lärmindernde Fahrbahnbeläge: Ein Überblick über den Stand der Technik. Dessau-Roßlau, 2014.

Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Aktualisierter  
Abschlussbericht  
2. März 2020

Bauweise wird auf innerstädtischen Straßen zum Beispiel in Berlin eingesetzt. Mit dem SMA LA können kostengünstige lärmindernde Asphaltdeckschichten mit konventionellen Baustoffen und Einbauverfahren hergestellt werden. Mit den DSH-V Deckschichten können innerorts Lärminderungen von bis zu 5 dB(A) und mit dem SMA LA Lärminderungen von bis zu 3 dB(A) innerorts erreicht werden. Allerdings lässt bei beiden Oberflächen die Lärminderungswirkung über die Zeit nach.

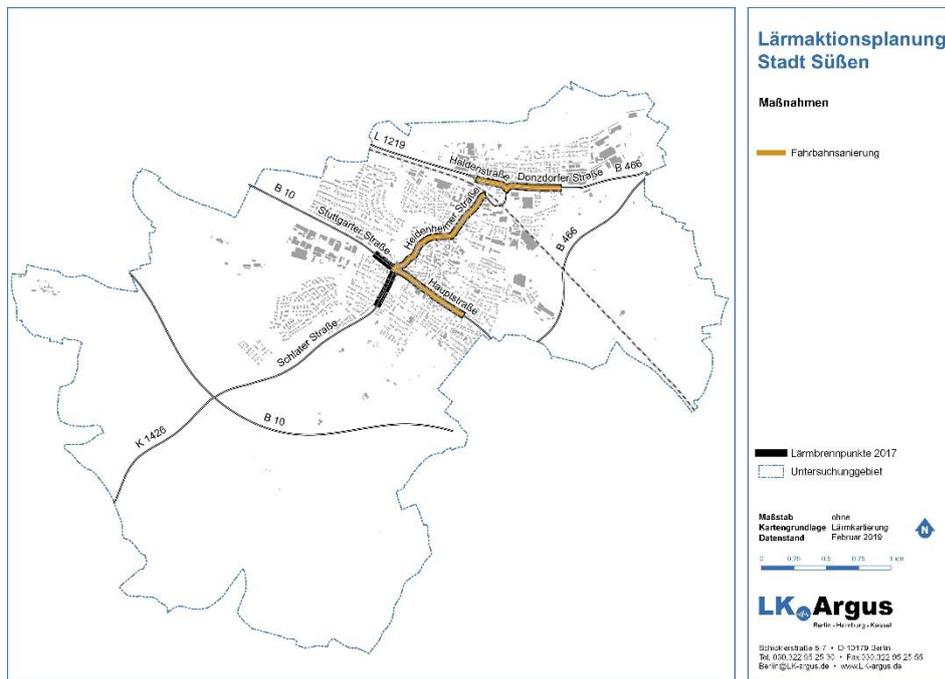
Da die Kosten für lärmarme Asphalte nur rund 10 % höher sind als für konventionellen Asphalt, sollten im Bereich von Lärmbrennpunkten nach Möglichkeit generell lärmoptimierte Beläge verwendet werden.

Der Lärmaktionsplan der Runde II empfahl eine Fahrbahnsanierung nur für Straßenabschnitte, in denen gesonderte, im Rahmen des Lärmaktionsplan Runde II (Modellprojekt Lärmsanierung) durchgeführte Berechnungen des Regierungspräsidiums Stuttgart (RPS) Überschreitungen der Lärmsanierungsauslösewerte von  $L_{DEN} > 67$  dB(A),  $L_{Night} > 57$  dB(A) ergaben. Anhand dieses Kriteriums und der korrigierten Lärmpegelwerte der aktuellen Lärmkartierung (Kapitel 2.1.3) wurden die Straßenabschnitte erneut vorgeprüft. Demnach kann die Empfehlung zur Fahrbahnsanierung mit besonders lärmindernd wirkenden Asphaltdeckschichten mit Ausnahme der Schlater Straße für alle Lärmbrennpunkte getroffen werden. Die Empfehlungen sind identisch mit dem Lärmaktionsplan der Stufe II. Die Ergebnisse sind in der Tabelle 8 und in der Abbildung 10 zusammengefasst.

**Tabelle 8:** Empfehlungen für eine Fahrbahnsanierung mit besonders lärmindernd wirkenden Asphaltdeckschichten

<b>Straßenabschnitt</b>	<b>Empfehlung Lärmaktionsplan II</b>	<b>Empfehlung Lärmaktionsplan III</b>
Heidenheimer Straße zwischen Hauptstraße und Bahnhofstraße	ja	ja
Hauptstraße zwischen Heidenheimer Straße und Mörikestraße	ja	ja
Donzdorfer Straße zwischen Stauffenecker Straße und Heidenheimer Straße	ja	ja
Donzdorfer Straße zwischen Heidenheimer Straße und Hillenbrandstraße	ja	ja
Schlater Straße zwischen Stuttgarter Straße und Scharnhorststraße	nein	nein

**Abbildung 10:** Empfehlungen für eine Fahrbahnsanierung mit besonders lärmindernd wirkenden Asphaltdeckschichten



Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**  
Aktualisierter  
Abschlussbericht  
2. März 2020

### 3.1.2 Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Je höher die gefahrene Geschwindigkeit ist, desto lauter wird das verursachte Geräusch. Die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h bewirkt eine Pegelminderung um 2 bis 3 dB(A). Geschwindigkeitsreduzierungen sind daher eine wirksame, vergleichsweise preiswerte und kurzfristig realisierbare Maßnahme. Sie besitzen zudem positive Synergieeffekte mit der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität und unter geeigneten Rahmenbedingungen auch der Luftqualität.

Das Minderungspotential ist abhängig von der Fahrbahnoberfläche und dem Lkw-Anteil. Da beim Lkw das Antriebsgeräusch bei niedrigen Geschwindigkeiten überwiegt, sinkt die lärmindernde Wirkung von Geschwindigkeitsreduzierungen mit steigendem Anteil schwerer Fahrzeuge wie Lastkraftwagen und Bussen.

Bei einer niedrigeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Hauptnetz besteht außerdem bei parallel verlaufenden Nebenstraßen die Gefahr, dass sich der Verkehr dorthin verlagert. Deshalb müssen die Gegebenheiten des Nebennetzes stets mitbetrachtet werden. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sollten daher nur dort herabgesetzt werden, wo es keine parallel verlaufenden Straßen im Nebennetz gibt oder dort ebenfalls verkehrsberuhigende Maßnahmen eingesetzt werden können. Auch die Belange des ÖPNV und ggf. vorhandene Lichtsignalkoordinierungen (Grüne Welle) sind zu beachten.

Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Aktualisierter  
Abschlussbericht  
2. März 2020

Am günstigsten sind akustisch gesehen die Fälle, in denen sowohl die gefahrenen Geschwindigkeiten gesenkt als auch ein stetigerer Verkehrsfluss erreicht werden kann.

Die im Lärmaktionsplan der Runde II durchgeführte akustische und verkehrliche Vorprüfung wird für die bestehenden Lärmbrennpunkte erneut durchgeführt. Dabei kommen die gleichen Bewertungskriterien zur Anwendung. Ein akustischer Nachweis nach dem Berechnungsverfahren der RLS-90 und eine rechtliche Bewertung der Brennpunktbereiche wie im vorherigen Lärmaktionsplan (Modellprojekt Lärmsanierung) sind jedoch kein Gegenstand der Lärmaktionsplan-Fortschreibung.

### **Kriterien zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zum Schutz der Anwohnenden vor Lärm**

Nach § 45 StVO können die Straßenverkehrsbehörden verkehrsbeschränkende Maßnahmen „zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm“ anordnen. Ihnen dienen hierbei die „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien-StV)“ als Orientierungshilfe.

Fußend auf diesen Regelungen hat das Land Baden-Württemberg am 29. Oktober 2018 den Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung fortgeschrieben, der unter anderem Umrechnungsfaktoren für Berechnungen nach RLS-90 und VBUS enthält. Die Kriterien des Kooperationserlasses liegen den folgenden Maßnahmenempfehlungen zugrunde.

### **Prüfung der Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit**

Das Verfahren zur Auswahl geeigneter Straßenabschnitte für eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erfolgte wie im vorherigen Lärmaktionsplan nach den folgenden Kriterien. Es wurden die Straßenabschnitte ausgewählt:

- in denen Wohngebäude von Lärmpegeln  $L_{DEN, Straße} > 71$  dB(A) und / oder  $L_{Night, Straße} > 60$  dB(A) betroffen sind; hier besteht gemäß Kooperationserlass unabhängig vom Gebietstyp aus akustischer Sicht eine erhöhte Anwendungsmöglichkeit zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit,
- an denen die gesundheitsrelevanten Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von  $L_{DEN, Straße} > 65$  dB(A) und / oder  $L_{Night, Straße} > 55$  dB(A) an den angrenzenden Häuserfassenden erreicht bzw. überschritten werden; in diesen Abschnitten besteht eine begrenzte Anwendungsmöglichkeit zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit,

- bei denen die Auslösewerte nicht erreicht werden, in denen aber durch eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der Fuß- und Radverkehr geschützt oder Durchgangsverkehre vermieden werden sollen.

Die auf Basis der korrigierten Kartierungsergebnisse vorausgewählten Straßenabschnitte sind in der Tabelle 9 aufgeführt. Abbildung 11 bis Abbildung 20 zeigen die Immissionspegel auf Grundlage der korrigierten Kartierungsergebnisse an den Fassaden der direkt anliegenden Wohngebäude in den jeweils untersuchten Straßenabschnitten.<sup>27</sup>

**Tabelle 9:** Auf Basis der Lärmkartierung vorausgewählte Straßenabschnitte zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Süßen

Prüfabschnitt	Anwendungsmöglichkeit der Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	
	Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)
Heidenheimer Straße zwischen Bahnhofstraße und Bühlstraße	■	■
Heidenheimer Straße zwischen Bühlstraße und Stuttgarter Straße	■ <sup>28</sup>	■
Hauptstraße zwischen Heidenheimer Straße und Bachstraße	■	■
Hauptstraße zwischen Bachstraße und Mörikestraße	■ <sup>28</sup>	■
Stuttgarter Straße zwischen Heidenheimer Straße bis auf Höhe westliches Ende Glückweg	■	■
Donzdorfer Straße zwischen Staufenecker Straße und Heidenheimer Straße	■	■
Donzdorfer Straße zwischen Heidenheimer Straße und Hillenbrandstraße	■	■
Schlater Straße zwischen Stuttgarter Straße und Scharnhorststraße	■	■

Legende: ■ Anwendungsmöglichkeit gegeben bei durchgängig  $L_{DEN} > 71 \text{ dB(A)}$ ,  $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$     ■ Anwendungsmöglichkeit bedingt gegeben bei durchgängig  $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ ,  $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$     □ Anwendungsmöglichkeit nicht gegeben bei überwiegend  $L_{DEN} < 65 \text{ dB(A)}$ ,  $L_{Night} < 55 \text{ dB(A)}$

<sup>27</sup> Die Schlater Straße ist nicht dargestellt, da für die Straße keine aktuellen Kartierungsergebnisse vorliegen. Die Immissionspegel konnten lediglich auf Basis der vorliegenden Lärmkartierung aus dem Jahr 2014 und infolge des erhobenen Verkehrsanstieges für die Schlater Straße grob abgeschätzt werden (vgl. Kapitel 2.1.3).

<sup>28</sup> Ergänzend liegen Überschreitungen von  $L_{DEN} 71 \text{ dB(A)}$  für einzelne Gebäude vor (Heidenheimer Straße vgl. Abbildung 11 und Hauptstraße vgl. Abbildung 13).

Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Aktualisierter  
Abschlussbericht  
2. März 2020

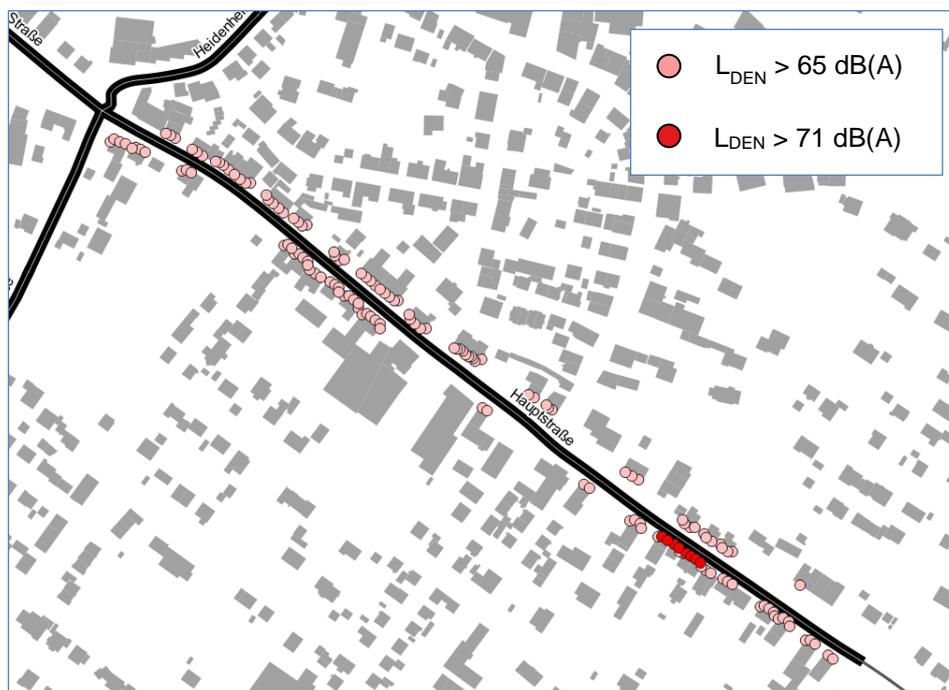
**Abbildung 11:** Immissionspegel  $L_{DEN}$  für den Lärmbrennpunkt Heidenheimer Straße



**Abbildung 12:** Immissionspegel  $L_{Night}$  für den Lärmbrennpunkt Heidenheimer Straße

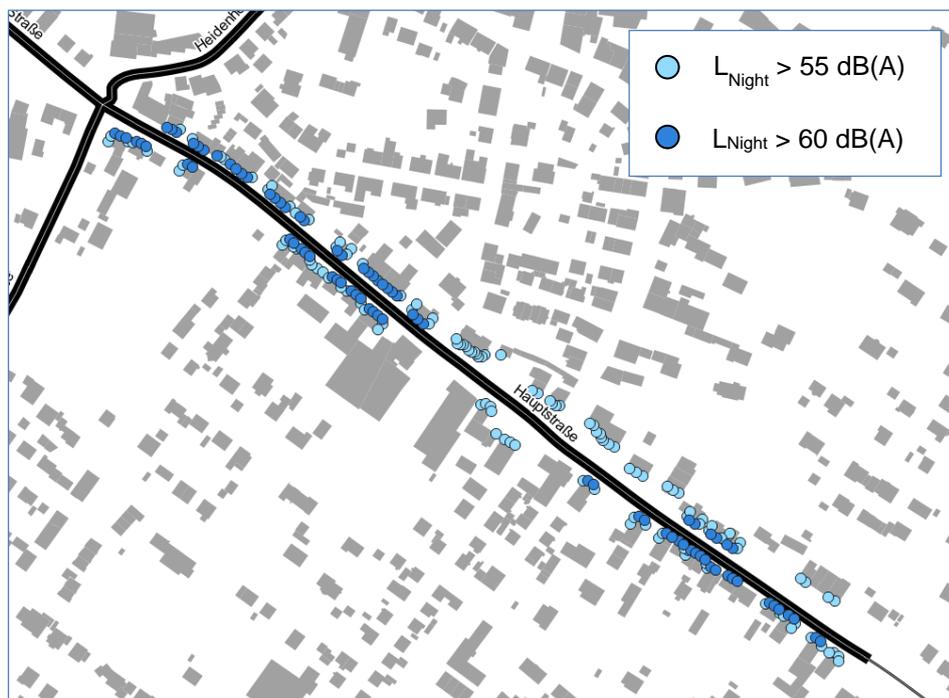


**Abbildung 13:** Immissionspegel  $L_{DEN}$  für den Lärmbrennpunkt Hauptstraße



Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**  
 Aktualisierter  
 Abschlussbericht  
 2. März 2020

**Abbildung 14:** Immissionspegel  $L_{Night}$  für den Lärmbrennpunkt Hauptstraße



Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Aktualisierter  
 Abschlussbericht  
 2. März 2020

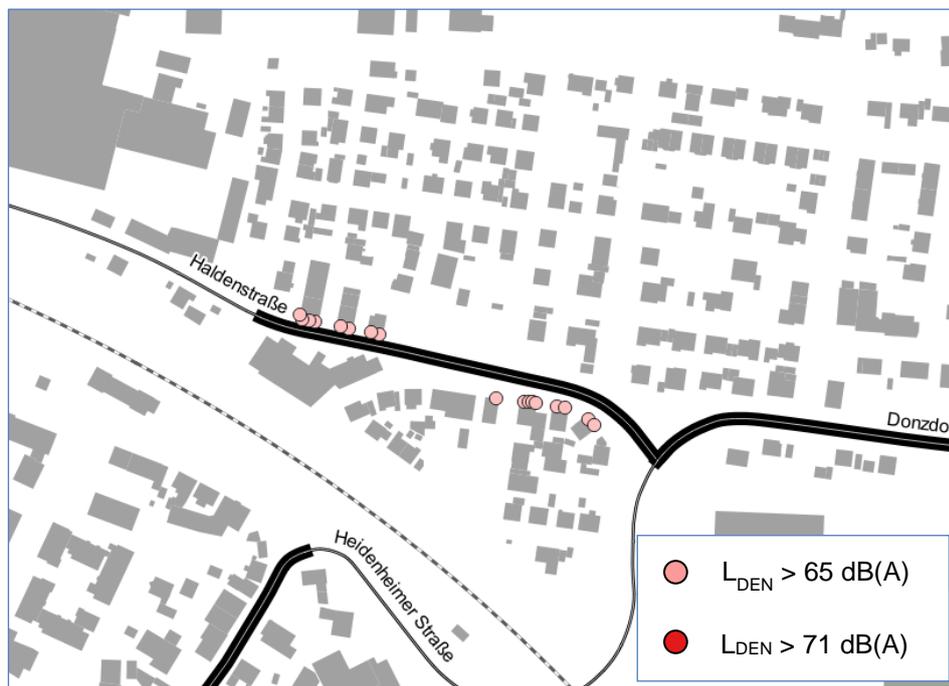
**Abbildung 15:** Immissionspegel  $L_{DEN}$  für den Lärmbrennpunkt Stuttgarter Straße



**Abbildung 16:** Immissionspegel  $L_{Night}$  für den Lärmbrennpunkt Stuttgarter Straße



**Abbildung 17:** Immissionspegel  $L_{DEN}$  für den Lärmbrennpunkt Donzdorfer Straße zwischen Staufenecker Straße und Heidenheimer Straße



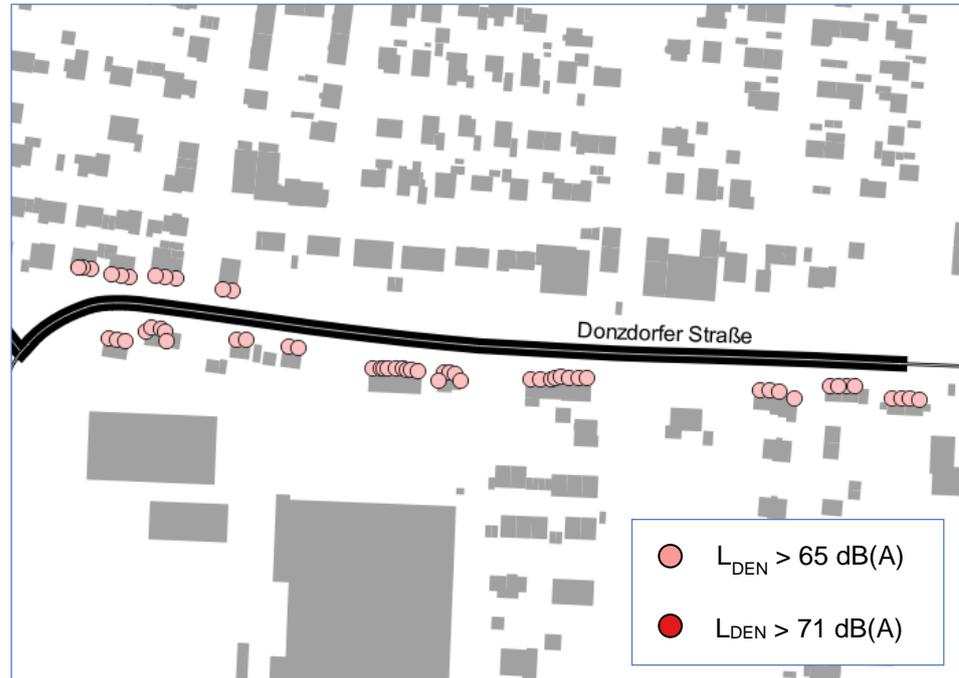
**Abbildung 18:** Immissionspegel  $L_{Night}$  für den Lärmbrennpunkt Donzdorfer Straße zwischen Staufenecker Straße und Heidenheimer Straße



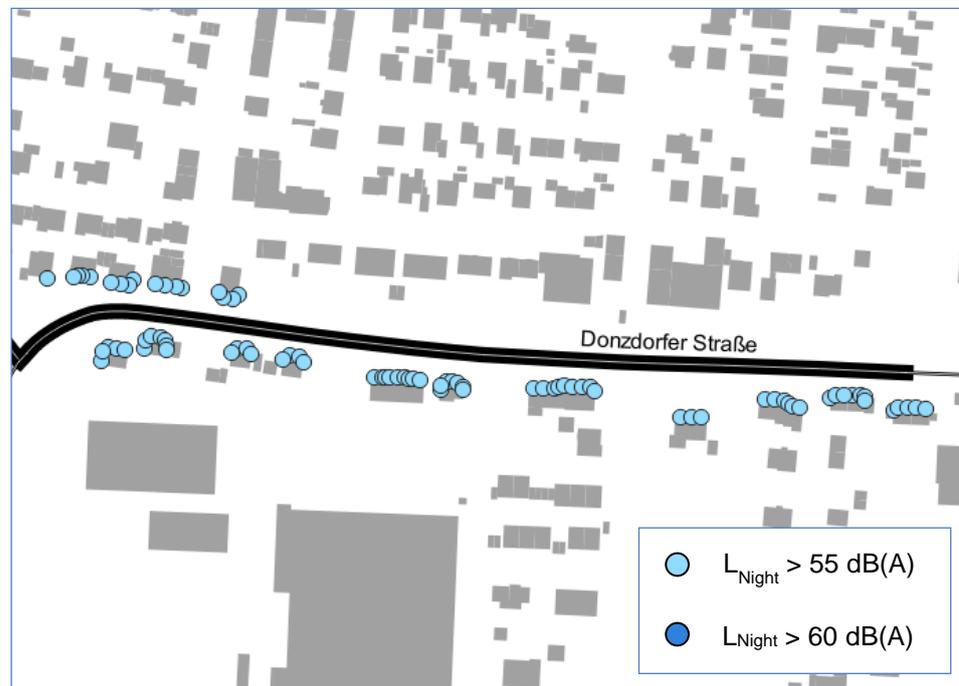
Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Aktualisierter  
Abschlussbericht  
2. März 2020

**Abbildung 19:** Immissionspegel  $L_{DEN}$  für den Lärmbrennpunkt Donzdorfer Straße zwischen Heidenheimer Straße und Hillenbrandstraße



**Abbildung 20:** Immissionspegel  $L_{Night}$  für den Lärmbrennpunkt Donzdorfer Straße zwischen Heidenheimer Straße und Hillenbrandstraße



Im Unterschied zum Lärmaktionsplan der Runde II haben sich die Lärmbelastungen in den folgenden Brennpunkten verändert:

- Heidenheimer Straße zwischen Barbarossastraße und Bachstraße:  
In den Tagstunden sind durchgängig Pegel von  $L_{DEN} > 71$  dB(A) festzustellen. Die alte Lärmbelastung lag für die Tagstunden darunter. Die höheren Lärmpegel sind dabei auf eine Vergrößerung des Schwerverkehrsanteils im Vergleich der Kartierungsergebnisse von 2014 zu 2017 zurückzuführen. Die alte Lärmkartierung gab für den Schwerverkehrsanteil einen Näherungswert von 2 % an. In den aktuellen Kartierungsergebnissen wird ein realistischerer Wert von 6 % verwendet. Aus den aktuellen Zählwerten geht ebenfalls ein Schwerverkehrsanteil von 6 % hervor.
- Hauptstraße zwischen Heidenheimer Straße und Bachstraße:  
In den Tagstunden ist die Lärmbelastung zurückgegangen, so dass die Pegel  $L_{DEN}$  unter 71 dB(A) liegen.
- Donzdorfer Straße zwischen Heidenheimer Straße und Hillenbrandstraße:  
In den Nachtstunden ist die Lärmbelastung zurückgegangen, so dass die Pegel  $L_{Night}$  unter 60 dB(A) liegen.
- Schlater Straße zwischen Stuttgarter Straße und Scharnhorststraße:  
Die gestiegenen Immissionspegel werden durch eine Verkehrszunahme aufgrund der Anbindung der K 1426 an die Ortsumgehung der B 10 verursacht. Die Lärmkartierung von 2014 ging von einer geringeren Verkehrsstärke aus.

Die vorausgewählten Straßenabschnitte aus Tabelle 9 wurden anschließend einer Vorprüfung zu folgenden abwägungsrelevanten Belangen unterzogen:

- verkehrliche Bedeutung,
- Verkehrsverlagerungen,
- Vereinbarkeit mit dem öffentlichen Personennahverkehr,
- Vereinbarkeit mit der Lichtsignalkoordinierung,
- Vorsorge für den Radverkehr,
- Bebauungs- und Nutzungsstruktur.

Die vorgenommene Vorprüfung wird im Folgenden beschrieben. Die Rahmenbedingungen der abwägungsrelevanten Belange haben sich im Vergleich zum vorherigen Lärmaktionsplan nicht wesentlich verändert, so dass das Abwägungsverfahren weitestgehend übernommen werden kann.

Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Aktualisierter  
Abschlussbericht  
2. März 2020

Verkehrliche Bedeutung

Es wurde angenommen, dass die klassifizierten Straßen (Landes- und Bundesstraßen) eine gehobene verkehrliche Bedeutung haben. In Süßen gehören alle kartierten Straßen zum klassifizierten Straßennetz.

Verkehrsverlagerungen

Maßnahmen, die Lärmbetroffenheiten in sensiblen Bereichen erhöhen, sind zu vermeiden. Daher wurden Geschwindigkeitsreduzierungen dann ausgeschlossen, wenn mit der Maßnahme im Prüfabschnitt eine akustisch relevante Verkehrsverlagerung auf andere Netzteile, d. h. mit einer dortigen Zunahme um mehr als 20 %, erwartet wird.<sup>29</sup> Hierzu wurde für jeden einzelnen Prüfabschnitt qualitativ eingeschätzt, ob potenzielle Ausweichstrecken vorhanden und akustisch relevante Verlagerungseffekte zu erwarten sind.

Unproblematische Verlagerungseffekte sind vornehmlich großräumig auf die Ortsumgehungen B 10 und B 466 zu erwarten. Eine ausführliche Einschätzung enthält Tabelle 10.

**Tabelle 10:** Einschätzung zu möglichen Verkehrsverlagerungseffekten durch Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Süßen

Prüfabschnitt	Einschätzung hinsichtlich zu erwartender Auswirkungen auf Alternativrouten	Tempo 30 ist möglich (keine Verlagerung)
Heidenheimer Straße zwischen Bahnhofstraße und Bühlstraße	Großräumige Verlagerungseffekte auf die Ortsumgehungen B 10 und B 466 sind erwünscht. Schleichverkehre, um die Ziele der Bühlstraße über Lange Straße und Querstraße zu erreichen, sind möglich. Diese sind jedoch wegen der Rechts-vor-Links-Regelungen unattraktiv. Daher ist mit keinen akustisch relevanten Verlagerungseffekten zu rechnen.	ja
Heidenheimer Straße zwischen Bühlstraße und Stuttgarter Straße	Großräumige Verlagerungseffekte auf die Ortsumgehungen B 10 und B 466 sind erwünscht. Im Südnordverkehr ist die Umfahrung über die Route Bachstraße, Johann-Georg-Fischer-Straße und Bauschstraße möglich, in der Gegenrichtung wird dies durch eine Einbahnstraße verhindert. Trotz Tempo 30 und geringem Querschnitt wird die Route bereits heute als Umfahrung genutzt.	ja
Hauptstraße zwischen Heidenheimer Straße und Bachstraße	Großräumige Verlagerungseffekte auf die Ortsumgehungen B 10 und B 466 sind erwünscht. Alternativrouten im Nebenstraßennetz sind nicht vorhanden, die Liststraße ist durch gegenläufige Einbahnstraßenabschnitte geschützt.	ja

<sup>29</sup> Dies entspricht etwa einer Erhöhung von 1 dB(A); Änderungen gelten ab 1 bis 2 dB(A) als wahrnehmbar.

<b>Prüfabschnitt</b>	<b>Einschätzung hinsichtlich zu erwartender Auswirkungen auf Alternativrouten</b>	<b>Tempo 30 ist möglich (keine Verlagerung)</b>
Hauptstraße zwischen Bachstraße und Mörikestraße	Großräumige Verlagerungseffekte auf die Ortsumgehungen B 10 und B 466 sind erwünscht. Alternativrouten im Nebenstraßennetz sind nicht vorhanden, die Erlenwiesenstraße ist durch gegenläufige Einbahnstraßenabschnitte geschützt.	ja
Stuttgarter Straße zwischen Heidenheimer Straße bis auf Höhe westliches Ende Gluckweg	Großräumige Verlagerungseffekte auf die Ortsumgehungen B 10 und B 466 sind erwünscht. Kleinräumige Alternativrouten gibt es nicht.	ja
Donzdorfer Straße zwischen Staufen-ecker Straße und Heidenheimer Straße	Großräumige Verlagerungseffekte auf die Ortsumgehungen B 10 und B 466 sind erwünscht. Aufgrund der LSA am Knoten mit der Heidenheimer Straße gibt es laut Bürgerbeteiligung im Rahmen des vorherigen Lärmaktionsplans Ausweichfahrten über die Kuntzestraße. Ohne Gegenmaßnahmen könnte eine Tempo 30-Regelung die Situation tagsüber verschärfen.	bedingt
Donzdorfer Straße zwischen Heidenheimer Straße und Hillenbrandstraße		
Schlater Straße zwischen Stuttgarter Straße und Scharnhorststraße	Alternativrouten im Nebenstraßennetz sind nicht vorhanden, die Grünberger Straße und Scharnhorststraße sowie die Rabenwiesenstraße und Fuchseckstraße sind durch Tempo 30-Regelungen unattraktiv.	ja

#### Vereinbarkeit mit dem öffentlichen Personennahverkehr

Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann zu einer Verlängerung der Bus-Fahrzeit führen. Die Stärke der Betriebseinschränkungen lässt sich im Rahmen der Planung (noch) nicht ermitteln. Es kann daher nur ein Hinweis gegeben werden, bei welchen Prüfabschnitten größere Betriebseinschränkungen möglich sind. Um zu klären, inwiefern Einschränkungen tatsächlich vorliegen, wird empfohlen, die öffentlichen Verkehrsbetriebe einzubeziehen.

Für Süßen wurden die Buslinien 970, 984, 7680 und 7688 (Filsland Mobilitätsverbund GmbH) in die Betrachtungen einbezogen. Alle Linien verkehren regelmäßig und werden zusätzlich zu Zeiten des Schülerverkehrs verstärkt.

In Tabelle 11 ist dargestellt, auf welchen Prüfabschnitten ein Linienbusverkehr stattfindet. Dazu werden die Liniennummern angegeben und dargelegt, ob ein regelmäßiger Linienverkehr stattfindet. Alle Inhalte stammen aus den Kreisfahrplänen der Internetseite [www.filsland.de](http://www.filsland.de).

Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Aktualisierter  
Abschlussbericht  
2. März 2020

**Tabelle 11:** Prüfabschnitte mit Linien des öffentlichen Verkehrs in Süßen

Prüfabschnitt	Linien	Bedienungshäufigkeit	Beurteilung
Heidenheimer Straße zwischen Bahnhofstraße und Stuttgarter Straße	934, 970, 984, 7680, 7688	regelmäßig	zu prüfen
Hauptstraße zwischen Heidenheimer Straße und Mörikestraße	7680	selten	zu prüfen
Stuttgarter Straße zwischen Heidenheimer Straße bis auf Höhe westliches Ende Gluckweg	7688	selten	zu prüfen
Donzdorfer Straße zwischen Staufenecker Straße und Heidenheimer Straße	-	-	ohne Einschränkung
Donzdorfer Straße zwischen Heidenheimer Straße und Hillenbrandstraße	970, 7688	regelmäßig	zu prüfen
Schlater Straße zwischen Stuttgarter Straße und Scharnhorststraße	934, 7688	selten	zu prüfen

Legende: regelmäßig: Taktfahrplan oder mehrere Linien | selten: in der Regel eine Fahrt pro Richtung und Stunde (zu Schulbeginn oder -ende oft zwei Fahrten in der Stunde), kein Taktfahrplan.

Vereinbarkeit mit der Lichtsignalkoordinierung

Um die Stetigkeit des Kfz-Verkehrs zu wahren, muss eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h in den Prüfabschnitten immer mit einer eventuell vorhandenen Lichtsignalkoordinierung vereinbar sein. Ist die Vereinbarkeit nicht gegeben, sollte von einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen Abstand genommen werden bzw. eine andere Progressionsgeschwindigkeit geprüft werden.

In Süßen sind keine Streckenabschnitte vorhanden, an denen eine Koordinierung der Lichtsignalanlagen eingerichtet ist. Demnach ist hier keine Lichtsignalkoordinierung zu beachten.

Vorsorge für den Radverkehr

Die Förderung des Radverkehrs ist ein wichtiges strategisches Instrument zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs und damit zur langfristigen Verbesserung der Lärmsituation. In Abhängigkeit von der Stärke des Kfz-Verkehrs und den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten werden ggf. Radverkehrsanlagen benötigt. Gleichzeitig können bestimmte Nutzergruppen, wie z. B. Schülerinnen und Schüler besondere Vorkehrungen für den Radverkehr notwendig machen. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Radverkehrsanlagen ersetzen oder ergänzen.

Fehlen in den Prüfabschnitten erforderliche, den Richtlinien entsprechende Radverkehrsanlagen, bestehen Synergieeffekte mit einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen. Das Kriterium „Vorsorge für den Radverkehr“ wäre in diesem Fall erfüllt. Die Hinweise zur Synergiewirkung sollen der Entscheidungsfindung dienen.

Für die Region liegt ein Radverkehrskonzept des Landkreises Göppingen vor. Die in dem Konzept genannten Maßnahmen werden in den folgenden Betrachtungen berücksichtigt.

Die Tabelle 12 zeigt abschließend, an welchen Straßenabschnitten eine Geschwindigkeitsreduzierung für den Radverkehr sinnvoll ist und an welchen Straßenabschnitten anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen bereits bestehen. Liegen bereits Planungen für Radverkehrsanlagen vor oder werden vom Lärmaktionsplan empfohlen, erfolgte eine „bedingte“ Empfehlung, da nicht klar ist, ob diese Maßnahmen umgesetzt werden. Die angegebenen Kfz-Verkehrsstärken sind Bestandsdaten. Für die Bewertung der Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr wurden die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, Ausgabe 2010) herangezogen.

**Tabelle 12:** Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr in Süßen

<b>Prüfabschnitt</b>	<b>Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr</b>	<b>Tempo 30 ist sinnvoll (Radverkehr)</b>
Heidenheimer Straße zwischen Bahnhofstraße und Bühlstraße	In diesem Abschnitt gibt es keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Die Kfz-Verkehrsstärke beträgt ca. 8.200 Kfz/24h. Die Verbindung ist eine der Hauptrouten des Fahrradverkehrs in Süßen.  Das Ortsentwicklungskonzept sieht hier Tempo 30 und eine Neugestaltung des Straßenraumes im Sinne einer Verkehrsberuhigung ohne gesonderte Radverkehrsanlagen vor.	bedingt
Heidenheimer Straße zwischen Bühlstraße und Stuttgarter Straße	In diesem Abschnitt gibt es keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Die Kfz-Verkehrsstärke beträgt ca. 8.200 Kfz/24h. Mit Rathaus und Schule liegen wichtige Ziele an dieser Straße.  Tempo 30 ist im Sinne des Radverkehrs.	ja
Hauptstraße zwischen Heidenheimer Straße und Bachstraße	Es gibt keine Radverkehrsanlagen. Die Kfz-Verkehrsstärke beträgt ca. 6.100 Kfz/24h.  Das Radkonzept des Landkreises sieht Schutzstreifen vor. Bei dieser Lösung wäre Tempo 30 aus Sicht des Radverkehrs nicht erforderlich.	bedingt

Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Aktualisierter  
Abschlussbericht  
2. März 2020

Prüfabschnitt	Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr	Tempo 30 ist sinnvoll (Radverkehr)
Hauptstraße zwischen Bachstraße und Mörikestraße	Es gibt keine Radverkehrsanlagen westlich An der Türkei. Ab An der Türkei in Richtung Osten gibt es auf der Nordseite einen Radweg. Die Kfz-Verkehrsstärke beträgt ca. 6.700 Kfz/24h.  Das Radkonzept des Landkreises sieht als ergänzende Maßnahmen Schutzstreifen vor. Bei dieser Lösung wäre Tempo 30 aus Sicht des Radverkehrs nicht erforderlich.	bedingt
Stuttgarter Straße zwischen Heidenheimer Straße bis auf Höhe westliches Ende Glückweg	Die Radverkehr wird auf einem benutzungspflichtigen kombinierten Geh- und Radweg ohne bauliche Trennung und Trennstreifen zur Fahrbahn geführt. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 ist für den Radverkehr bei einer vorliegenden Kfz-Verkehrsstärke von ca. 9.800 Kfz/24h nicht unbedingt erforderlich.	nein
Donzdorfer Straße zwischen Staufenecker Straße und Heidenheimer Straße	Der Radverkehr wird durch das Zusatzschild 'Radverkehr frei' in beiden Richtungen auf dem nördlichen Gehweg geführt. Die Kfz-Verkehrsstärke beträgt ca. 7.600 Kfz/24h. Zweirichtungswege erhöhen das Unfallrisiko.  Sind Schutzstreifen nicht gewollt, ist Tempo 30 der Zweirichtungsführung vorzuziehen.	bedingt
Donzdorfer Straße zwischen Heidenheimer Straße und Hillenbrandstraße	Der Radverkehr wird richtungsbezogen durch das Zusatzschild 'Radverkehr frei' auf dem Gehweg geführt. Die Kfz-Verkehrsstärke beträgt ca. 8.200 Kfz/24h. Parallel dazu gibt es einen Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse.  Tempo 30 ist in diesem Bereich aus Sicht des Radverkehrs nicht unbedingt erforderlich.	nein
Schlater Straße zwischen Stuttgarter Straße und Scharnhorststraße	Es gibt keine Radverkehrsanlagen in diesem Abschnitt. Die Kfz-Verkehrsstärke beträgt ca. 5.200 Kfz/24h. Dadurch ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 für den Radverkehr nicht unbedingt erforderlich.	bedingt

Bebauungs- und Nutzungsstruktur

Bei der Festlegung von Tempo-30-Abschnitten ist es ratsam, auf eine erkennbare und zusammenhängende Bebauungsstruktur bzw. Wohnbebauung zu achten. Dies fördert die Akzeptanz der Regelung bei den Autofahrern, weil der Zusammenhang zwischen dem Zusatzzeichen „Lärmschutz“ und der Wohnbebauung unmittelbar deutlich wird. Ist dieses Kriterium nicht erfüllt, führte dies zu einem Ausschluss der Maßnahme.

In den folgenden Tabellen wird die Bebauungs- und Nutzungsstruktur je Lärm-brennpunkt mit Schlussfolgerung dargestellt.

**Tabelle 13:** Prüfabschnitte für Tempo 30 mit Bebauungs- und Nutzungsstruktur in Süßen

Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**  
Aktualisierter  
Abschlussbericht  
2. März 2020

<b>Prüfabschnitt</b>	<b>Bebauungs- und Nutzungsstruktur</b>	<b>Tempo 30 ist möglich</b>
Heidenheimer Straße zwischen Bahnhofstraße und Bühlsstraße	Einzelstehende, zum Teil größere Bauten in hoher Dichte. Oft nah am Straßenraum. Mischgebiet nach FNP. Zentraler Bereich von Süßen mit vielen Geschäften, öffentlichen Gebäuden und hoher Nutzungsintensität.	ja
Heidenheimer Straße zwischen Bühlsstraße und Stuttgarter Straße	Wechselnde Charakteristik. Größere und kleinere, meist einzelstehende Bauten. Abgesetzt, aber auch sehr nah am Straßenraum. Mischgebiet teilweise mit Gemeinbedarfsflächen nach FNP. Öffentliche Gebäude wie Schule und Rathaus aber auch Geschäfte und Wohnen.	ja
Hauptstraße zwischen Heidenheimer Straße und Bachstraße	Gebäude stehen auf beiden Seiten in dichter Folge direkt am Straßenraum, mit einigen Lücken auf der Südseite. Mischgebiet nach FNP. Die Nordseite des Straßenabschnitts bildet den südlichen Abschluss des Stadtkerns von Süßen mit Wohnen und Einzelhandel.	ja
Hauptstraße zwischen Bachstraße und Mörikestraße	Die Bebauung ist dicht und steht direkt am Straßenraum. Mischgebiet nach FNP. Überwiegend Wohnen und Tankstelle.	ja
Stuttgarter Straße zwischen Heidenheimer Straße bis auf Höhe westliches Ende Glückweg	Auf der Nordseite stehen einige Gebäude direkt am Straßenraum, sie sind aber mit einer hohen Hecke von der Fahrbahn getrennt. Auf der Südseite gibt es einen Grünstreifen mit Bäumen. Laut FNP auf der Nordseite Gemeinbedarf und Mischgebiet. Auf der Südseite ist das Wohngebiet mit Grünstreifen abgetrennt. Wohnen überwiegt.	nein
Donzdorfer Straße zwischen Staufenecker Straße und Heidenheimer Straße	Einzelstehende Gebäude und ein größerer Gebäudeblock, teilweise etwas abgesetzt vom Straßenraum stehend. Nordseite Wohngebiet, Südseite Mischgebiet nach FNP. Überwiegend Wohnen.	ja
Donzdorfer Straße zwischen Heidenheimer Straße und Hiltenbrandstraße	Die Bebauung ist meist etwas zurückgesetzt und teilweise vom Straßenraum durch einen Vorgarten getrennt. Nordseite Wohngebiet, Südseite Wohn- und Mischgebiet nach FNP. Überwiegend Wohnen.	ja

<b>Prüfabschnitt</b>	<b>Bebauungs- und Nutzungsstruktur</b>	<b>Tempo 30 ist möglich</b>
Schlater Straße zwischen Stuttgarter Straße und Scharnhorststraße	Einzelstehende Gebäude, oft nah am Straßenraum. Überwiegend Wohngebiet, Ostseite z. T. Mischgebiet nach FNP. Überwiegend Wohnen.	ja

### Zusammenfassung der Vorprüfung

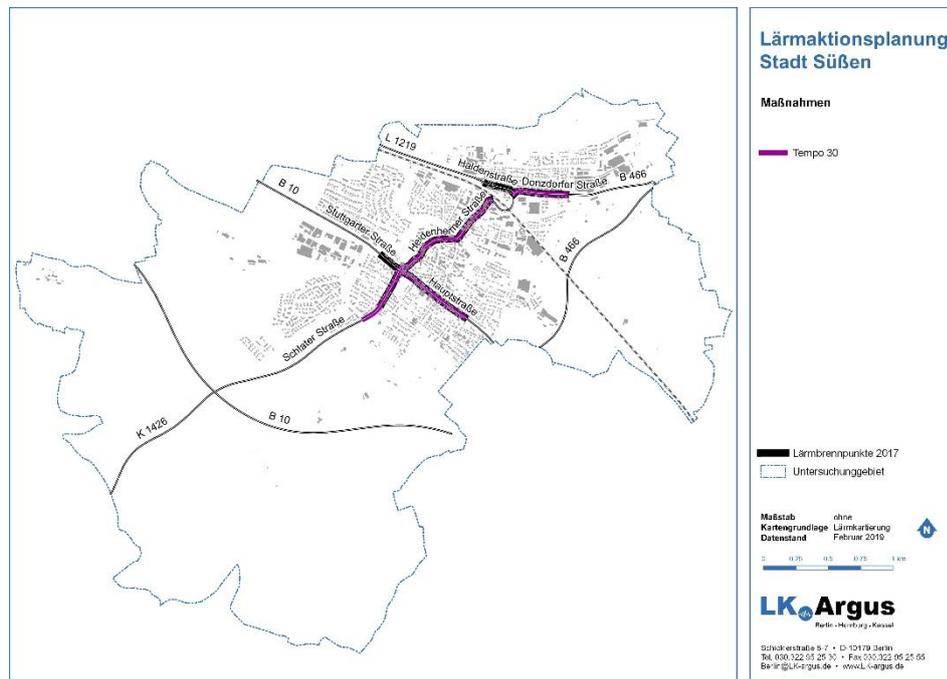
Zu den oben genannten Belangen erfolgte für die vorausgewählten Straßenabschnitte eine erste qualitative Abwägung auf Eignung für eine Geschwindigkeitsreduzierung. Es verbleiben nach Vorauswahl und Vorprüfung folgende Straßenabschnitte, die im Rahmen der verkehrsbehördlichen Abwägung auf Anordnungsfähigkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h weiterbearbeitet werden sollten:

- Heidenheimer Straße zwischen Bahnhofstraße und Stuttgarter Straße,
- Hauptstraße zwischen Heidenheimer Straße und Mörikestraße,
- Donzdorfer Straße zwischen Staufenecker Straße und Heidenheimer Straße und zwischen Heidenheimer Straße und Hillenbrandstraße,
- Schlater Straße zwischen Stuttgarter Straße und Fuchseckstraße.<sup>30</sup>

Im Vergleich zum Lärmaktionsplan der Runde II bleiben alle Maßnahmenempfehlungen für die Heidenheimer Straße, Hauptstraße und Donzdorfer Straße zwischen Heidenheimer Straße und Hillenbrandstraße bestehen. Ergänzt werden die Empfehlungen um den Abschnitt Donzdorfer Straße zwischen Staufenecker Straße und Heidenheimer Straße sowie die Schlater Straße zwischen Stuttgarter Straße und Fuchseckstraße. Der Straßenabschnitt Bühlstraße zwischen Heidenheimer Straße und Querstraße entfällt im Vergleich zum Lärmaktionsplan Runde II, da dieser kein Bestandteil der aktuellen Lärmkartierung ist. Die obengenannten Abschnitte sind in der Abbildung 21 dargestellt.

<sup>30</sup> Um Unstetigkeiten zu vermeiden wurde der in der Schlater Straße für eine Reduzierung der Geschwindigkeit empfohlene Abschnitt von Stuttgarter Straße bis zur Scharnhorststraße um den Abschnitt bis zur Fuchseckstraße (vorliegender Kreisverkehr) erweitert (zusätzliche 175 m).

**Abbildung 21:** Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Süßen mit Empfehlung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit



Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan  
Runde III**  
Aktualisierter  
Abschlussbericht  
2. März 2020

### 3.1.3 Verkehrsführung

#### Bündelung des Verkehrs auf einem leistungsfähigen Hauptnetz

Aus akustischer Sicht ist es sinnvoll, den Verkehr auf möglichst wenigen (lärm-belasteten) Verkehrsachsen zu bündeln. In der Gesamtbilanz führt dies zu einer Verbesserung der Lärmsituation, ohne eine wesentliche Verschlechterung an den Bündelungsstrecken entstehen zu lassen.

Mit den Ortsumgehungen B 10 im Süden des Stadtgebietes und B 466 im Osten stehen dem Kfz-Verkehr, der weder Quelle, noch Ziel in der Stadt Süßen hat, attraktive Alternativen zu den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen B 10 (Stuttgarter Straße, Hauptstraße), B 466 (Heidenheimer Straße, Donzdorfer Straße) und zur Haldenstraße, Donzdorfer Straße (L 1219) zur Verfügung. Die Rückgänge der Verkehrsstärken im zentral-innerstädtischen Bereich (vgl. Tabelle 3, Seite 9) infolge der Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung B 466 zeigen, dass der stadtgebietsfremde Verkehr diese Umfahrungen nutzt und die innerstädtischen Bereiche meidet. Für den Schwerverkehr wurde ergänzend für die Heidenheimer Straße ein Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge über 7,5 Tonnen angeordnet. Die Anordnung soll noch im Jahr 2019 umgesetzt werden. Für die Schlüter Straße gilt bereits ein Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge über 6,0 Tonnen. Eine weitere Bündelung oder Verlagerung des stadtgebietsfremden Verkehrs erscheint nicht erforderlich.

## **Verstetigung des Verkehrsflusses**

Die Reduzierung von Brems- und Beschleunigungsvorgängen verspricht eine Reduzierung der Lärmbelastung um 1 bis 3 dB(A). Einer Verstetigung dienlich sind verkehrsorganisatorische und bauliche Maßnahmen. Hierzu zählen der Einsatz von Kreisverkehren, die Lichtsignalkoordinierung (Grüne Welle) oder die Auflösung von lichtsignalgeregelteten Knoten.

Kreisverkehre können zur Lärminderung beitragen. Richtig angewendet lassen sich mit ihrer Hilfe die an lichtsignalgeregelteten Knotenpunkten für alle Zufahrten auftretenden Haltevorgänge vermindern. Aus akustischer Sicht besonders geeignet sind Knotenpunkte mit Verkehrsströmen ähnlicher Bedeutung und Größenordnung, da hierbei die Anzahl der durch den Kreisverkehr minimierten Halte am größten ist. Zudem sind mit der Anlage von Kreisverkehren bereits in den Annäherungsbereichen eine Minimierung und Verstetigung der Fahrgeschwindigkeiten verbunden. Weitere Vorteile von Kreisverkehren sind – eine richtige Anwendung vorausgesetzt – eine höhere Verkehrssicherheit und geringere Unterhaltungskosten gegenüber LSA-geregelten Knotenpunkten.

Gesamtverkehrsstärken in Summe des zuführenden Verkehrs in allen Knotenpunktzufahrten von bis zu 15.000 Kfz/24 Stunden können von kleinen Kreisverkehren problemlos und mit geringen Wartezeiten abgewickelt werden. In der Praxis können kleine Kreisverkehre bei günstiger Verkehrsverteilung – weitgehend gleichmäßige Verteilung des Verkehrsaufkommens auf alle Kreiszufahrten – bei Gesamtverkehrsstärken von bis zu 25.000 Kfz/24 Stunden mit ausreichender Verkehrsqualität betrieben werden.<sup>31</sup> Kleine Kreisverkehre benötigen in der Regel einen Außendurchmesser von mindestens 26 m. Gelten besondere Anforderungen, zum Beispiel durch den öffentlichen Verkehr (Befahrbarkeit durch Gelenkbusse und sonstige Großfahrzeuge), sind Außendurchmesser von bis zu 35 m vorzusehen.

Innerhalb der Vorprüfung wurde der an den Knotenpunkten vorhandene und für einen kleinen Kreisverkehr notwendige Platz anhand von Luftbildern abgeschätzt. Zudem wurden die am Knoten anliegenden Verkehrsstärken des Bestandes verwendet. Es eignet sich der Knoten Stuttgarter Straße / Tobelstraße / Stiegelwiesenstraße mit ca. 15.600 Kfz / 24h an den Zufahrten für den Umbau zu einem kleinen Kreisverkehr. Der Vorschlag wurde überschlägig vorgeprüft, bedarf allerdings hinsichtlich der Verkehrsqualität und des zu berücksichtigenden Raumbedarfs noch intensiver Planungen. Hierbei ist die Machbarkeit auch unter Berücksichtigung weiterer räumlicher Gegebenheiten, der Belange des öffentlichen Verkehrs, des Fußverkehrs, der Schulwegsicherung und der Radnetzplanungen (Anlage eines Radschnellweges im Zuge der B10<sub>alt</sub>) zu prüfen. Da der Umbau einer Kreuzung in einen Kreisverkehr kostenintensiv ist, sollten neben

---

<sup>31</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe Straßenentwurf: Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Ausgabe 2006.

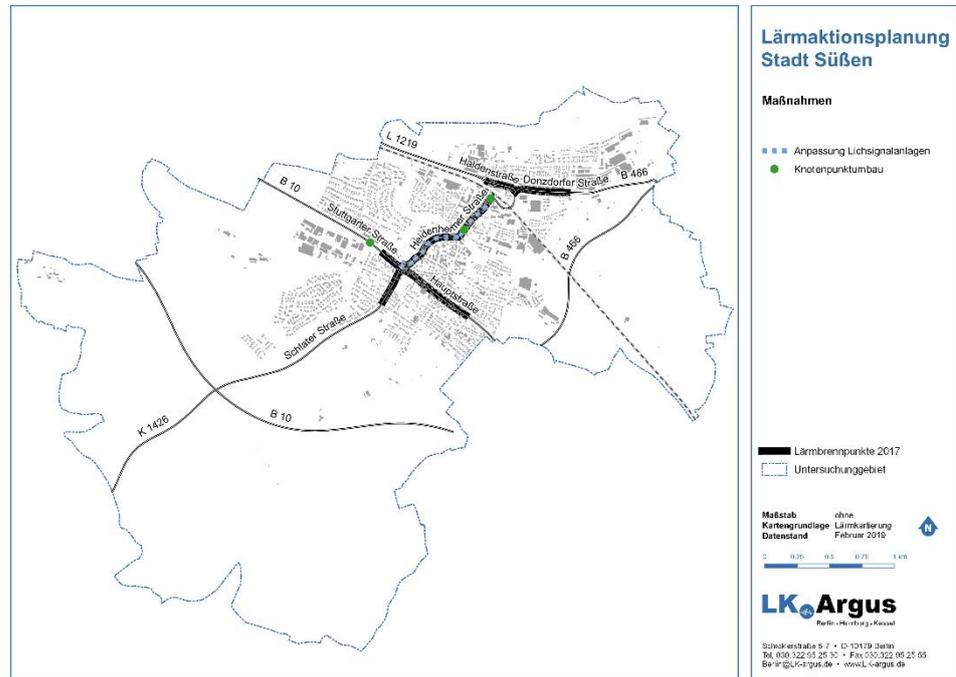
einer lärmindernden Wirkung auch weitere positive Effekte wie eine gesteigerte Leistungsfähigkeit und eine höhere Verkehrssicherheit mit dem Umbau einhergehen.

Für den Knoten Stuttgarter Straße / Tobelstraße / Stiegelwiesenstraße ist ergänzend in den Bauplanungen der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg zum Neu- / Rückbau der B 10 zwischen Göppingen und Gingen eine Reduzierung der Fahrbahnlflächen vorgesehen. Das Ortsentwicklungskonzept schlägt für diesen Knoten hingegen einen Umbau zu einem kleinen Kreisverkehr vor. Aktuell wird im Auftrag der Stadt Süßen für diesen Knoten eine Knotenpunktprüfung durchgeführt. Zwischen Land und Kommune ist abzustimmen, welche Variante letztendlich zur Umsetzung gelangen soll.

Im Rahmen der Weiterentwicklung des Ortsentwicklungskonzeptes plant die Stadt Süßen zudem die Knotenpunkte Heidenheimer Straße / Bahnhofstraße und Heidenheimer Straße / Bühelstraße in Kreisverkehre umzugestalten.

Die Heidenheimer Straße in Süßen verfügt zwischen Donzdorfer Straße und Stuttgarter Straße über insgesamt acht Lichtsignalanlagen. Durch einen Umbau von Knoten zu Kreisverkehren (Knoten mit der Bahnhofstraße und der Bühelstraße) kann die Anzahl der lichtsignalgeregelten Knoten im Straßenabschnitt nördlich der Filsquerung reduziert und eine Versteigung des Verkehrs erzielt werden. Hier bestehen somit keine Option mehr für eine Koordinierung der Lichtsignalanlagen untereinander. Es besteht jedoch infolge der Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung Süßen und dem damit verbundenen Verkehrsrückgang in der Heidenheimer Straße von 19.000 Kfz / 24 h auf aktuell ca. 8.200 Kfz / 24 h die Möglichkeit, Lichtsignalanlagen zurückzubauen und durch Mittelinseln o. ä. zu ersetzen. Diese Möglichkeit der Verstetigung des Verkehrs sollte unter Berücksichtigung der Belange des Schülerverkehrs näher untersucht werden. Für die verbleibenden Lichtsignalanlagen im Straßenzug Heidenheimer Straße südlich der Filsquerung wird empfohlen, die Möglichkeiten einer Koordinierung oder der voran genannten Rück- und Ersatzmaßnahmen zu prüfen.

**Abbildung 22:** Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Süßen mit Empfehlungen zur Bündelung und Verstetigung des Verkehrs



### 3.1.4 Straßenraumgestaltung

Auch die Straßenraumgestaltung kann zur Lärminderung beitragen. Eine Erhöhung des Abstandes zwischen Lärmquelle und Immissionsort (Fassade) wirkt lärmindernd. Durch eine an die Bedingungen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs angepasste Fahrbahnbreite und Fahrbahnaufteilung wird außerdem ein langsamerer und stetiger Verkehrsfluss angestrebt. Neben Lärmpegelreduzierungen können sich folgende Synergieeffekte mit anderen Zielfeldern ergeben:

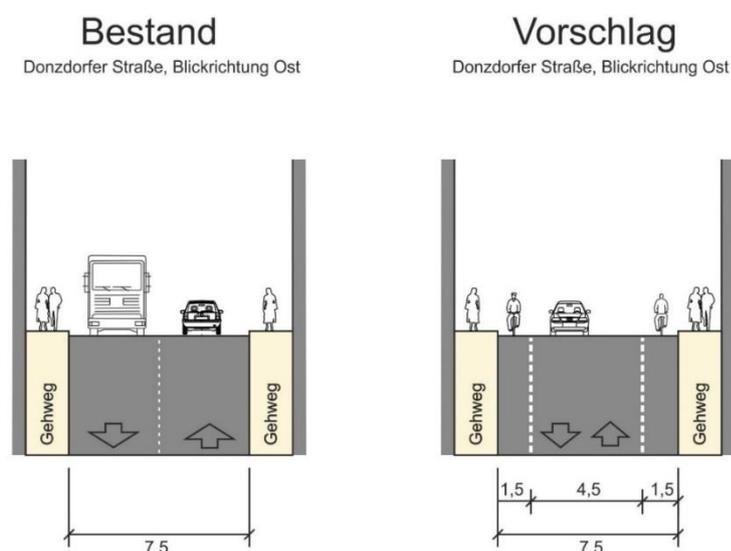
- qualitative Aufwertung des Straßenraumes,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und
- mögliche Angebotsverbesserung für den Fuß- und Radverkehr.

In der Stadt Süßen gibt es vor allem Potenziale an der B 10 (Stuttgarter Straße, Hauptstraße), an der L 1219 (Haldenstraße, Donzdorfer Straße) und an der Heidenheimer Straße (B 466), da die Fahrbahnen aufgrund ihrer Rückstufung infolge des Baus der Ortsumgehungen B 10 und B 466 überdimensioniert oder zu ungeordnet sind. Zudem fehlt meist eine anforderungsgerechte Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs. Die Probleme sind bekannt, so dass bereits einige Planungen oder Überlegungen vorliegen, die die Situationen vor Ort verbessern sollen.

Für Süßen macht das Ortsentwicklungskonzept einige Vorschläge zu Straßenraumgestaltungen. Es sieht insbesondere im Bereich der Heidenheimer Straße Entwicklungspotenziale.

Für die Donzdorfer Straße zwischen Staufenecker Straße und Heidenheimer Straße wird eine Einengung der für Kfz nutzbaren Fahrbahnbreite durch die Anlage von Schutzstreifen empfohlen (Abbildung 23). Die aktuellen Kfz-Verkehrsstärken von 7.600 Kfz/24h lassen dies laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen und den Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt 06) auch bei Tempo 50 zu.

**Abbildung 23:** Vorschlag zur Straßenraumorganisation Donzdorfer Straße in Süßen



Für weite Teile der Heidenheimer Straße zwischen Bahnhofstraße und Stuttgarter Straße fordert das Ortsentwicklungskonzept eine neue Aufteilung des vorhandenen Straßenraumes vor allem zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und eine Optimierung der Querungsmöglichkeiten für den Fuß und Radverkehr.

Für die Stuttgarter Straße zwischen Ortseingang und Heidenheimer Straße wird die Reduzierung der Fahrstreifenanzahl auf einen Fahrstreifen je Richtung entsprechend der Rückbaupläne des Landes empfohlen. Dabei sollte die Fahrbahn auf die Südseite des alten Fahrbahnquerschnitts verlegt werden. Eine Qualifizierung der beidseitigen Radverkehrsanlagen und die Anlage von zusätzlichen Querungshilfen in Höhe Haydnstraße und Im Deutschen Hof gemäß des Ortsentwicklungskonzeptes runden die Maßnahme ab.

In der Hauptstraße zwischen Heidenheimer Straße und Mörikestraße sollte die Fahrbahnbreite reduziert werden. Bei den aktuellen Verkehrsstärken (bis zu 6.100 Kfz/24h zwischen Heidenheimer und Bachstraße, östlich der Bachstraße bis zu 6.700 Kfz/24h) sind auch bei Tempo 30 Schutzstreifen von Vorteil, allerdings nicht unbedingt notwendig.

Variante 1 (Abbildung 24) stellt die von der Radkonzeption des Landkreises vorgeschlagene Lösung dar. Alternativ ist eine reduzierte Restfahrbahnbreite

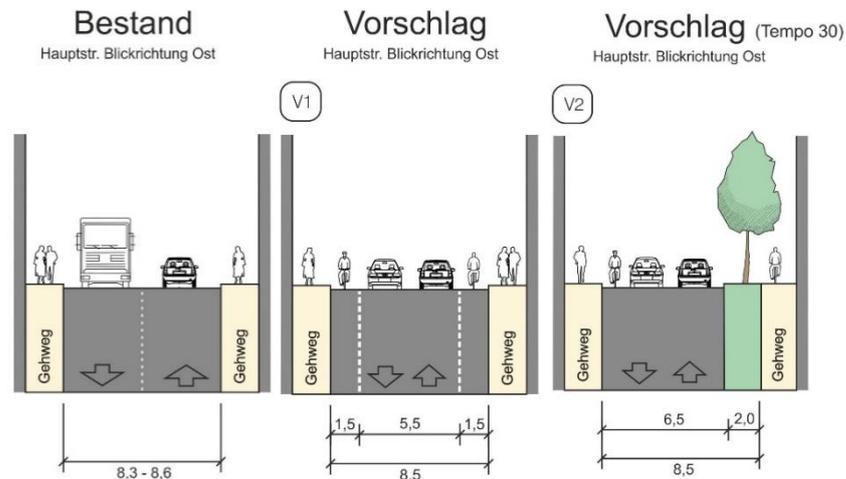
Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Aktualisierter  
Abschlussbericht  
2. März 2020

kombiniert mit einem Baumstreifen möglich (Variante 2). Der Baumstreifen ist ein Vorschlag aus dem Ortsentwicklungskonzept der Stadt und soll auf der Südseite angelegt werden. Nach den Leitungsplänen der Stadt ist dies allerdings nur in dem Abschnitt zwischen Heidenheimer Straße und Bachstraße möglich. Zwischen Bach- und Mörikestraße liegen unter beiden Seitenräumen Leitungen. Soll auf Radverkehrsanlagen verzichtet werden, ist eine Fahrbahnbreite von 6,5 m vorzusehen. Aufgrund der vorhandenen Verkehrsbelastungen ist dies nur im Zusammenhang mit einer Tempo-30-Regelung zu empfehlen. Bei beiden Varianten sollte die in dem Ortsentwicklungskonzept gewünschte Querungshilfe in Höhe Im Gäßle realisiert werden.

Der Knoten Hauptstraße / Bachstraße erleichtert mit eigenen Links- und Rechtsabbiegerfahrstreifen das Einbiegen in die Bachstraße. Damit ist ein Einfahren in die Bachstraße ungehindert möglich. Gleichzeitig stehen dem Fuß- und Radverkehr jedoch nur sehr eingeschränkt Flächen zur Verfügung. Der Forderung des Ortsentwicklungskonzepts nach einer Fahrbahnbreitenreduzierung durch u. a. den Rückbau des Rechtsabbiegefahrstreifens sollte entsprochen werden.

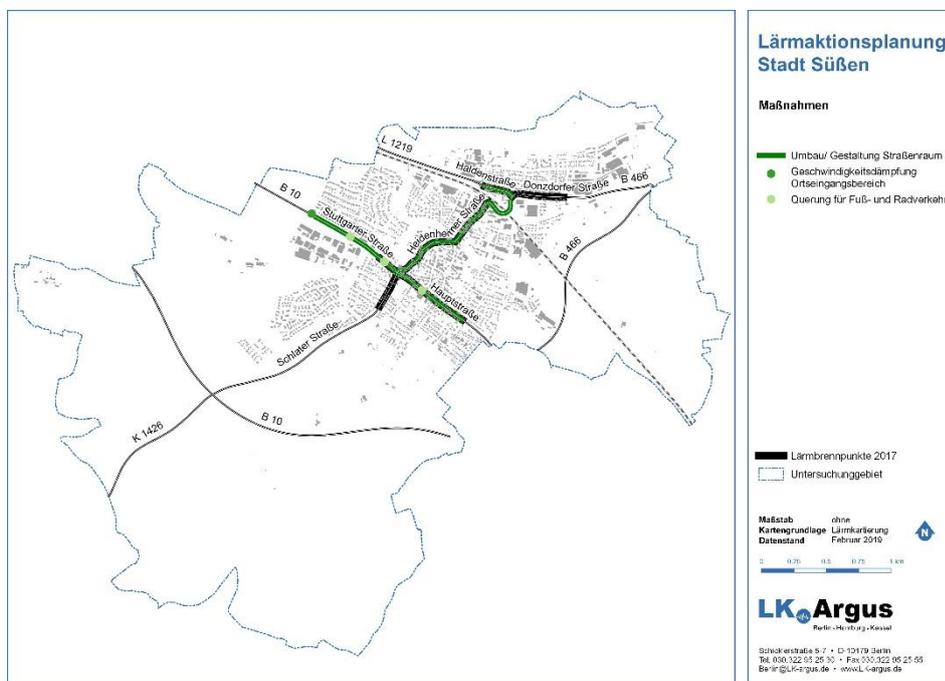
**Abbildung 24:** Vorschläge zur Straßenraumorganisation Hauptstraße in Süßen



Durch die Gestaltung von Ortseingangsbereichen mit einer Mittelinsel kann die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verbessert werden. Es wird

vorgeschlagen, dies an der Ortseinfahrt Stuttgarter Straße mit Beginn der Wohnbebauung vorzusehen.

**Abbildung 25:** Straßenabschnitte in Süßen mit Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung



Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan  
Runde III**  
Aktualisierter  
Abschlussbericht  
2. März 2020

### 3.2 Schienenverkehr

An den Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes ist gemäß BImSchG das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zur Mitwirkung bei der Lärmaktionsplanung verpflichtet. Demnach ist das EBA für die Erarbeitung geeigneter Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation zuständig.

Im Rahmen der zweiten Fortschreibung des „Gesamtkonzepts der Lärmsanierung“ aus dem Jahr 2019 hat das EBA die noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche benannt. Für Süßen sind demnach in drei Abschnitten der Strecke 4700 (Filstalbahn) Lärmsanierungsmaßnahmen auf einer Gesamtlänge von 1,8 km geplant. Angaben zu den Lärmsanierungsabschnitten – jedoch nur mit Angabe der Kilometrierung – sind im „Gesamtkonzept der Lärmsanierung“ vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in der Anlage 3 zu finden.<sup>32</sup>

<sup>32</sup> [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/anlage-3-langfassung-liste-der-sanierungsabschnitte-und-bereiche-mit-bezeichnung-der-ortslage.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/anlage-3-langfassung-liste-der-sanierungsabschnitte-und-bereiche-mit-bezeichnung-der-ortslage.pdf?__blob=publicationFile)

### 3.3 Wirkungsanalyse

Nachfolgend wird für die entwickelten Maßnahmen die verkehrliche und akustische Wirkung analysiert und die Lärminderungswirkung abgeschätzt.

Die Mehrzahl der empfohlenen Maßnahmen haben keinen Einfluss auf die Kapazität der Straßen und führen daher zu keinen verkehrlichen Auswirkungen. Die verkehrsverlagernden Effekte bei der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wurden in Kapitel 3.1.2 qualitativ abgeschätzt und haben bis auf den Straßenabschnitt der Donzdorfer Straße keinen nennenswerten Einfluss auf die Verkehrsstärken an den Lärmbrennpunkten.

Eine Einschätzung der aus den Maßnahmen resultierenden Pegelminderung in dB(A) je Maßnahme zeigt die Tabelle 14.

**Tabelle 14:** Geschätzte Pegelminderung der Maßnahmeempfehlungen

Maßnahme	Lärmbrennpunkt	Geschätzte Pegelminderung
lärmärmer Fahrbahnbelag	Heidenheimer Straße zwischen Hauptstraße und Bahnhofstraße	hoch
	Hauptstraße zwischen Heidenheimer Straße und Mörikestraße	-2 bis -5 dB(A)
	Donzdorfer Straße zwischen Staufenecker Straße und Heidenheimer Straße	
	Donzdorfer Straße zwischen Heidenheimer Straße und Hillenbrandstraße	
Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30	Heidenheimer Straße zwischen Bahnhofstraße und Stuttgarter Straße	hoch
	Hauptstraße zwischen Heidenheimer Straße und Mörikestraße	-2 bis -3 dB(A)
	Donzdorfer Straße zwischen Staufenecker Straße und Heidenheimer Straße	
	Donzdorfer Straße zwischen Heidenheimer Straße und Hillenbrandstraße	
	Schlater Straße zwischen Stuttgarter Straße und Fuchseckstraße	
Knotenpunktumbau	Knoten Hauptstraße / Bachstraße	gering -1 dB(A)
Kreisverkehre statt LSA	Stuttgarter Straße / Tobelstraße / Stiegelwiesenstraße	gering -1 dB(A)
	Heidenheimer Straße / Bahnhofstraße	
	Heidenheimer Straße / Bühlstraße	
Lichtsignalkoordinierung und / oder Abbau von Lichtsignalanlagen	Heidenheimer Straße	gering -1dB(A)

Maßnahme	Lärmbrennpunkt	Geschätzte Pegelminderung
Straßenraumgestaltung	Donzdorfer Straße zwischen Staufenecker Straße und Heidenheimer Straße	gering -1dB(A)
	Heidenheimer Straße	
	Stuttgarter Straße zwischen Ortseingang und Heidenheimer Straße	
	Hauptstraße zwischen Heidenheimer Straße und Mörikestraße	
Geschwindigkeitsdämpfung Ortseingang	Stuttgarter Straße	gering -1dB(A)
Querungshilfen für Fußgänger	Stuttgarter Straße Höhe Haydnstraße	gering
	Stuttgarter Straße Höhe Im Deutschen Hof	-1dB(A)
	Hauptstraße Höhe Im Gäßle	

Die empfohlenen Maßnahmen sind in Gänze geeignet, im Bestand vorliegende sehr hohe Immissionspegel von  $L_{DEN} \geq 70$  dB(A) und  $L_{Night} \geq 60$  dB(A) an den Fassaden der direkt anliegenden Wohngebäude in den untersuchten Straßenabschnitten der Heidenheimer Straße, Stuttgarter Straße und Hauptstraße zu vermeiden (Tabelle 15 und Abbildung 26 bis Abbildung 29)<sup>33</sup>. Eine Überschreitung der Auslöswerte der Lärmaktionsplanung von  $L_{DEN} \geq 65$  dB(A) und / oder  $L_{Night} \geq 55$  dB(A) wird bei Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen für einen Großteil der untersuchten Lärmbrennpunkte weiterhin vorliegen, allerdings verbunden mit einer deutlichen Pegelminderung im Vergleich zum Bestand. Eine Unterschreitung der Auslöswerte ist mit Umsetzung der Maßnahmen für die Donzdorfer Straße im Abschnitt Heidenheimer Straße bis Staufenecker Straße in den Nachtstunden sowie ganztags für die Schlater Straße zu erwarten.

**Tabelle 15:** Prognostizierte Veränderung der Immissionspegel infolge der Maßnahmeempfehlungen für die Lärmbrennpunkte

Untersuchte Lärmbrennpunkte	Immissionspegel an den Fassaden der direkt anliegenden Wohngebäude ...			
	... ohne Maßnahmen		... mit Maßnahmen (gem. Tabelle 14)	
	$L_{DEN}$	$L_{Night}$	$L_{DEN}$	$L_{Night}$
Heidenheimer Straße, Abschnitt Stuttgarter Str. bis Bahnhofstr.	$\geq 70$ dB(A)	$\geq 60$ dB(A)	$< 70$ dB(A)	$< 60$ dB(A)
			$\geq 65$ dB(A)	$\geq 55$ dB(A)

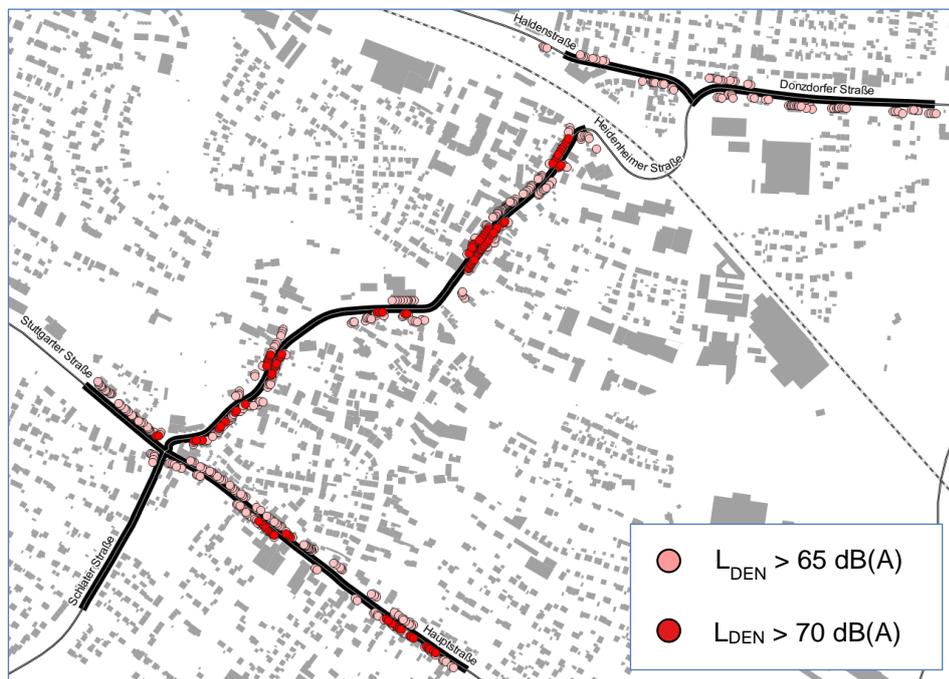
<sup>33</sup> Für die Schlater Straße enthalten die Abbildung 26 bis Abbildung 29 keine Immissionspegel, da für die Straße keine aktuellen Kartierungsergebnisse vorliegen. Die Immissionspegel wurden daher auf Basis der vorliegenden Lärmkartierung aus dem Jahr 2014 und infolge des erhobenen Verkehrsanstieges für die Schlater Straße grob abgeschätzt (vgl. Kapitel 2.1.3).

Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

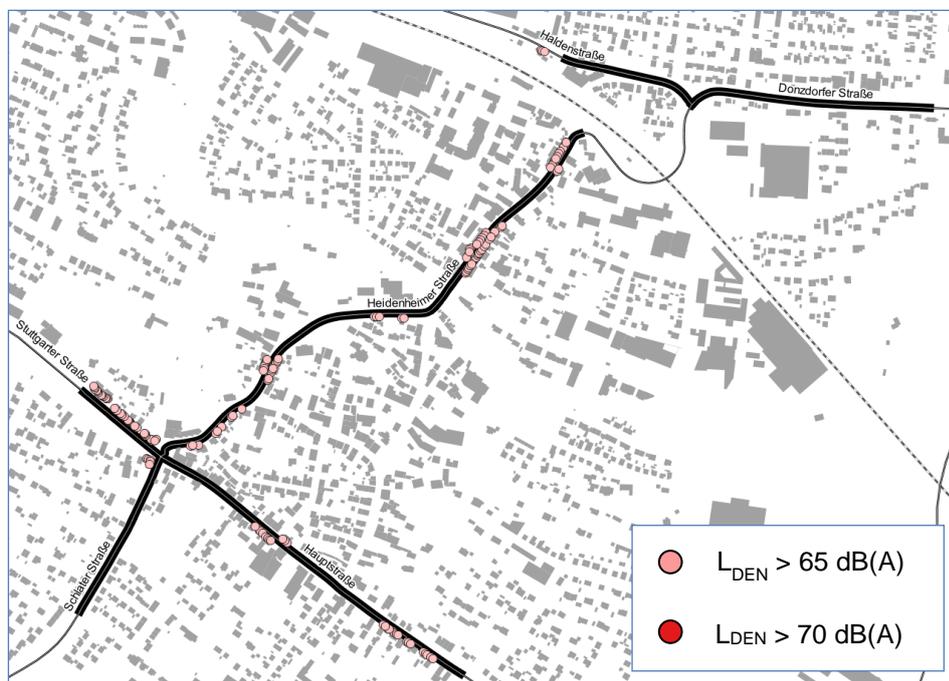
Aktualisierter  
Abschlussbericht  
2. März 2020

Untersuchte Lärmbrennpunkte	Immissionspegel an den Fassaden der direkt anliegenden Wohngebäude ...			
	... ohne Maßnahmen		... mit Maßnahmen (gem. Tabelle 14)	
	L <sub>DEN</sub>	L <sub>Night</sub>	L <sub>DEN</sub>	L <sub>Night</sub>
Stuttgarter Straße, Abschnitt Heidenheimer Str. bis auf Höhe westliches Ende Gluckweg	≥ 65 dB(A)	≥ 60 dB(A)	≥ 65 dB(A)	< 60 dB(A) ≥ 55 dB(A)
Hauptstraße, Abschnitt Heidenheimer Str. bis Mörikestr.	≥ 70 dB(A)	≥ 60 dB(A)	< 70 dB(A) ≥ 65 dB(A)	< 60 dB(A) ≥ 55 dB(A)
Donzdorfer Straße, Abschnitt Heidenheimer Str. bis Staufenecker Str.	≥ 65 dB(A)	≥ 55 dB(A)	≥ 65 dB(A)	< 55 dB(A)
Donzdorfer Straße, Abschnitt Heidenheimer Str. bis Hillenbrandstr.	≥ 65 dB(A)	≥ 55 dB(A)	≥ 65 dB(A)	< 55 dB(A)
Schlater Straße, Abschnitt Stuttgarter Straße bis Scharnhorststraße	≥ 65 dB(A)	≥ 55 dB(A)	< 65 dB(A)	< 55 dB(A)

**Abbildung 26:** Immissionspegel  $L_{DEN}$  ohne Maßnahmeempfehlungen für die Lärmbrennpunkte



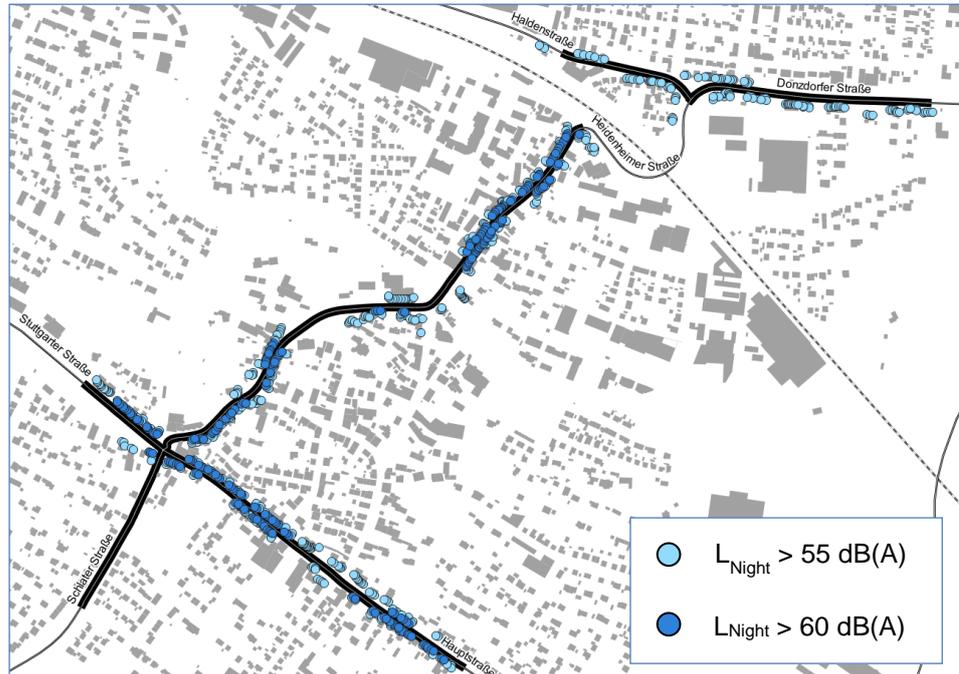
**Abbildung 27:** Immissionspegel  $L_{DEN}$  mit Maßnahmeempfehlungen für die Lärmbrennpunkte



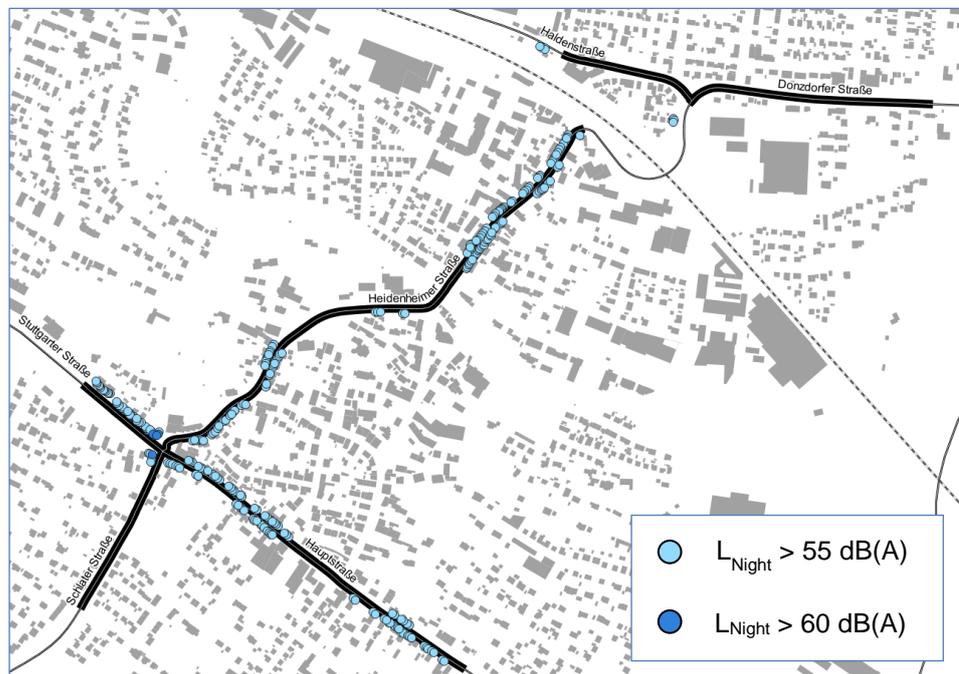
Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan**  
 Runde III

Aktualisierter  
 Abschlussbericht  
 2. März 2020

**Abbildung 28:** Immissionspegel  $L_{Night}$  ohne Maßnahmeempfehlungen für die Lärmbrennpunkte



**Abbildung 29:** Immissionspegel  $L_{Night}$  mit Maßnahmeempfehlungen für die Lärmbrennpunkte



## 4 Ruhige Gebiete

Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Aktualisierter  
Abschlussbericht  
2. März 2020

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie fordert nicht nur die Sanierung von hoch belasteten Gebieten, sondern auch den vorbeugenden Schutz „ruhiger Gebiete“ vor Lärm. Im deutschen Recht wird in § 47d BImSchG eindeutig formuliert, dass der Schutz ruhiger Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms Ziel der Lärmaktionsplanung sein soll. Als ruhiges Gebiet auf dem Land gilt laut Artikel 3 der Umgebungslärmrichtlinie „ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist.“

Die EU hat mit ihrer Formulierung keine konkrete und verbindliche Definition von ruhigen Gebieten vorgegeben. Auch der deutsche Gesetzgeber hat in diesem Punkt keine weitergehende Konkretisierung vorgenommen, so dass die Stadt hier weitgehende Handlungsfreiheiten hat.

In den LAI-Hinweisen<sup>34</sup> zur Lärmaktionsplanung und dem Handbuch Lärmaktionspläne des Umweltbundesamtes<sup>35</sup> sind Vorschläge für die Vorgehensweise zur Festlegung von ruhigen Gebieten zu finden. Gemäß den LAI-Hinweisen kommen im ländlichen Raum „großflächige Gebiete in Frage, die keinen anthropogenen Geräuschen (z.B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete.“

In der Regel wird der Index  $L_{DEN}$  zur Identifizierung von ruhigen Gebieten verwendet. Die Schwellenwerte für die Identifizierung von ruhigen Gebieten liegen in Deutschland meist zwischen  $L_{DEN}$  50 dB(A) und 55 dB(A). Daneben gibt es aber auch theoretischere Ansätze mit geringeren Schwellenwerten.<sup>36</sup>

---

<sup>34</sup> Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz – AG Lärmaktionsplanung: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - aktualisierte Fassung -, Stand 09.03.2017.

<sup>35</sup> Umweltbundesamt: Handbuch Lärmaktionspläne (Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung), September 2015.

<sup>36</sup> Ausgehend von den persönlichen Bedürfnissen in ruhigen Gebieten (geruhsame Entspannung, Betrachtung der Natur usw.), dürften nach allgemeiner Auffassung Geräusche, welche von Menschen verursacht werden, nicht die Geräusche der Natur überdecken. Diese Definitionsgrundlage würde einen  $L_{DEN}$  von 40 dB(A) erfordern (Quelle: European Commission Working Group on Assessment of Exposure to Noise and on Health and Socio-Economic Aspects: Quiet areas in agglomerations – an interim position paper, 2004).

In Deutschland sollte die Lärmbelastung nach Auffassung des Sachverständigenrates für Umweltfragen „zur Vermeidung erheblicher Belästigungen langfristig einen Grenzwert von 55 dB(A) nicht übersteigen. Eine effektive Erholung, die mit dem Schutz ruhiger Gebiete sichergestellt werden soll, kann auf der Grundlage dieses Grenzwertes indessen nicht erreicht werden. Insofern sollte zumindest der in Nr. 6.1 lit. e) der TA Lärm für reine Wohngebiete maßgebliche Immissionsrichtwert von 50 dB(A) entscheidend sein, besser noch der gemäß Nr. 6.1 lit. f) für Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten relevante Wert von 45 dB(A).“ (Quelle: Sachverständigenrat für Umweltfragen: Umweltgutachten 2008 „Umweltschutz im Zeichen des Klimawandels“, Juni 2008, S. 655 f.).

Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

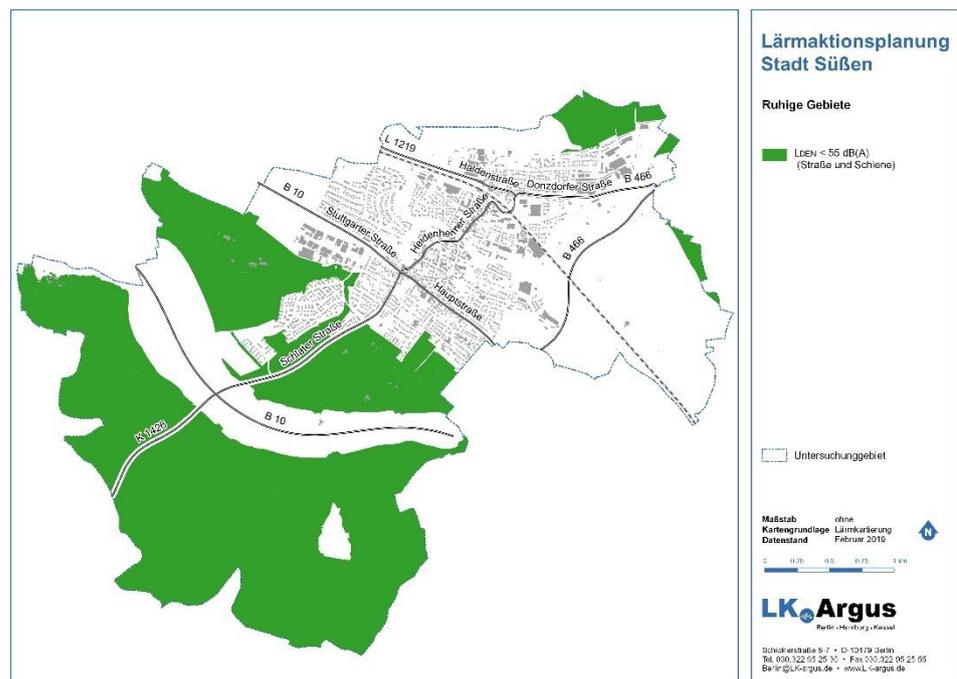
Aktualisierter  
Abschlussbericht  
2. März 2020

Die Identifikation von ruhigen Gebieten ist maßgeblich von der Güte der Lärmkartierung abhängig. In der vorliegenden Lärmkartierung werden nur verlärmte Bereiche mit einem Lärmpegel  $L_{DEN}$  oberhalb von 55 dB(A) dargestellt. Somit kann auch nur dieser als Schwellenwert herangezogen werden.

Für Süßen wurden zunächst auf Basis des Flächennutzungsplans (FNP) Bereiche identifiziert, die aufgrund ihrer Funktion als ruhige Gebiete in Frage kommen. Dies sind Waldflächen, Naturschutzgebiete oder landwirtschaftlich genutzte Flächen. Davon wurden Flächen baulicher Nutzung (gem. FNP), Gemeinbedarfsflächen (gem. FNP), Flächen für städtebauliche und verkehrliche Entwicklungsvorhaben sowie für Sportplätze vorbehaltene Flächen abgezogen. Die übrigbleibenden Potenzialflächen wurden anschließend mit den durch den Straßen- und Schienenverkehr verlärmten Bereichen überlagert (Bereiche mit Straßen- und Schienenlärmpegeln  $L_{DEN} \geq 55$  dB(A)). Für die in der aktuellen Lärmkartierung Runde III nicht enthaltene Schlater Straße wurde die Lärmkartierung Runde II, bereinigt um die Verkehrszunahme in der Schlater Straße angewendet. Auch die B 466 westliche Ortsumgehung ist in der aktuellen Lärmkartierung Runde III nicht enthalten. Näherungsweise wurde angenommen, dass hier ähnliche Immissionspegel und Schallausbreitungsbedingungen wie im Zuge der südlichen Ortsumgehung B 10 bestehen. Darüber hinaus werden die Potenzialflächen um die westliche Ortsumgehung B 466 vollständig von den Lärmimmissionen  $L_{DEN} \geq 55$  dB(A) des Schienenverkehrs beeinflusst, sodass hier der Schienenverkehr die ruhigen Gebiete maßgeblich definiert.

Die verbleibenden, nicht verlärmten Flächen bilden die ruhigen Gebiete für die Stadt Süßen. In der Abbildung 30 ist die Gebietskulisse der ruhigen Gebiete von Süßen mit einem Lärmpegel  $L_{DEN} < 55$  dB(A) dargestellt.

**Abbildung 30:** Ruhige Gebiete



Hintergrund einer Festsetzung von ruhigen Gebieten ist der Vorsorgegedanke. Bestehende Erholungsflächen sollen erhalten und vor zunehmender Verlärmung geschützt werden. Dem Richtlinien- und Gesetzgeber geht es bei den ruhigen Gebieten somit um die Vermeidung der Lärmzunahme und weniger um eine Verringerung der vorhandenen Lärmbelastung.

Grundlegende Voraussetzung für den dauerhaften Schutz der ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms ist ihre Berücksichtigung in allen Planungen, die potenziell die Lärmbelastung erhöhen können. In der Praxis betrifft dies vor allem die Bauleitplanung und die Verkehrsplanung.

Die ruhigen Gebiete sind von den zuständigen Behörden in allen relevanten Planungen als ein aus dem Lärmaktionsplan resultierender Belang zu beachten. Daraus resultiert beispielsweise eine Überprüfung von Stadt- und Verkehrsplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete (z.B. Verlärmung, Zerschneidung) oder die Prüfung von Siedlungserweiterungen in ruhige Gebiete hinein.

Darüber hinaus ist aus planerischer Sicht die Integration und Weiterentwicklung des Aspektes „Ruhige Gebiete“ mit benachbarten Disziplinen wie Landschaftsplanung oder Freiflächenentwicklung wünschenswert, weil Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete in der Regel ein integriertes Vorgehen von Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanung erfordern.

So gibt es neben dem Schutz der Ruhe verwandte Ziele wie die Sicherung von ökologischen und klimatisch wertvollen Bereichen (zu denen viele ruhige Gebiete gehören) oder die Erhöhung der allgemeinen Aufenthaltsqualität in der Stadt.

## 5 Zusammenfassung

Mit dem vorliegenden Lärmaktionsplan der Runde III wurde für die Stadt Süßen die Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie fortgeschrieben. Das Ziel dieser gesetzlichen Pflichtaufgabe ist es, die potentiell gesundheitsrelevanten Lärmbelastungen zu verringern.

Der Aktionsplan für Süßen umfasst Abschnitte der Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 8.200 Kfz am Tag und Schienenwege des Bundes mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr.

Durch den Straßenverkehr sind in der Stadt Süßen am Gesamttag rund 500 und in der Nacht rund 600 Personen gesundheitsrelevanten Lärmpegeln über 65 dB(A) ( $L_{DEN}$ ) bzw. 55 dB(A) ( $L_{Night}$ ) ausgesetzt. Durch Schienenverkehrslärm sind rund 300 Menschen im Tagesmittel und rund 700 Menschen in der Nacht von gesundheitsrelevanten Lärmpegeln betroffen.

Die Maßnahmenplanung konzentriert sich auf den Straßenverkehr, da die Planung an Schienenwegen des Bundes durch das Eisenbahn-Bundesamt erfolgt.

Die vorliegende Lärmkartierung der Runde III für den Straßenverkehr enthielt nach Prüfung für die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen keine aktuellen Verkehrsmengen. Seitens der Stadt wurden daher aktuelle Daten zu Verkehrsstärken zur Verfügung gestellt, mit denen eine Korrektur der Kartierungsergebnisse erfolgte. Basierend auf dieser Korrektur besteht für folgende Straßenabschnitte mit Lärmpegeln über 65 dB(A) ( $L_{DEN}$ ) bzw. 55 dB(A) ( $L_{Night}$ ) an den anliegenden Häuserfassaden die Erfordernis zur Prüfung geeigneter Maßnahmen zur Lärm-minderung (Lärmbrennpunkte im Straßenverkehr der Lärmaktionsplanung Runde III):

- Heidenheimer Straße (Stuttgarter Straße bis Salacher Straße),
- Stuttgarter Straße  
(Heidenheimer Straße bis auf Höhe westliches Ende Gluckweg),
- Hauptstraße (Heidenheimer Straße bis Mörikestraße),
- Donzdorfer Straße (Heidenheimer Straße bis Staufenecker Straße),
- Donzdorfer Straße (Heidenheimer Straße bis Hillenbrandstraße),
- Schlater Straße (Stuttgarter Straße und Scharnhorststraße).<sup>37</sup>

Für diese Lärmbrennpunkte wurde auf Basis der korrigierten Lärmkartierungsergebnisse geprüft, welche Maßnahmen zur Lärm-minderung bestehen. Es handelt sich hierbei um eine Fortschreibung der Maßnahmen aus dem

---

<sup>37</sup> Die Schlater Straße wurde zudem im Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung in den Untersuchungsraum der Lärmaktionsplanung mit aufgenommen.

Lärmaktionsplan Runde II. Dementsprechend wurden die im Lärmaktionsplan Runde II gewählten und vereinbarten Kriterien zur Maßnahmenfindung erneut angewendet. Zur Minderung des Straßenverkehrslärms an den Lärmbrennpunkten der Runde III bestehen folgende Handlungsmöglichkeiten (Tabelle 16).

**Tabelle 16:** Empfohlene Lärminderungsmaßnahmen an den Lärmbrennpunkten im Straßenverkehr

<b>Maßnahme</b>	<b>Lärmbrennpunkt</b>
Einbau lärmarmen Fahrbahnbelag	Heidenheimer Straße zwischen Hauptstraße und Bahnhofstraße Hauptstraße zwischen Heidenheimer Straße und Mörikestraße Donzdorfer Straße zwischen Staufenecker Straße und Hillenbrandstraße
Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30	Heidenheimer Straße zwischen Bahnhofstraße und Stuttgarter Straße Hauptstraße zwischen Heidenheimer Straße und Mörikestraße Donzdorfer Straße zwischen Staufenecker Straße und Hillenbrandstraße Schlater Straße zwischen Stuttgarter Straße und Scharnhorststraße
Knotenpunktbau	Knoten Hauptstraße / Bachstraße
Kreisverkehre statt Lichtsignalanlagen	Knoten Stuttgarter Straße / Tobelstraße / Stiegelwiesenstraße Heidenheimer Straße / Bahnhofstraße Heidenheimer Straße / Bühelstraße
Lichtsignalkoordinierung und / oder Abbau von Lichtsignalanlagen	Heidenheimer Straße
Straßenraumgestaltung	Donzdorfer Straße zwischen Staufenecker Straße und Heidenheimer Heidenheimer Straße Stuttgarter Straße zwischen Ortseingang und Heidenheimer Straße Hauptstraße zwischen Heidenheimer Straße und Mörikestraße
Geschwindigkeitsdämpfung Ortseingang	Stuttgarter Straße
Querungshilfen für Fußgänger	Stuttgarter Straße Höhe Haydnstraße Stuttgarter Straße Höhe Im Deutschen Hof Hauptstraße Höhe Im Gäßle

Inhalt der Lärmaktionsplanung ist nicht nur die Entwicklung von lärmmindernenden Maßnahmen in lauten Bereichen, sondern auch der vorsorgende Schutz von bislang ruhigen Gebieten. Der Lärmaktionsplan der Stadt Süßen hat hierfür entsprechende Flächen festgelegt.

Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Aktualisierter  
Abschlussbericht  
2. März 2020

**Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1:	Geschätzte Zahl der vom Straßenverkehrslärm belasteten Menschen	8
Tabelle 2:	Lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im Pflichtstraßennetz mit mehr als 8.000 Kfz / 24 Stunden	8
Tabelle 3:	Prüfung korrekturbedürftiger Kartierungsabschnitte	9
Tabelle 4:	Geschätzte Zahl der vom Schienenverkehrslärm belasteten Menschen (Eisenbahnen)	11
Tabelle 5:	Lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der vom Schienenverkehrslärm belasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser	12
Tabelle 6:	Lärmbrennpunkte Straßenverkehr	13
Tabelle 7:	Rückbaumaßnahmen B 10 gemäß Planfeststellungsbeschluss	20
Tabelle 8:	Empfehlungen für eine Fahrbahnsanierung mit besonders lärmindernd wirkenden Asphaltdeckschichten	24
Tabelle 9:	Auf Basis der Lärmkartierung vorausgewählte Straßenabschnitte zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Süßen	27
Tabelle 10:	Einschätzung zu möglichen Verkehrsverlagerungseffekten durch Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Süßen	34
Tabelle 11:	Prüfabschnitte mit Linien des öffentlichen Verkehrs in Süßen	36
Tabelle 12:	Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr in Süßen	37
Tabelle 13:	Prüfabschnitte für Tempo 30 mit Bebauungs- und Nutzungsstruktur in Süßen	39
Tabelle 14:	Geschätzte Pegelminderung der Maßnahmeempfehlungen	48
Tabelle 15:	Prognostizierte Veränderung der Immissionspegel infolge der Maßnahmeempfehlungen für die Lärmbrennpunkte	49
Tabelle 16:	Empfohlene Lärminderungsmaßnahmen an den Lärmbrennpunkten im Straßenverkehr	57

**Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1:	Strategische Lärmkarte der Runde III für den Straßenverkehr $L_{DEN}$	7
Abbildung 2:	Strategische Lärmkarte der Runde III für den Straßenverkehr $L_{Night}$	7

Abbildung 3:	Strategische Lärmkarte Runde III für den Eisenbahnverkehr des Bundes mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr, Gesamttag	10	Stadt Süßen <b>Lärmaktionsplan Runde III</b>
Abbildung 4:	Strategische Lärmkarte Runde III für den Eisenbahnverkehr des Bundes mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr, Nacht	11	Aktualisierter Abschlussbericht
Abbildung 5:	Untersuchungsnetz mit Lärmbrennpunkten in Süßen	14	2. März 2020
Abbildung 6:	Straßenbaulast	15	
Abbildung 7:	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	16	
Abbildung 8:	Schwerverkehrsanteil	16	
Abbildung 9:	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	17	
Abbildung 10:	Empfehlungen für eine Fahrbahnsanierung mit besonders lärmindernd wirkenden Asphaltdeckschichten	25	
Abbildung 11:	Immissionspegel $L_{DEN}$ für den Lärmbrennpunkt Heidenheimer Straße	28	
Abbildung 12:	Immissionspegel $L_{Night}$ für den Lärmbrennpunkt Heidenheimer Straße	28	
Abbildung 13:	Immissionspegel $L_{DEN}$ für den Lärmbrennpunkt Hauptstraße	29	
Abbildung 14:	Immissionspegel $L_{Night}$ für den Lärmbrennpunkt Hauptstraße	29	
Abbildung 15:	Immissionspegel $L_{DEN}$ für den Lärmbrennpunkt Stuttgarter Straße	30	
Abbildung 16:	Immissionspegel $L_{Night}$ für den Lärmbrennpunkt Stuttgarter Straße	30	
Abbildung 17:	Immissionspegel $L_{DEN}$ für den Lärmbrennpunkt Donzdorfer Straße zwischen Staufenecker Straße und Heidenheimer Straße	31	
Abbildung 18:	Immissionspegel $L_{Night}$ für den Lärmbrennpunkt Donzdorfer Straße zwischen Staufenecker Straße und Heidenheimer Straße	31	
Abbildung 19:	Immissionspegel $L_{DEN}$ für den Lärmbrennpunkt Donzdorfer Straße zwischen Heidenheimer Straße und Hillenbrandstraße	32	
Abbildung 20:	Immissionspegel $L_{Night}$ für den Lärmbrennpunkt Donzdorfer Straße zwischen Heidenheimer Straße und Hillenbrandstraße	32	
Abbildung 21:	Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Süßen mit Empfehlung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	41	
Abbildung 22:	Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Süßen mit Empfehlungen zur Bündelung und Verstetigung des Verkehrs	44	
Abbildung 23:	Vorschlag zur Straßenraumorganisation Donzdorfer Straße in Süßen	45	

Stadt Süßen  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Aktualisierter  
 Abschlussbericht  
 2. März 2020

Abbildung 24:	Vorschläge zur Straßenraumorganisation Hauptstraße in Süßen	46
Abbildung 25:	Straßenabschnitte in Süßen mit Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung	47
Abbildung 26:	Immissionspegel $L_{DEN}$ <u>ohne</u> Maßeempfehlungen für die Lärmbrennpunkte	51
Abbildung 27:	Immissionspegel $L_{DEN}$ <u>mit</u> Maßeempfehlungen für die Lärmbrennpunkte	51
Abbildung 28:	Immissionspegel $L_{Night}$ <u>ohne</u> Maßeempfehlungen für die Lärmbrennpunkte	52
Abbildung 29:	Immissionspegel $L_{Night}$ <u>mit</u> Maßeempfehlungen für die Lärmbrennpunkte	52
Abbildung 30:	Ruhige Gebiete	54



**Berlin**

Schicklerstraße 5-7  
D-10179 Berlin-Mitte  
Tel. 030.322 95 25 30  
Fax 030.322 95 25 55  
berlin@LK-argus.de

**Hamburg**

Altonaer Poststraße 13b  
D-22767 Hamburg-Altona  
Tel. 040.38 99 94 50  
Fax 040.38 99 94 55  
hamburg@LK-argus.de

**Kassel**

Ludwig-Erhard-Straße 8  
D-34131 Kassel  
Tel. 0561.31 09 72 80  
Fax 0561.31 09 72 89  
kassel@LK-argus.de