
Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur	Ausschuss für Umwelt und Verkehr	21.04.2015
	Öffentlich	TO Nr. 1
	Kreistag	08.05.2015

Lärmsanierungsprojekt Eislingen-Salach-Süßen - Rahmenvereinbarung -

I. Beschlussantrag

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr empfiehlt dem Kreistag:

1. Das Modellprojekt zur Lärmsanierung wird unterstützt und der angeschlossenen „Vereinbarung über Lärmsanierungspläne Eislingen-Salach-Süßen (Modellprojekt)“ zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Vereinbarung nach erfolgter Ratifizierung in den Gremien aller Projektpartner abzuschließen.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Ausgangslage

Lärmquellen wirken in vielfältiger Weise auf die Umwelt ein. Viele Menschen leiden unter Umgebungslärm, an dem die unterschiedlichen Verkehrsträger einen hohen Anteil tragen. Die EG-Umgebungslärmrichtlinie vom 25.6.2002 sieht vor, die Belastungen durch Lärm von Straßen, Schienenwegen, Luftverkehr sowie Gewerbe und Industrie deutlich zu verringern. Die Öffentlichkeit ist zu informieren und entsprechend zu beteiligen. Nach der Umsetzung in deutsches Recht (§§ 47 a-f Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)) sind die Städte und Gemeinden verpflichtet, Lärmbelastungen zu ermitteln und Lärmaktionspläne zur Vermeidung von Umgebungslärm zu erstellen. Artikel 9 der Richtlinie sowie die Umsetzung in nationales Recht in § 47d Abs. 3 BImSchG und § 7 der 34. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) fordert, dass sowohl strategische Lärmkarten als auch Aktionspläne der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden und dass die Öffentlichkeit über die Ergebnisse der Lärmaktionsplanung informiert wird.

Die gesetzlichen Regelungen zum Lärmschutz gestalten sich bisher jedoch uneinheitlich. Insbesondere im Bestand bestehen derzeit keine verbindlichen Schutzansprüche der Bürger. Nachteilig wirkt sich aus, dass die unterschiedlichen Lärmquellen nach geltender Rechtslage noch immer isoliert betrachtet werden.

Modellprojekt „Leise(r) ist das Ziel“

Zusammen mit den Städten Eislingen und Süssen, der Gemeinde Salach und dem Landkreis hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg das Modellprojekt „Leise(r) ist das Ziel“ entwickelt, das eine Änderung der geltenden Regelungen hin zu verbindlichen gesetzlichen Regelungen zur Lärmsanierung bei Mehrfachbelastungen durch Straßen und Schienenwege vorsieht. Ziel ist die Überprüfung des Sanierungsbedarfs eines abgegrenzten Gebiets unter Berücksichtigung der Gesamtlärmbelastung aller Straßen und Schienenwege einer Kommune. Hierzu wurden die verschiedenen Lärmverursacher erfasst und anteilig die Kosten für ein Lärmsanierungsprogramm in dem zuvor definierten Sanierungsgebiet ermittelt. Auf diese Weise sollen Impulse für neue Regelungen auf Bundesebene erarbeitet werden um langfristig einen effektiveren Lärmschutz für die Bevölkerung zu ermöglichen.

Zusammen mit den unterstützenden Büros

- Lärmkontor GmbH, Hamburg (Akustik)
- LK Argus GmbH, Berlin, Hamburg (Verkehrsplanung)
- W2K Wurster Wirsing Kupfer, Freiburg (rechtliche Begleitung)
- konsalt GmbH, Hamburg (Öffentlichkeitsarbeit)

wurde sowohl eine Rahmenvereinbarung zur gemeinschaftlichen Lärmsanierung als auch ein konkreter Maßnahmenkatalog mit Kostenschätzung entwickelt, welche die Grundlage für die möglichst zeitnahe Umsetzung des Projekts bilden. Die Kosten hierfür trägt das Land. Die Gebietsabgrenzung und der Maßnahmenkatalog (vgl. Anlage) wurden in einem intensiven Austausch zwischen den beteiligten Gemeinden, dem Landkreis und dem Regierungspräsidium unter der Federführung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg fachlich gemeinsam entwickelt und einem umfangreichen Beteiligungsprozess der Bevölkerung unterzogen.

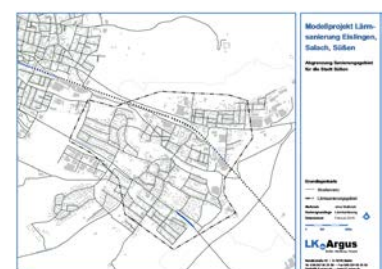
Lärmsanierungsbereiche Eislingen – Salach – Süssen



Eislingen



Salach



Süssen

Der öffentliche A uftakt unter Leitung v on S taatssekretärin D r. S plett fand i m J uni 2014 in Salach statt. Die Ergebnisse der zwischenzeitlich erfolgten Fachberatungen auf E bene d er B aulasträger und des i m Wesentlichen über die I nternetplattform www.leiser-ist-das-ziel.de erfolgten Beteiligungsprozesses wurden im Frühjahr 2015 den Gremien der P artnergemeinden sowie den V ertretern des A usschusses für Umwelt und Verkehr in nichtöffentlicher Sitzung am 24.02.2015 in Süssen vorgestellt und Anfang März öffentlich kommuniziert.

Durch die Bereitschaft aller Partner zur Kooperation lässt sich ein bloßes Verschieben bestehender Belastungen vermeiden. Durch die intensive Abstimmung wurde in einem ganzheitlichen Ansatz ein Maßnahmenpaket entwickelt, das die Chance zu einer wirksamen Lärminderung in den beteiligten Kommunen eröffnet.

Fachliches Vorgehen

Anhand von Lärmkarten, die auf Verkehrsbelastungszahlen und Messungen beruhen, wurden Lärmbrennpunkte in den Gemeinden identifiziert. Als Bemessungsgrundlage dienen die Verkehrsverhältnisse mit der fertiggestellten Umgehungsstraße im Zuge der B 466, deren Eröffnung spätestens für 2017 erwartet wird. Auch nach der Herausnahme des Schwerverkehrs aus der OD Süßen ergeben sich in allen Gemeinden relevante Bereiche, in denen die gesundheitsrelevanten Auslösewerte nach Umgebungslärmkartierung von 65 dB (A) für den Tag und 55 dB (A) nachts überschritten werden.

Die als Lärmbrennpunkte ermittelten Straßenabschnitte wurden vor Ort durch die Gutachter untersucht und geeignete Maßnahmen zur Lärminderung erarbeitet. Berücksichtigt wurden darüber hinaus die absehbaren städtebaulichen Entwicklungen und der Ausbau des Radwegenetzes. Das Lärmsanierungskonzept im Rahmen des Modellprojekts wird dabei in die Lärmaktionsplanung der drei Gemeinden eingebettet. Die Maßnahmen umfassen sowohl kostenaufwendige bauliche Sanierungen in Form von Fahrbahnerneuerungen, veränderten Formen der Straßenraumorganisation und Straßenraumgestaltung mit geschwindigkeitssenkendem Charakter (u.a. „shared space“) sowie kostenmäßig weniger relevante verkehrsrechtliche Anordnungen zur Minimierung der Höchstgeschwindigkeit. Bei der Umsetzung, insbesondere der vorgesehenen baulichen Maßnahmen, ist zu berücksichtigen, dass im Zuge der Fertigstellung der Baumaßnahmen B 466 (OU Süßen) und B 10 (OU Gingen) ein bereits in Aussicht gestelltes Umstufungskonzept des nachgeordneten Straßennetzes zum Tragen kommen soll und in diesem Zusammenhang entsprechende finanzielle Ausgleichsregelungen zu verhandeln sind.

Die Deutsche Bahn konnte im Weiteren nicht einbezogen werden, da das Unternehmen über die bereits erfolgten Sanierungsmaßnahmen im Filstal (Lärmschutzwände) hinaus ergänzende Investitionen und Sonderregelungen im Rahmen des Modellprojekts kategorisch ablehnt.

Rolle des Landkreises

Die Landkreisverwaltung hat das Modellprojekt von Beginn an unterstützt und ist einer der Kooperationspartner. Grundsätzlich ist zu begrüßen, dass die Gemeinden des Mittleren Filstals hierfür durch das Land ausgewählt wurden. Das Vorhaben eröffnet die Chance, neue Erkenntnisse für das künftige Vorgehen bei der Lärmsanierung in anderen Teilbereichen des Landkreises und darüber hinaus zu sammeln. Im Vordergrund stehen der Kooperationsgedanke und eine abgestimmte, gemeindeübergreifende Gesamtbetrachtung der Lärmproblematik und daraus abgeleiteter geeigneter Sanierungsmaßnahmen.

Aus der Teilnahme am Modellprojekt werden seitens der Partner die Erwartung und die Chance abgeleitet, auch die Umsetzung der vorgesehenen Einzelmaßnahmen (siehe Anlage) entsprechend prioritär weiter zu verfolgen. Die Verwaltung bejaht dies im Grundsatz. Über alle gelisteten Maßnahmen, aufgeteilt auf die Baulastträger

Bund, Land, Landkreis und Gemeinden wird eine Rahmenvereinbarung zwischen den Projektpartnern geschlossen:

- Große Kreisstadt Eislingen/Fils
 - als Mitglied der öffentlich-rechtlichen Arbeitsgemeinschaft „Modellprojekt Schutzkonzept Lärmsanierung“
 - als zuständiger Straßenverkehrsbehörde
 - als zuständiger Straßenbaubehörde für die Gemeindestraßen
- Gemeinde Salach
 - als Mitglied der öffentlich-rechtlichen Arbeitsgemeinschaft „Modellprojekt Schutzkonzept Lärmsanierung“
 - als zuständiger Straßenbaubehörde für die Gemeindestraßen
- Stadt Sülzen
 - als Mitglied der öffentlich-rechtlichen Arbeitsgemeinschaft „Modellprojekt Schutzkonzept Lärmsanierung“
 - als zuständiger Straßenbaubehörde für die Gemeindestraßen
- Landkreis Göppingen
 - in Unterstützung der öffentlich-rechtlichen Arbeitsgemeinschaft „Modellprojekt Schutzkonzept Lärmsanierung“
 - Als zuständiger Straßenbaubehörde für die Kreisstraßen
- Land Baden-Württemberg
 - vertreten durch das Regierungspäsidium als zuständiger Straßenbaubehörde (Bundes- und Landesstraßen) und zuständiger höherer Verkehrsbehörde
 - vertreten durch das Landratsamt als zuständiger Straßenverkehrsbehörde für die Gemeinde Salach und die Stadt Sülzen

Ziel ist, Lärmbelastungen in den ausgewiesenen Lärmsanierungsgebieten durch aktive Lärminderungsmaßnahmen mindestens so weit zu verringern, dass eine Gefahr für die Gesundheit nicht mehr besteht. Im Übrigen soll die Verkehrslärmbelastung in den Lärmsanierungsgebieten im Rahmen eines angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses maximal verringert werden (§ 2 der Vereinbarung, siehe Anlage).

Die Projektpartner vereinbaren hierzu u.a.:

- die in der Maßnahmentabelle aufgeführten Verkehrslärmsanierungsmaßnahmen umzusetzen (§ 3 der Vereinbarung)
- die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen nach Abschluss der Vereinbarung und zeitnah Überprüfung der rechtlichen Grundlagen unter Beachtung der Verfahren nach der StVO durchzuführen (§ 4 Abs. 5 der Vereinbarung).
- die straßenbaulichen Maßnahmen möglichst zeitnah durchzuführen. Die Abfolge der Umsetzung steht unter dem Vorbehalt der Finanzierungsmöglichkeiten, der technischen und genehmigungsrechtlichen Realisierbarkeit (§ 4 Abs. 6 der Vereinbarung).

Innerhalb des Landratsamtes wurden die inhaltlichen Ziele und der Maßnahmenkatalog zwischen dem federführenden Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur, dem Amt für Schulen, Straßen und Gebäudemanagement und dem Straßenbauamt abgestimmt. Die Maßnahmen sind grundsätzlich mit dem in Aufstellung befindlichen Kreisstraßensanierungsprogramm vereinbar. Eine verbindliche Vorfestlegung, zu welchem Zeitpunkt die notwendigen Sanierungen erfolgen, ist damit allerdings nicht

verbunden. Dies gilt auch für das o.g. Umstufungskonzept nach Fertigstellung der Baumaßnahmen B 10/B 466.

Die Vereinbarung wurde in der vorliegenden Form zwischen allen Projektpartnern abgestimmt und gemeinschaftlich zur Beschlussfassung in den zuständigen Gemeinde- und Kreisgremien empfohlen.

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg wird die Grundzüge des Projekts in der Sitzung des UVA erläutern und für entsprechende Rückfragen zur Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen zur Verfügung stehen.

III. Handlungsalternativen

Keine Zustimmung zur Rahmenvereinbarung über das Modellprojekt. Dadurch wäre dem Vorhaben für weite Teile der Umsetzung die Grundlage entzogen.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Im Zuge der Umsetzung der in der Anlage 4 zur Vereinbarung genannten Kosten für Maßnahmen in der Zuständigkeit des Landkreises. Die Realisierung der gelisteten Maßnahmen erstreckt sich in Abhängigkeit von der Fertigstellung der Ortsumgehung Süßen im Zuge der B 466 neu über mehrere Jahre.

V. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Zukunft der Lärmsituation	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Mobilität	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Klimasituation	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

VI. Internetfreigabe

Freigegeben für die Veröffentlichung im Internet.

**Vereinbarung
über Lärmsanierungspläne
„Eislingen – Salach – Süßen (Modellprojekt)“**

zwischen

der Großen Kreisstadt Eislingen/Fils,

vertreten durch den Oberbürgermeister

- als Mitglied der öffentlich-rechtlichen Arbeitsgemeinschaft „Modellprojekt Schutzkonzept Lärmsanierung“,
- als zuständiger Straßenverkehrsbehörde, §§ 44 Abs. 1 StVO, 1 StVO ZustG BW,
- als zuständiger Straßenbaubehörde für die Gemeindestraßen, §§ 44, 50 Abs. 3 Nr. 3 StrG;

und

der Gemeinde Salach,

vertreten durch den Bürgermeister

- als Mitglied der öffentlich-rechtlichen Arbeitsgemeinschaft „Modellprojekt Schutzkonzept Lärmsanierung“,
- als zuständiger Straßenbaubehörde für die Gemeindestraßen, §§ 44, 50 Abs. 3 Nr. 3 StrG;

und

der Stadt Süßen,

vertreten durch den Bürgermeister

- als Mitglied der öffentlich-rechtlichen Arbeitsgemeinschaft „Modellprojekt Schutzkonzept Lärmsanierung“,
- als zuständiger Straßenbaubehörde für die Gemeindestraßen, §§ 44, 50 Abs. 3 Nr. 3 StrG;

und

dem Landkreis Göppingen,

vertreten durch den Landrat

- in Unterstützung der öffentlich-rechtlichen Arbeitsgemeinschaft „Modellprojekt Schutzkonzept Lärmsanierung“,
- als zuständiger Straßenbaubehörde für die Kreisstraßen, §§ 43 Abs. 2, 50 Abs. 3 Nr. 2 a) StrG;

und

dem Land Baden-Württemberg,

1. vertreten durch das **Regierungspräsidium Stuttgart**

- als zuständiger Straßenbaubehörde in Auftragsverwaltung für die Bundesstraßen, Art. 90 Abs. 2 GG, § 53 b Abs. 2 und 3 StrG, und als Straßenbaubehörde für die Landesstraßen, §§ 43 Abs. 1, 50 Abs. 3 Nr. 1 a), 51 Abs. 1 StrG,
- als zuständiger höherer Straßenverkehrsbehörde für Zustimmungen zu Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden zum Schutz vor Lärm und Abgasen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 und Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO,

2. vertreten durch das **Landratsamt Göppingen**

- als zuständiger Straßenverkehrsbehörde für die Gemeinde Salach und die Stadt Sülzen,
§§ 44 Abs. 1 StVO, 1 StVOZuStG BW, 1 Abs. 3 S. 2 LKO.

Präambel

Das Land Baden-Württemberg hat in den Jahren 2012 und 2013 ein neues Lärmsanierungskonzept erarbeitet und beschlossen, durch ein Modellprojekt praktische Erfahrungen mit diesem Lärmsanierungskonzept zu sammeln.

Als Projektpartner für das Modellprojekt konnten die Große Kreisstadt Eisingen/Fils, die Gemeinde Salach, die Stadt Sülzen sowie der Landkreis Göppingen gewonnen

werden. Die erstgenannten drei Kommunen haben Lärmaktionspläne erstellt und Gebiete identifiziert, in denen besondere, regelungsbedürftige Lärmprobleme und Lärmauswirkungen bestehen – so genannte Lärmsanierungsgebiete.

Für jedes der Lärmsanierungsgebiete werden mit dieser Vereinbarung Maßnahmen bestimmt, mit deren Hilfe die Lärmbelastungssituation im jeweiligen Gebiet verbessert werden soll – so genannte Lärmsanierungspläne.

Ausgangspunkt der Untersuchungen und Planungen zur Bestimmung dieser Maßnahmen sind die Verkehrsverhältnisse nach Fertigstellung der B466 Ortsumfahrung Sülzen, d.h. das Straßennetz 2017/2018 – der so genannte Prognose-Nullfall.

Dies vorausgeschickt schließen die Parteien die folgende Vereinbarung:

§ 1

Verkehrslärmsanierungsgebiete

- (1) Auf Grundlage der Lärmkartierung für den Prognose-Nullfall mit dem Straßennetz 2017/2018 wurden diejenigen Straßenabschnitte in der Großen Kreisstadt Eisingen, der Gemeinde Salach und der Stadt Süßen identifiziert, in denen regelungsbedürftige Lärmprobleme und Lärmauswirkungen bestehen.
- (2) Die Vereinbarungspartner haben sich aus diesem Grunde über die einvernehmliche Verkehrslärmsanierung folgender Gebiete geeinigt:
 - a) Verkehrslärmsanierungsgebiet Eisingen – **Anlage 1**
 - b) Verkehrslärmsanierungsgebiet Salach – **Anlage 2**
 - c) Verkehrslärmsanierungsgebiet Süßen – **Anlage 3**

§ 2

Ziele der Verkehrslärmsanierung

- (1) Ziel der vereinbarten Verkehrslärmsanierung ist es, die Lärmbelastungen in den Lärmsanierungsgebieten durch aktive Lärminderungsmaßnahmen mindestens so weit zu verringern, dass eine Gefahr für die Gesundheit nicht mehr besteht. Flächendeckend sollen daher Pegelwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts unterschritten werden.
- (2) Im Übrigen soll die Verkehrslärmbelastung in den Lärmsanierungsgebieten im Rahmen eines angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses maximal verringert werden.

§ 3

Verkehrslärmsanierungsmaßnahmen

Es wird vereinbart, die in der Maßnahmentabelle aufgeführten Verkehrslärmsanierungsmaßnahmen umzusetzen - **Anlage 4**.

§ 4

Umsetzung der Verkehrslärmsanierungsmaßnahmen

- (1) Die Zuständigkeit für die Umsetzung der in § 3 vereinbarten Verkehrslärmsanierungsmaßnahmen ergibt sich aus der Spalte „Zuständigkeit für die Umsetzung der Maßnahme (in Abstimmung mit)“ der Maßnahmentabelle – **Anlage 4**:

1. Das Land Baden-Württemberg

- vertreten durch das **Regierungspräsidium Stuttgart** für straßenbauliche Maßnahmen, in der Maßnahmentabelle gekennzeichnet mit „RP“,
- vertreten durch das **Landratsamt Göppingen** für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in der Gemeinde Salach und der Stadt Süßen, in der Maßnahmentabelle gekennzeichnet mit „Kreis“.

2. **Der Landkreis Göppingen** für straßenbauliche Maßnahmen, in der Maßnahmentabelle gekennzeichnet mit „Kreis“,

3. **Die Große Kreisstadt Eislingen** für straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in ihrem Lärmsanierungsgebiet, in der Maßnahmentabelle gekennzeichnet mit „Kommune“,

4. **Die Gemeinde Salach** für straßenbauliche Maßnahmen in ihrem Lärmsanierungsgebiet, in der Maßnahmentabelle gekennzeichnet mit „Kommune“,

5. **Die Stadt Süßen** für straßenbauliche Maßnahmen in ihrem Lärmsanierungsgebiet, in der Maßnahmentabelle gekennzeichnet mit „Kommune“.

(2) Die Ausgestaltung der baulichen Verkehrslärmsanierungsmaßnahmen wird in dem Bericht „Maßnahmenplan“ beschrieben – **Anlage 5**.

(3) Ergänzend sind bei Maßnahmen im Zuge der L 1219 die Anforderungen der Schwerlaststrecke zu beachten und die Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Stuttgart erforderlich.

(4) Als lärmindernder Straßenbelag kommen vorrangig als Regelbauweise zugelassene lärmarme Beläge in Frage. Soweit der Einbau besonders lärmarmen Straßenbeläge technisch möglich ist, ist dies nur als Versuchsstrecke möglich, die bei Bundesfernstraßen der Zustimmung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, bei Landesstraßen der Zustimmung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur bedürfen.

(5) Die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen werden nach Abschluss dieser Vereinbarung und zeitnaher Überprüfung der rechtlichen Grundlagen unter Beachtung der Verfahren nach der StVO durchgeführt.

(6) Die straßenbaulichen Maßnahmen werden möglichst zeitnah durchgeführt. Die Abfolge der Umsetzung steht unter dem Vorbehalt der Finanzierungsmöglichkeiten, der technischen und genehmigungsrechtlichen Realisierbarkeit.

- (7) Über besondere Vorkommnisse, die die Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen verzögern, erschweren oder unmöglich machen, sind die anderen Vereinbarungspartner sowie das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Referat 53, durch den für die Umsetzung der Maßnahme zuständigen Vereinbarungspartner unverzüglich zu informieren.
- (8) Der zur Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen jeweils verpflichtete Vereinbarungspartner vergibt und beauftragt die Durchführung der jeweiligen Maßnahmen. Er allein ist Vertragspartner, Gläubiger der mit Dritten vertraglich vereinbarten Werk- oder Dienstleistungen und Schuldner der aufgrund der Verträge geschuldeten Gegenleistung.
- (9) Bei einem Wechsel der Baulast geht die Zuständigkeit für die Umsetzung der in § 3 vereinbarten Verkehrslärmsanierungsmaßnahmen, sofern diese nach Absatz 1 beim Baulastträger liegt, auf den neuen Baulastträger über. Die Vereinbarungspartner sowie das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Referat 53, sind zu informieren.

§ 5

Abnahme nach Abschluss der Verkehrslärmsanierung

- (1) Nach der Umsetzung einer vereinbarten Verkehrslärmsanierungsmaßnahme erfolgt eine Information der Vereinbarungspartner sowie des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur, Referat 53.
- (2) Als Abschluss der Verkehrslärmsanierung erfolgt eine Bewertung des Modellprojekts und der Verkehrslärmsanierungsmaßnahmen durch die Vereinbarungspartner.

§ 6

Kostentragung

- (1) Die Kosten trägt der nach § 4 für die Umsetzung der Maßnahmen zuständige Vereinbarungspartner.
- (2) Sofern für die Umsetzung der Maßnahmen nach § 4 nicht der Baulastträger zuständig ist, verpflichtet sich der Baulastträger als seinen Kostenanteil den Anteil zu übernehmen, der ohne die Umsetzung der Maßnahme angefallen wäre, z.B. als nachzuholender Erhaltungsaufwand oder entsprechend der Rückbauplanung der B 10.
- (3) Die Kosten der Beschilderung für verkehrsrechtliche Maßnahmen trägt der zum Zeitpunkt der Anordnung der Beschilderung jeweils zuständige Baulastträger.

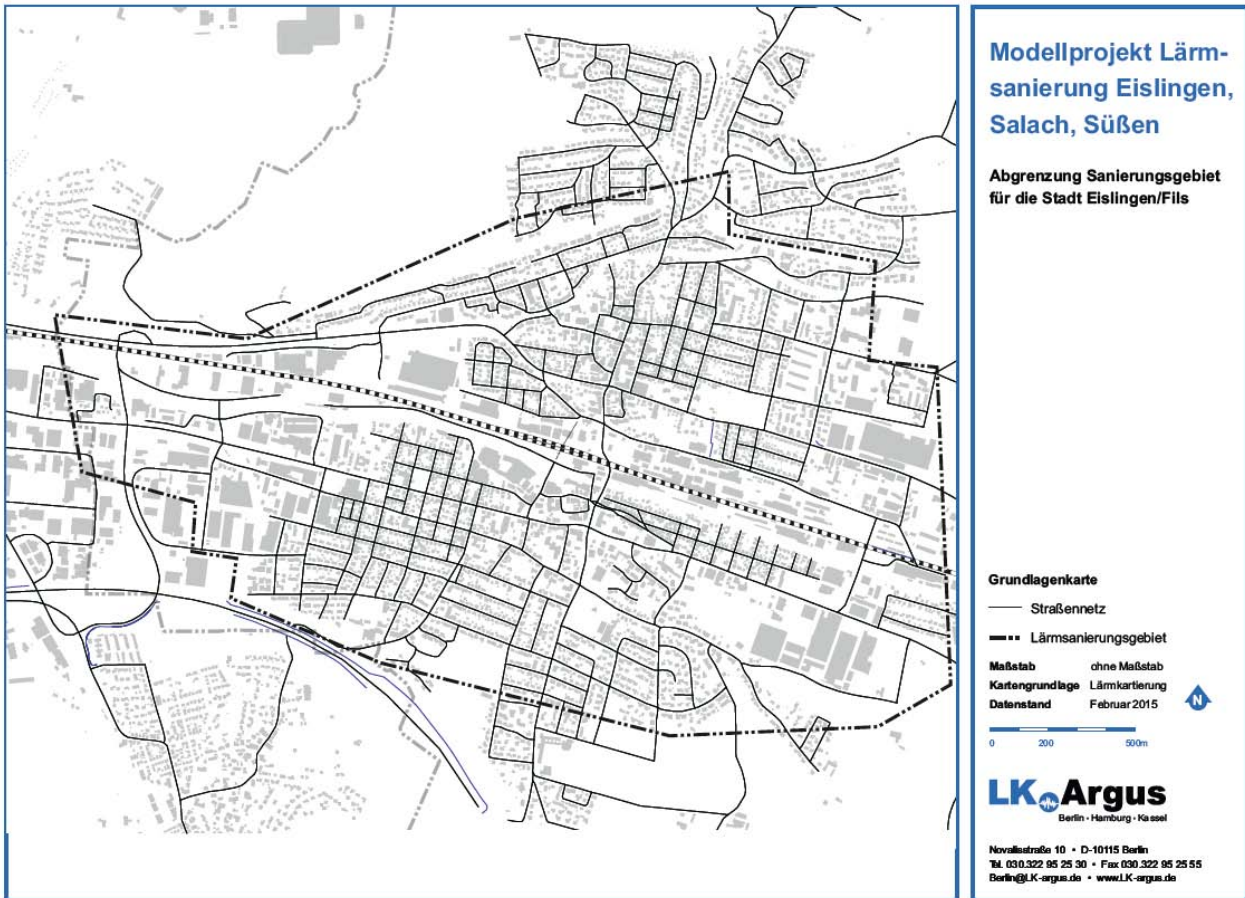
(4) Soweit Maßnahmen nach dieser Vereinbarung ganz oder teilweise in der Finanzierungsverantwortung des Landkreises oder der Gemeinden liegen, stehen sie jeweils unter dem Vorbehalt ihrer Zulässigkeit nach Kommunalwirtschaftsrecht. Durch diese Vereinbarung wird die Verantwortung des Landkreises und der Gemeinden für ihre Haushaltswirtschaft, insbesondere die Gestaltungskompetenz des Kreistags und der Gemeinderäte für künftige Haushaltssatzungen nicht berührt.

Anlagenspiegel:

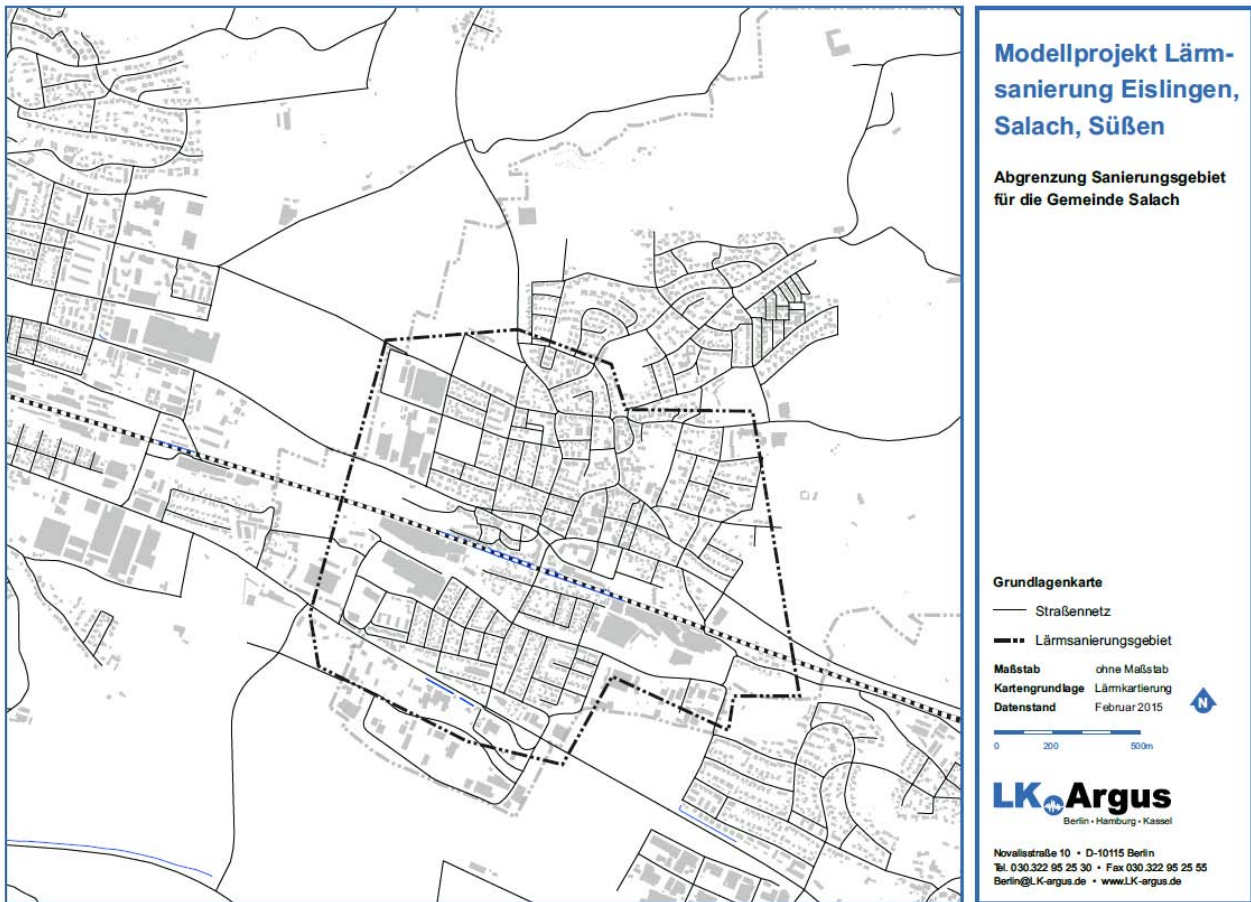
- Anlage 1: Karte Verkehrslärmsanierungsgebiet Eislingen
- Anlage 2: Karte Verkehrslärmsanierungsgebiet Salach
- Anlage 3: Karte Verkehrslärmsanierungsgebiet Süßen
- Anlage 4: Maßnahmentabelle der Verkehrslärmsanierungsmaßnahmen
- Anlage 5: Bericht Maßnahmenplan

Unterschriften

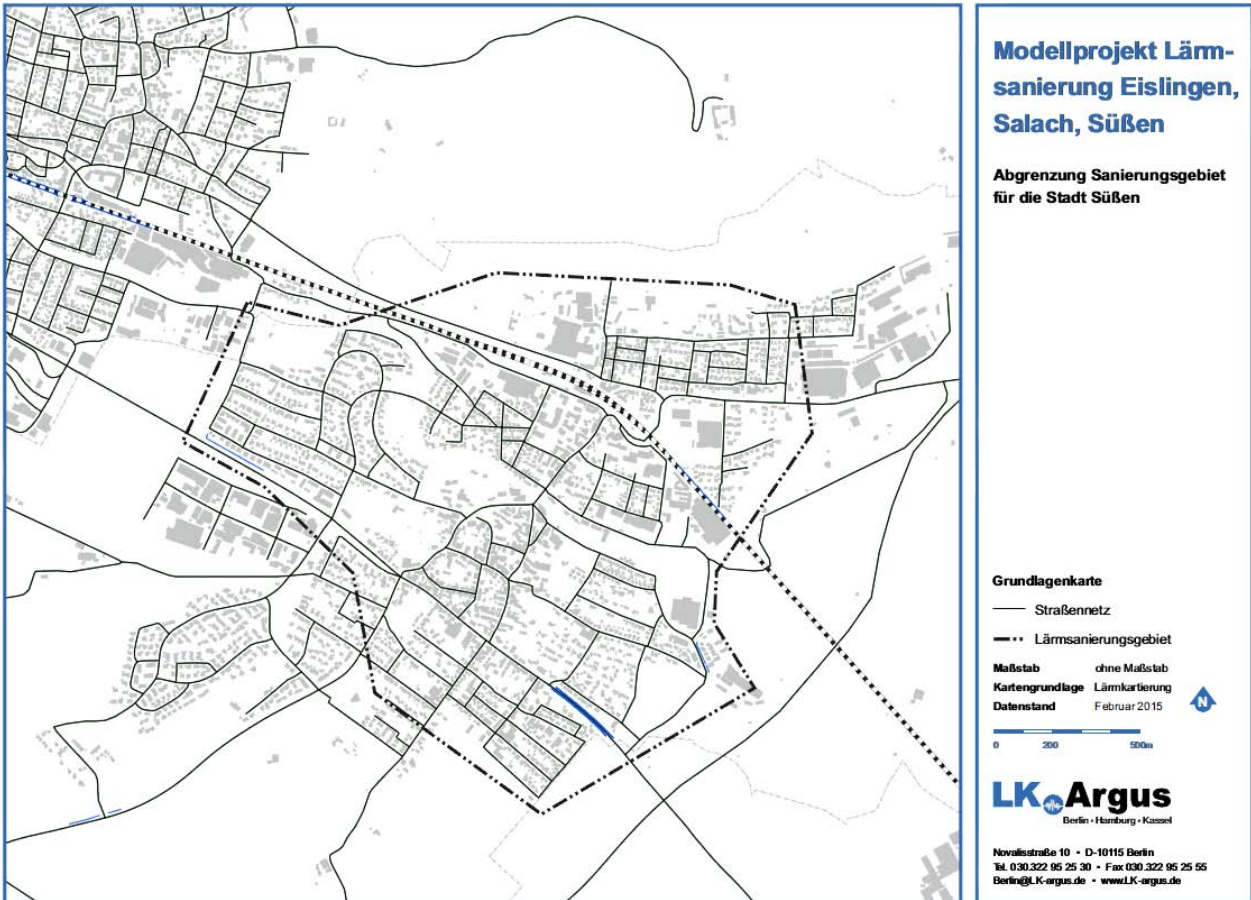
Anlage 1 zur Vereinbarung



Anlage 2 zur Vereinbarung



Anlage 3 zur Vereinbarung



Anlage 4: Maßnahmentabelle - Stadt Eislingen / Fils

Nr.	Name	Straßenkategorie		Abschnitt (zwischen ... und ...)	Maßnahme	Begründung	Zuständigkeit für die Umsetzung der Maßnahme (in Abstimmung mit)	grob geschätzte Bruttogesamtkosten für die Umsetzung
		alt	neu					
E 1	Stuttgarter Straße	B 10	L 1214	150 m östlich Steinbeisstraße und Frauenstraße	Fahrbahnsanierung nach Möglichkeit mit besonders lärmindernd wirkendem Asphalt	Fahrbahnschäden – festgestellt bei der Ortsbesichtigung Realisierung im Rahmen der Maßnahme Umgestaltung E 18 Überschneidung mit Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung E 8	Kommune (mit RP)	~270.000 € Deckensanierung
E 2	Ulmer Straße	B 10	L 1214	Beundstraße und Osttangente	Fahrbahnsanierung nach Möglichkeit mit besonders lärmindernd wirkendem Asphalt	Fahrbahnschäden – festgestellt bei der Ortsbesichtigung Realisierung im Rahmen der Maßnahme Umgestaltung E 19 Überschneidung mit Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung E 9	Kommune (mit RP)	~360.000 € Deckensanierung
E 3	Salacher Straße	L 1219	K 1403	Hauptstraße und Leibnizstraße	Fahrbahnsanierung nach Möglichkeit mit besonders lärmindernd wirkendem Asphalt	Fahrbahnschäden – festgestellt bei der Ortsbesichtigung Realisierung im Rahmen der Maßnahme Umgestaltung E 20	RP (mit Kreis und Kommune)	~315.000 € Deckensanierung
E 4	Hindenburgstraße	L 1219	K 1403	Krummstraße und Jahnstraße	Fahrbahnsanierung nach Möglichkeit mit besonders lärmindernd wirkendem Asphalt	Fahrbahnschäden – festgestellt bei der Ortsbesichtigung Stadt plant unabhängig vom Thema Lärmschutz die Einrichtung eines Haltestellenkaps (Nordseite) sowie beidseitige Schutzstreifen für Radfahrer.	RP (mit Kreis und Kommune)	~127.000 € Deckensanierung
E 5	Hohenstaufenstraße, Hauptstraße	Gemeindestraße		Brunnenweilerstraße und Hindenburgstraße	Fahrbahnsanierung nach Möglichkeit mit besonders lärmindernd wirkendem Asphalt	Fahrbahn nach Ortsbegehung überwiegend in Ordnung, daher langfristige Maßnahme Überschneidung mit Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung E 11	Kommune	~274.000 € Deckensanierung ~795.000 € grundhafter Ausbau
E 8	Stuttgarter Straße	B 10	L 1214	Zepelinstraße und Hauptstraße	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/ ganztags bis zur Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung E 1 Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags auch nach der Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung E 1	Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen und zusätzlich als Begleitmaßnahme zum Schutz des Radverkehrs Stadt plant Tempo 30 unabhängig vom Thema Lärmschutz zwischen Frauen- und Hauptstraße Verlagerungseffekte sind mit Gegenmaßnahmen E 13 zu verhindern Überschneidung mit Maßnahme Fahrbahnsanierung E 1	Kommune (mit RP)	~9.000 € Beschilderung
E 9	Ulmer Straße	B 10	L 1214	Heinrich-Kleist-Straße und Goethestraße	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts bis zur Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung E 2 keine Geschwindigkeitsbeschränkung nach der Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung E 2	Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen und zusätzlich als Begleitmaßnahme zum Schutz des Radverkehrs Stadt plant Tempo 30 unabhängig vom Thema Lärmschutz zwischen Haupt- und Beundstraße Überschneidung mit Maßnahme Fahrbahnsanierung E 2	Kommune (mit RP)	~5.000 € Beschilderung
E 10	Jahnstraße	Gemeindestraße		Charlottenstraße und Hauptstraße	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags	Verlagerungseffekte sind nicht zu erwarten Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen und zusätzlich als Begleitmaßnahme zum Schutz des Radverkehrs	Kommune	~3.000 € Beschilderung
E 11a	Hauptstraße	Gemeindestraße		Schmalzgartenweg und Salacher Straße	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags bis zur Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung E 5 Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts nach der Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung E 5	Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen und zusätzlich als Begleitmaßnahme zum Schutz des Radverkehrs Überschneidung mit Maßnahme Fahrbahnsanierung E 5	Kommune	~6.000 € Beschilderung

Nr.	Name	Straßenkategorie		Abschnitt (zwischen ... und ...)	Maßnahme	Begründung	Zuständigkeit für die Umsetzung der Maßnahme (in Abstimmung mit)	grob geschätzte Bruttogesamtkosten für die Umsetzung
		alt	neu					
E 11b	Hauptstraße	L 1219	K 1403	Salacher Straße und Schloßstraße	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags bis zur Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung E 5 keine Geschwindigkeitsbeschränkung nach der Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung E 5	Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen und zusätzlich als Begleitmaßnahme zum Schutz des Radverkehrs Überschneidung mit Maßnahme Fahrbahnsanierung E 5	Kommune (mit RP)	~2.000 € Beschilderung
E 13	Poststraße	Gemeindestraße		Steinbeisstraße und Scheerstraße	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags / Tempo 30-Zone	Begleitmaßnahme zur Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung E 8 zur Vermeidung von Verlagerungseffekten Reduktion des Durchgangsverkehrs Wohnstraße, Harmonisierung der Geschwindigkeiten durch Ausweitung der Tempo-30-Regelungen auf den gesamten Abschnitt (Strecken- oder Zonenregelung) Verlagerungseffekte (Bündelung des Verkehrs) auf Stuttgarter Straße erwünscht Geschwindigkeitsreduzierung als Begleitmaßnahme zum Schutz des Radverkehrs Zonenregelung unter der Bedingung einer möglichen Verlegung der Buslinien von der Poststraße in die Stuttgarter Straße	Kommune	~13.000 € Beschilderung
E 17	Stuttgarter Straße / Ulmer Straße/ Scheerstraße	B 10	L 1214		Kreisverkehr	Verstetigung des Verkehrsablaufs	Kommune (mit RP)	~572.000 € Knotenpunktbau
E 18	Stuttgarter Straße	B 10	L 1214	150 m östlich Steinbeisstraße und Frauenstraße	Straßenraumorganisation / Straßenraumgestaltung	Rücknahme von Fahrstreifen Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn Querungsmöglichkeiten Begrünung (52 Bäume) Überschneidung mit Maßnahme Fahrbahnsanierung E 1	Kommune (mit RP)	~18.000 € Markierung ~55.000 € Bäume und Querungshilfe
E 19	Ulmer Straße	B 10	L 1214	Beundstraße und Osttangente	Straßenraumorganisation / Straßenraumgestaltung	Reduktion der für den Kfz-Verkehr nutzbaren Fahrbahnbreite Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn Querungsmöglichkeiten Begrünung (rund 30 Bäume) Überschneidung mit der Maßnahme Fahrbahnsanierung E 2	Kommune (mit RP)	~12.000 € Markierung ~35.000 € Bäume und Querungshilfe
E 20	Salacher Straße	L 1219	K 1403	Hauptstraße und Leibnizstraße	Straßenraumorganisation / Straßenraumgestaltung	Reduktion der für den Kfz-Verkehr nutzbaren Fahrbahnbreite durch Anlage von Schutzstreifen Überschneidung mit Maßnahme Fahrbahnsanierung E 3	Kommune (mit Kreis und RP)	~9.000 € Markierung
E 21	Holzheimer Straße	Gemeindestraße		Beginn der Wohnbebauung	Geschwindigkeitsdämpfung an der Ortseinfahrt (Mittelinsel)	Durchsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	Kommune	~52.000 € Einbau Mittelinsel inkl. Anpassen der der Fahrbahn
E 22	Hauptstraße	Gemeindestraße		Schloßstraße und Stuttgarter Straße	Markierung von Radfahrstreifen	Förderung des Radverkehrs	Kommune	~7.000 € Markierung
E 23	Ulmer Straße	B 10	L 1214	Karl-Liebknecht-Straße und Querspange Salach	Straßenraumorganisation / Straßenraumgestaltung	Rücknahme von Fahrstreifen Übernahme der Maßnahme der B 10 Rückbauplanung	RP (mit Kommune)	~235.000 € Rückbau Fahrstreifen und Rekultivierung

Anlage 4: Maßnahmentabelle - Gemeinde Salach

Nr.	Name	Straßenkategorie		Abschnitt (zwischen ... und ...)	Maßnahme	Begründung	Zuständigkeit für die Umsetzung der Maßnahme (in Abstimmung mit)	grob geschätzte Bruttogesamtkosten für die Umsetzung
		alt	neu					
Sa 2	Hauptstraße	K 1404		Ulmer Straße und Eislinger Straße	Fahrbahnsanierung nach Möglichkeit mit besonders lärmindernd wirkendem Asphalt	Fahrbahnschäden – festgestellt bei der Ortsbesichtigung Realisierung im Rahmen der Maßnahme Umgestaltung Sa 12 Überschneidung mit Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung Sa 4b	Kreis (mit Kommune)	~261.000 € Deckensanierung ~759.000 € grundhafter Ausbau
Sa 3	Hohenstaufenstraße, Hauptstraße	K 1404		Eislinger Straße und Eythstraße	Fahrbahnsanierung nach Möglichkeit mit besonders lärmindernd wirkendem Asphalt	Fahrbahnschäden – festgestellt bei der Ortsbesichtigung Realisierung im Rahmen der Maßnahme Umgestaltung Sa 13	Kreis (mit Kommune)	~409.000 € Deckensanierung ~1.188.000 € grundhafter Ausbau
Sa 4a	Hauptstraße	K 1404		Eislinger Straße und Eduardstraße	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ganztags	Maßnahme dient der Lärminderung Geschwindigkeitsreduzierung als Begleitmaßnahme zum Schutz des Radverkehrs Für eine Anordnung liegt derzeit keine Rechtsgrundlage vor. Keine Lärmbelastung oberhalb der Orientierungswerte der Lärmschutz- Richtlinien-StV. Planung aus verkehrlichen und städtebaulichen Überlegungen (Gemeinde Salach: Konzept „Neugestaltung Hauptstraße / Wilhelmstraße“, Stand Mai 2014) Überschneidung mit Maßnahme Fahrbahnsanierung Sa 2	Kommune (mit Kreis)	~1.000 € Beschilderung
Sa 4b	Hauptstraße	K 1404		Eduardstraße und Ottostraße	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags bis zur Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung Sa 2 Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags auch nach der Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung Sa 2	Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen und zusätzlich als Begleitmaßnahme zum Schutz des Radverkehrs Planung auch aus verkehrlichen und städtebaulichen Überlegungen (Gemeinde Salach: Konzept „Neugestaltung Hauptstraße / Wilhelmstraße“, Stand Mai 2014) Überschneidung mit Maßnahme Fahrbahnsanierung Sa 2	Kreis (mit Kommune)	~1.000 € Beschilderung
Sa 4c	Hauptstraße	K 1404		Ottostraße und Hauffstraße	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ganztags	Maßnahme dient der Lärminderung Geschwindigkeitsreduzierung als Begleitmaßnahme zum Schutz des Radverkehrs Für eine Anordnung liegt derzeit keine Rechtsgrundlage vor. Keine Lärmbelastung oberhalb der Orientierungswerte der Lärmschutz- Richtlinien-StV. Planung aus verkehrlichen und städtebaulichen Überlegungen (Gemeinde Salach: Konzept „Neugestaltung Hauptstraße / Wilhelmstraße“, Stand Mai 2014) Überschneidung mit Maßnahme Fahrbahnsanierung Sa 2	Kommune (mit Kreis)	~5.000 € Beschilderung
Sa 5	Wilhelmstraße	L 1219	K 1403	Hauptstraße und Lautertalstraße	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ganztags	Maßnahme dient der Lärminderung Geschwindigkeitsreduzierung als Begleitmaßnahme zum Schutz des Radverkehrs Für eine Anordnung liegt derzeit keine Rechtsgrundlage vor. Keine Lärmbelastung oberhalb der Orientierungswerte der Lärmschutz- Richtlinien-StV. Planung aus verkehrlichen und städtebaulichen Überlegungen (Gemeinde Salach: Konzept „Neugestaltung Hauptstraße / Wilhelmstraße“, Stand Mai 2014) Überschneidung mit Maßnahme Fahrbahnsanierung Sa 5a	Kommune (mit Kreis)	~8.000 € Beschilderung

Nr.	Name	Straßenkategorie		Abschnitt (zwischen ... und ...)	Maßnahme	Begründung	Zuständigkeit für die Umsetzung der Maßnahme (in Abstimmung mit)	grob geschätzte Bruttogesamtkosten für die Umsetzung
		alt	neu					
Sa 6	Hohenstaufenstraße, Hauptstraße	K 1404		Wilhelmstraße und Bismarckstraße	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ganztags	Maßnahme dient der Lärminderung Geschwindigkeitsreduzierung als Begleitmaßnahme zum Schutz des Radverkehrs Für eine Anordnung liegt derzeit keine Rechtsgrundlage vor. Keine Lärmbelastung oberhalb der Orientierungswerte der Lärmschutz- Richtlinien-StV. Planung aus verkehrlichen und städtebaulichen Überlegungen (Gemeinde Salach: Konzept „Neugestaltung Hauptstraße / Wilhelmstraße“, Stand Mai 2014) Überschneidung mit Maßnahme Fahrbahnsanierung Sa 3	Kommune (mit Kreis)	~9.000 € Beschilderung
Sa 5a	Wilhelmstraße	L 1219	K 1403	Hauptstraße und Hermannstraße	Straßenraumgestaltung / Straßenraumorganisation	Reduzierung der Fahrbahnbreite, Querungen, Begrünung gemäß Gemeinde Salach: Konzept „Neugestaltung Hauptstraße / Wilhelmstraße“, Stand Mai 2014	Kommune (mit Kreis und RP)	~469.000 € grundhafter Ausbau inkl. Fahrbahn Lärminderung nicht ursächlich
Sa 8	Bismarckstraße, Eythstraße	Gemeindestraße			Verkehrsorganisatorische und bauliche Maßnahmen (Einbahnstraßenregelungen und Sperrungen)	Begleitmaßnahme zur Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung Sa 6	Kommune	~29.000 € Umsetzung bauliche und organisatorische Maßnahmen
Sa 9	Hauptstraße / Stuttgarter Straße / Ulmer Straße	B 10	L 1214	Knotenpunkt	Veränderung der Verkehrsführung am Knotenpunkt mit Vorfahrtnoten inkl. Zulassen aller Verkehrsbeziehungen oder Einbau eines Kreisverkehrs	Vermeidung von Durchgangsverkehr in der Hauffstraße Maßnahme der B 10 Rückbauplanung (Knotenpunktumbau) Gemeinde Salach plant als Alternative zur B 10 Rückbauplanung den Umbau zu einem Kreisverkehr	Kommune (mit RP)	~359.000 € Knotenpunktumbau nach Rückbauplanung ~572.000 € Kreisverkehr Die genaue Kostenteilung muss im Rahmen der Detailplanung geklärt werden
Sa 10	Schillerstraße, Goethestraße, Reuteweg	Gemeindestraße		Hauptstraße und Wilhelmstraße	Verkehrsorganisatorische und bauliche Maßnahmen (Knoteneinengungen, Aufpflasterungen)	Begleitmaßnahme zur Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung Sa 5 und Sa 6	Kommune	~29.000 € Umsetzung bauliche Maßnahmen
Sa 11	Ulmer Straße / Stuttgarter Straße	B 10	L 1214	Teckstraße und Hauffstraße	Straßenraumgestaltung / Straßenraumorganisation	Rückbau auf einen Fahrstreifen je Richtung mit Verlegung der Fahrbahn auf die Südseite Maßnahme der B 10 Rückbauplanung	RP (mit Kommune)	~1.330.000 € Rückbau Fahrbahn Nordseite und Rekultivierung
Sa 12	Hauptstraße	K 1404		Ulmer Straße und Eislinger Straße inkl. Knotenpunkt Eislinger Straße	Straßenraumgestaltung / Straßenraumorganisation	Reduzierung der Fahrbahnbreite Querungen Begrünung gemäß Gemeinde Salach: Konzept „Neugestaltung Hauptstraße / Wilhelmstraße“, Stand Mai 2014 Überscheidung mit Maßnahme Fahrbahnsanierung Sa 2	Kommune (mit Kreis)	~1.372.000 € grundhafter Ausbau inkl. Fahrbahn

Nr.	Name	Straßenkategorie		Abschnitt (zwischen ... und ...)	Maßnahme	Begründung	Zuständigkeit für die Umsetzung der Maßnahme (in Abstimmung mit)	grob geschätzte Bruttogesamtkosten für die Umsetzung
		alt	neu					
Sa 13	Hauptstraße, Hohenstaufenstraße	K 1404		Eislinger Straße und Bismarckstraße inkl. Knotenpunkt Wilhelmstraße	Straßenraumgestaltung / Straßenraumorganisation	Schutzstreifen Reduzierung der Fahrbahnbreite Querungen Begrünung gemäß Gemeinde Salach: Konzept „Neugestaltung Hauptstraße / Wilhelmstraße“, Stand Mai 2014 Überscheidung mit Maßnahme Fahrbahnsanierung Sa 3	Kommune (mit Kreis)	~2.121.000 € grundhafter Ausbau inkl. Fahrbahn
Sa 14	Hauffstraße	K 1404		Hauptstraße und Burrenstraße	Straßenraumgestaltung / Straßenraumorganisation	Markierung Parkstände Optische Einengung des sehr breiten Straßenquerschnitts mit Maßnahme Sa 9 könnte der Handlungsdruck reduziert werden	Kommune (mit Kreis)	~18.000 € Markierung
Sa 17	Hauffstraße	K 1404		Beginn der Wohnbebauung	Geschwindigkeitsdämpfung an der Ortseinfahrt (Mittelinsel)	Durchsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	Kommune (mit Kreis)	~52.000 € Einbau Mittelinsel inkl. Anpassen der der Fahrbahn
Sa 18	Eislinger Straße	L 1219	K 1403	Beginn der Wohnbebauung	Geschwindigkeitsdämpfung an der Ortseinfahrt (Mittelinsel)	Durchsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	Kommune (mit Kreis und RP)	~52.000 € Einbau Mittelinsel inkl. Anpassen der der Fahrbahn
Sa 19	Lautertalstraße	L 1219	K 1403	Einmündung Stuifenstraße / Ramsberg	Geschwindigkeitsdämpfung an der Ortseinfahrt (Mittelinsel, Kreisverkehr)	Durchsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	Kommune (mit Kreis und RP)	~52.000 € Einbau Mittelinsel inkl. Anpassen der der Fahrbahn

Anlage 4: Maßnahmentabelle - Stadt Sülzen

Nr.	Name	Straßenkategorie		Abschnitt (zwischen ... und ...)	Maßnahme	Begründung	Zuständigkeit für die Umsetzung der Maßnahme (in Abstimmung mit)	grob geschätzte Bruttogesamtkosten für die Umsetzung
		alt	neu					
Sü 1	Donzdorfer Straße	L 1219	K 1403	Staufenecker Straße und Heidenheimer Straße	Fahrbahnsanierung nach Möglichkeit mit besonders lärmindernd wirkendem Asphalt	Fahrbahnschäden – festgestellt bei der Ortsbesichtigung Realisierung gemeinsam mit Maßnahme Sü 12	RP (mit Kreis und Kommune)	~111.000 € Deckensanierung
Sü 2	Donzdorfer Straße	B 466	K 1403	Heidenheimer Straße und Hillenbrandstraße	Fahrbahnsanierung nach Möglichkeit mit besonders lärmindernd wirkendem Asphalt	Fahrbahnschäden – festgestellt bei der Ortsbesichtigung	RP (mit Kreis und Kommune)	~197.000 € Deckensanierung
Sü 3	Hauptstraße	B 10	L 1214	Heidenheimer Straße und Mörikestraße	Fahrbahnsanierung nach Möglichkeit mit besonders lärmindernd wirkendem Asphalt	Fahrbahnschäden – festgestellt bei der Ortsbesichtigung Realisierung im Rahmen mit Maßnahme Sü 11c und Sü 16 Überschneidung mit Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung Sü 6	Kommune (mit RP)	~315.000 € Deckensanierung
Sü 4	Heidenheimer Straße	B 466	Gemeindestraße	Hauptstraße und Bahnhofstraße	Fahrbahnsanierung nach Möglichkeit mit besonders lärmindernd wirkendem Asphalt	Fahrbahnschäden, Hinweis der Anwohnenden und Ortsbesichtigung Realisierung im Rahmen mit Maßnahme Sü 14 Überschneidung mit Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung Sü 5a und Sü 5b	Kommune (mit RP)	~467.000 € Deckensanierung ~
Sü 5a	Heidenheimer Straße	B 466	Gemeindestraße	Bahnhofstraße und Bühlstraße	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags bis zur Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung Sü 4 Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts nach der Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung Sü 4	Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen und zusätzlich als Begleitmaßnahme zum Schutz des Radverkehrs Überschneidung mit Maßnahme Fahrbahnsanierung Sü 4	Kreis (mit RP und Kommune)	~3.000 € Beschilderung
Sü 5b	Heidenheimer Straße	B 466	Gemeindestraße	Barbarossastraße und Bachstraße	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts bis zur Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung Sü 4 keine Geschwindigkeitsbeschränkung nach der Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung Sü 4	Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen und zusätzlich als Begleitmaßnahme zum Schutz des Radverkehrs Überschneidung mit Maßnahme Fahrbahnsanierung Sü 4	Kreis (mit RP und Kommune)	~1.000 € Beschilderung
Sü 6	Hauptstraße	B 10	L 1214	Heidenheimer Straße und Mörikestraße	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags bis zur Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung Sü 3 Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts nach der Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung Sü 3	Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen und zusätzlich als Begleitmaßnahme zum Schutz des Radverkehrs Überschneidung mit Maßnahme Fahrbahnsanierung Sü 3	Kreis (mit RP)	~8.000 € Beschilderung
Sü 8	Heidenheimer Straße	B 466	Gemeindestraße	Hauptstraße und Bühlstraße	Durchfahrverbot Lkw > 7,5 t	verkehrslenkende Maßnahme im Zusammenhang mit der Realisierung der B 466n	Kreis (mit Kommune)	~1.000 € Beschilderung
Sü 8	Bachstraße, Johann-Georg-Straße, Bauschstraße	Gemeindestraße		Hauptstraße und Heidenheimer Straße	Durchfahrverbot Lkw > 7,5 t	Bündelung des Schwerverkehrs bis zur Realisierung der B 466n auf der Heidenheimer Straße verkehrslenkende Maßnahme in Verbindung mit Maßnahme Sü 11	Kreis (mit Kommune)	~1.000 € Beschilderung
Sü 9	Heidenheimer Straße	B 466	Gemeindestraße	Hauptstraße und Bahnhofstraße	Koordinierung der Lichtsignalanlagen (Grüne Welle) bei Tempo 30 alternativ: Rückbau LSA-geregelter Querungen	Verstetigung des Verkehrs	Kommune (mit RP)	~60.000 € Anpassung der Lichtsignalsteuerung
Sü 10	Knoten Donzdorfer Straße / Heidenheimer Straße	B 466	K 1403		Kleiner Kreisverkehr	Verstetigung des Verkehrs	Kommune (mit Kreis und RP)	~572.000 € Kreisverkehr

Nr.	Name	Straßenkategorie		Abschnitt (zwischen ... und ...)	Maßnahme	Begründung	Zuständigkeit für die Umsetzung der Maßnahme (in Abstimmung mit)	grob geschätzte Bruttogesamtkosten für die Umsetzung
		alt	neu					
Sü 11a	Knoten Stuttgarter Straße / Tobelstraße	B 10	L 1214		Reduzierung der Verkehrsfläche im Knotenpunkt	Verstetigung des Verkehrs Maßnahme der B 10 Rückbauplanung	RP (mit Kommune)	~377.000 € Knotenpunkumbau
Sü 11b	Knoten Hauptstraße / Heidenheimer Straße	B 10	L 1214		Kleiner Kreisverkehr	Verstetigung des Verkehrs Vermeidung von Durchgangsverkehr in der Bachstraße, Johann-Georg-Fischer-Straße und Bauschstraße	Kommune (mit RP)	~572.000 € Kreisverkehr
Sü 11c	Knoten Hauptstraße / Bachstraße	B 10	L 1214		Reduzierung der Verkehrsfläche im Knotenpunkt	Vermeidung von Durchgangsverkehr in der Bachstraße, Johann-Georg-Fischer-Straße und Bauschstraße Überschneidung mit Maßnahme Fahrbahnsanierung Sü 3	Kommune (mit RP)	~307.000 € Knotenpunkumbau
Sü 12	Donzdorfer Straße	L 1219	K 1403	Staufenecker Straße und Heidenheimer Straße	Straßenraumgestaltung / Straßenraumorganisation	Reduzierung der Fahrstreifenbreiten Schutzstreifen Haltestellenkap am Knoten mit der Heidenheimer Straße Überschneidung mit Maßnahme Fahrbahnsanierung Sü 1	Kommune (mit Kreis und RP)	~4.000 € Markierung ~37.000 € Haltestellenkap
Sü 13	Heidenheimer Straße	B 466	Gemeindestraße	Bahnhofstraße und Donzdorfer Straße	Straßenraumgestaltung / Straßenraumorganisation	Schutzstreifen Förderung des Radverkehrs	Kommune (mit Kreis)	~4.000 € Markierung
Sü 14	Heidenheimer Straße	B 466	Gemeindestraße	Hauptstraße und Bahnhofstraße	Straßenraumgestaltung / Straßenraumorganisation	südlich Barbarossastraße bauliche Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts inkl. Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an fünf Bereichen Überschneidung mit Maßnahme Fahrbahnsanierung Sü 4	Kommune (mit RP)	~910.000 € grundhafter Ausbau
Sü 15	Stuttgarter Straße	B 10	L 1214	Ortseingang und Heidenheimer Straße	Straßenraumgestaltung / Straßenraumorganisation	Rückbau auf einen Fahrstreifen je Richtung und Verlegung der Fahrbahn Maßnahme der B 10 Rückbauplanung Anlage von Radverkehrsanlagen	RP (mit Kommune)	~1.488.000 € Rückbau Fahrbahn Nordseite und Rekultivierung
Sü 16	Hauptstraße	B 10	L 1214	Heidenheimer Straße und Mörikestraße	Straßenraumgestaltung / Straßenraumorganisation	Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts Schutzstreifen Begrünung Verbreiterung der Gehwege Überschneidung mit Maßnahme Fahrbahnsanierung Sü 1	Kommune (mit RP)	~13.000 € Markierung Schutzstreifen ~976.000 € grundhafter Umbau
Sü 17a	Stuttgarter Straße	B 10	L 1214	auf Höhe Haydnstraße	Querungshilfe (Mittelinsel)	Förderung des Fußverkehrs gemäß Ortsentwicklungskonzept	Kommune (mit RP)	~41.000 € Einbau Mittelinsel inkl. Anpassen der der Fahrbahn
Sü 17b	Stuttgarter Straße	B 10	L 1214	auf Höhe Im Deutschen Hof	Querungshilfe (Mittelinsel)	Förderung des Fußverkehrs gemäß Ortsentwicklungskonzept	Kommune (mit RP)	~32.000 € Einbau Mittelinsel inkl. Anpassen der der Fahrbahn
Sü 17c	Hauptstraße	B 10	L 1214	auf Höhe Im Gäßle	Querungshilfe (Mittelinsel)	Förderung des Fußverkehrs gemäß Ortsentwicklungskonzept	Kommune (mit RP)	~52.000 € Einbau Mittelinsel inkl. Anpassen der der Fahrbahn
Sü 21	Stuttgarter Straße	B 10	L 1214	Beginn der Wohnbebauung	Geschwindigkeitsdämpfung an der Ortseinfahrt (Mittelinsel)	Durchsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	Kommune (mit RP)	~52.000 € Einbau Mittelinsel inkl. Anpassen der der Fahrbahn

Maßnahmenplanung

Modellprojekt Lärmsanierung für Eislingen, Salach und Süßen



6. März 2015

LK Argus GmbH



Maßnahmenplanung

Modellprojekt Lärmsanierung für Eislingen, Salach und Süßen

Auftraggeber

**Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Baden-Württemberg**

Hauptstätter Straße 67
70178 Stuttgart

LK Argus GmbH

Novalisstraße 10
D-10115 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de
www.LK-argus.de

Bearbeitung

Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs
Dipl.-Ing. Alexander Reimann
Dipl.-Ing. Jörg Leben

Berlin, 6. März 2015

1	Einleitung	1
2	Bestandsanalyse	1
2.1	Auswertung der Lärmkartierung	1
2.1.1	Straßenverkehr	1
2.1.2	Schienenverkehr	5
2.2	Analyse der Verkehrssituation	7
2.2.1	Straßenklassifizierung	8
2.2.2	Verkehrsstärken und Schwerverkehrsanteile	10
2.2.3	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten	17
2.2.4	Fahrbahnoberflächen und Fahrbahnzustände	17
2.2.5	Ausbauzustände und Organisation des Straßenraumes	20
2.3	Relevante Planungen und Unterlagen	23
2.3.1	Übergeordnete Planungen	23
2.3.2	Planungen und Konzepte der Stadt Eislingen/Fils	26
2.3.3	Planungen und Konzepte der Gemeinde Salach	29
2.3.4	Planungen und Konzepte der Stadt Süßen	32
3	Maßnahmenplanung	35
3.1	Fahrbahnoberflächen	39
3.2	Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	43
3.3	Verkehrsführung	76
3.4	Straßenraumgestaltung	85
4	Zusammenfassung	93
	Tabellenverzeichnis	97
	Abbildungsverzeichnis	98
	Anlagen	101



MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
Modellprojekt
Lärmsanierung
Maßnahmenplanung
6. März 2015

1 Einleitung

Im Rahmen des Modellprojektes Lärmsanierung Eislingen / Salach / Süßen werden lärmindernde Maßnahmen für die Modellprojektkommunen erarbeitet. Gegenstand sind die im Rahmen des Modellvorhabens abgestimmten Lärmsanierungsgebiete für Eislingen, Salach und Süßen.

Die Planung basiert auf dem Straßennetz für den Prognosezustand 2017 / 2018. Dieser enthält neben den vorhandenen Straßen die Ortsumfahrung Süßen (B 466) und die Vervollständigung der Bundesstraße B 10_{neu} in Richtung Gingen. Entsprechend liegen der Planung die mit den infrastrukturellen Veränderungen verbundenen zukünftigen Verkehrsstärken und Schwerverkehrsanteile zugrunde. Außerdem ist die aktualisierte und auf dem Prognosezustand 2017 / 2018 basierende Lärmkartierung des Straßen- und Schienenverkehrs Grundlage der Planung.

Für die Maßnahmenplanung im Rahmen des Modellprojektes Lärmsanierung werden vereinbarungsgemäß der 24-Stundenwert (L_{DEN}) 65 dB(A) und der Nachtwert (L_{Night}) 55 dB(A) als Auslösewerte herangezogen.

2 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse ist die Grundlage für die Maßnahmenplanung. Sie enthält die Auswertung der Lärmkartierung, die Analyse der Verkehrssituation und die bereits vorhandenen Planungen und Unterlagen mit Relevanz für die Maßnahmenplanung.

2.1 Auswertung der Lärmkartierung

2.1.1 Straßenverkehr

Auf Grundlage der Lärmkartierung für den Prognose-Nullfall mit dem Straßennetz 2017/2018 werden diejenigen Straßenabschnitte identifiziert, in denen Handlungsbedarf zur Lärminderung besteht. Diese Straßenabschnitte werden nachfolgend als Lärmbrennpunkte Straßenverkehr bezeichnet.

Die Straßenabschnitte werden aufgrund der in der Lärmkartierung berechneten Pegelhöhen an den Immissionspunkten der Häuserfassaden und in Anlehnung an den Erlass zur Lärmaktionsplanung des Landes Baden-Württemberg ermittelt. Ausgewählt werden alle jene Straßenabschnitte, an denen für mehrere Wohngebäude die gesundheitsrelevanten Auslösewerte von $L_{DEN, Straße}$ 65 dB(A) und / oder $L_{Night, Straße}$ 55 dB(A) überschritten werden. Die entsprechenden Bereiche sind in der Abbildung 1 für das Sanierungsgebiet Eislingen/Fils, in der Abbildung 2 für das Sanierungsgebiet Salach und in der Abbildung 3 für das Sanierungsgebiet Süßen auf Grundlage der Lärmkartierung dargestellt.

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen

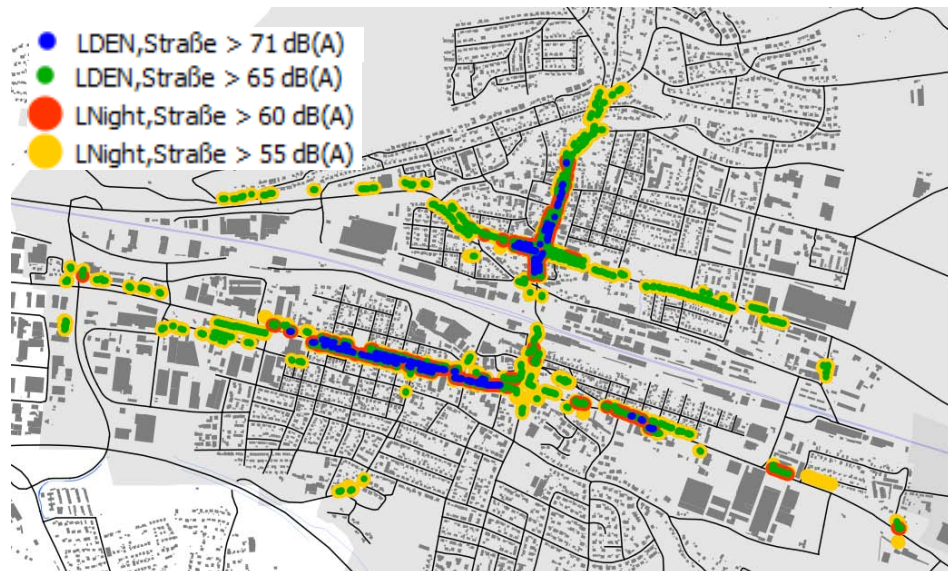
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Ergänzend stellen die Abbildungen auch die Straßenabschnitte dar, in denen die für die Anordnung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen erforderlichen Immissionspegel an den Häuserfassaden von $L_{DEN, Straße} 71 \text{ dB(A)}$, $L_{DEN, Straße} 65 \text{ dB(A)}$ überschritten werden.

Abbildung 1: Überschreitung der Pegelwerte im Sanierungsgebiet Eislingen/Fils zur Bestimmung der Lärmbrennpunkte im Straßenverkehr



Quelle: Eigene Darstellung auf Karten- und Datengrundlage der Lärmkartierung 2014.

Für das Sanierungsgebiet Eislingen/Fils resultieren daraus die in Tabelle 1 dargestellten Lärmbrennpunkte des Straßenverkehrs.

Tabelle 1: Lärmbrennpunkte Straßenverkehr im Sanierungsgebiet Eislingen/Fils

Lärmbrennpunkte Straßenverkehr im Sanierungsgebiet Eislingen/Fils	
Göppinger Straße, Hindenburgstraße	zwischen dem Beginn der Bebauung und Charlottenstraße
Hauptstraße	zwischen Stuttgarter Straße und Schloßstraße
	zwischen Schloßstraße und Schmalzgartenweg
	zwischen Schmalzgartenweg und Brunnenweilerstraße
Holzheimer Straße	zwischen Wiesenstraße und Albstraße
	zwischen Eberhardstraße und Stuttgarter Straße
Jahnstraße	zwischen Charlottenstraße und Hauptstraße
Poststraße	zwischen Steinbeisstraße und Zeppelinstraße
Salacher Straße	zwischen Hauptstraße und Beltstraße
Scheerstraße	zwischen Poststraße und Stuttgarter Straße
Stuttgarter Straße	zwischen L1217a _{neu} und Kornbergstraße
	zwischen Kornbergstraße und Hauptstraße

Lärmbrennpunkte Straßenverkehr im Sanierungsgebiet Eisingen/Fils

Ulmer Straße	zwischen Hauptstraße und Weberstraße
	zwischen Weberstraße und Beundstraße
	zwischen Beundstraße und Goethestraße
	zwischen Goethestraße und Mozartstraße
	zwischen Osttangente und Einfahrt Eichenbach-Stadion

MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Für das Sanierungsgebiet Salach werden mit Hilfe der Lärmkartierung die in Tabelle 2 genannten Lärmbrennpunkte des Straßenverkehrs bestimmt.

Tabelle 2: Lärmbrennpunkte Straßenverkehr im Sanierungsgebiet Salach

Lärmbrennpunkte Straßenverkehr im Sanierungsgebiet Salach

Eislinger Straße	zwischen Unterdorfstraße und Hauptstraße
Hauffstraße	zwischen Hauptstraße und Burrenstraße
Hauptstraße	zwischen Eduardstraße und Ottostraße
	zwischen Uferstraße und Stuttgarter Straße
Hauptstraße, Hohenstauferstraße	zwischen Eduardstraße und Eythstraße
Stuttgarter Straße	zwischen Hauptstraße und Hauffstraße
Ulmer Straße	zwischen Teckstraße und Hauptstraße
Wilhelmstraße	zwischen Hauptstraße und Lautertalstraße

Abbildung 2: Überschreitung der Pegelwerte im Sanierungsgebiet Salach zur Bestimmung der Lärmbrennpunkte Straßenverkehr



Quelle: Eigene Darstellung auf Karten- und Datengrundlage der Lärmkartierung 2014.

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung

6. März 2015



Für das Sanierungsgebiet Süßen ergeben sich die in Tabelle 3 zusammengefassten Lärmbrennpunkte des Straßenverkehrs.

Tabelle 3: Lärmbrennpunkte Straßenverkehr im Sanierungsgebiet Süßen

Lärmbrennpunkte Straßenverkehr im Sanierungsgebiet Süßen	
Donzdorfer Straße	zwischen Staufenecker Straße und Heidenheimer Straße
	zwischen Heidenheimer Straße und Hillenbrandstraße
Hauptstraße	zwischen Heidenheimer Straße und Bachstraße
	zwischen Bachstraße und Mörikestraße
Heidenheimer Straße	zwischen Bahnhofstraße und Lange Straße
	zwischen Lange Straße und Bühlstraße
	zwischen Bauschstraße und Barbarossastraße
	zwischen Barbarossastraße und Bachstraße
	zwischen Bachstraße und Stuttgarter Straße
Stuttgarter Straße	zwischen Tobelstraße und Heidenheimer Straße

Abbildung 3: Überschreitung der Pegelwerte im Sanierungsgebiet Süßen zur Bestimmung der Lärmbrennpunkte Straßenverkehr



Quelle: Eigene Darstellung auf Karten- und Datengrundlage der Lärmkartierung 2014.

Die Grünenberger Straße ist trotz der mit der Lärmkartierung ermittelten Auslösewertüberschreitungen von $L_{DEN, Straße}$ 65 dB(A) und $L_{Night, Straße}$ 55 dB(A) nicht als Lärmbrennpunkt definiert. Die Auslösewerte werden mit maximal $L_{DEN, Straße}$ 66 dB(A) und $L_{Night, Straße}$ 56 dB(A) geringfügig überschritten. Nach dem Prognose-Nullfall liegt für die Grünenberger Straße eine Verkehrsstärke von 4.700 Kfz/24h vor. Diese liegt über dem Wert in der parallel westlich verlaufenden Hauptverkehrsstraße Schlater Straße (3.300 Kfz/24h). Die durchgeführte Ortsbegehung lässt jedoch eine geringere Verkehrsstärke in der Grünenberger

Straße erwarten. In Anbetracht der geringen Auslösewertüberschreitungen bei zugrunde gelegter Verkehrsstärke von 4.700 Kfz/24h und der Vor-Ort-Einschätzung einer geringeren Verkehrsstärke ist von einer Unterschreitung der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung auszugehen.

Abbildung 4: Situation bei der Ortsbegehung am 11. Juli 2014 gegen 9.30 Uhr in der Grünenberger Straße



Quelle: LK Argus, Juli 2014.

2.1.2 Schienenverkehr

Ergänzend wurden auf Grundlage der Lärmkartierung die Bereiche der Sanierungsgebiete identifiziert, in denen mit Bezug auf den Lärm der Eisenbahn die gesundheitsrelevanten Auslösewerte von $L_{DEN, Bahn}$ 65 dB(A) (Gesamtag) und / oder $L_{Night, Bahn}$ 55 dB(A) (nachts) überschritten werden. In allen drei Sanierungsgebieten betreffen die Auslösepegel $L_{Night, Bahn} > 55$ dB(A) (nachts) weitaus großräumigere Bereiche als die Auslösepegel $L_{DEN, Bahn} > 65$ dB(A) (Gesamtag).

Die folgenden Abbildungen fassen die Lärmbrennpunkte Straßenverkehr und die mit Immissionspegeln $L_{Night, Bahn} > 55$ dB(A) verlärmten Bereiche für die Sanierungsgebiete in Eisingen/Fils, Salach und Süßen zusammen. Die Maßnahmenplanung arbeitet vordringlich für diese Bereiche Maßnahmen zur Lärmmin-derung aus.

MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

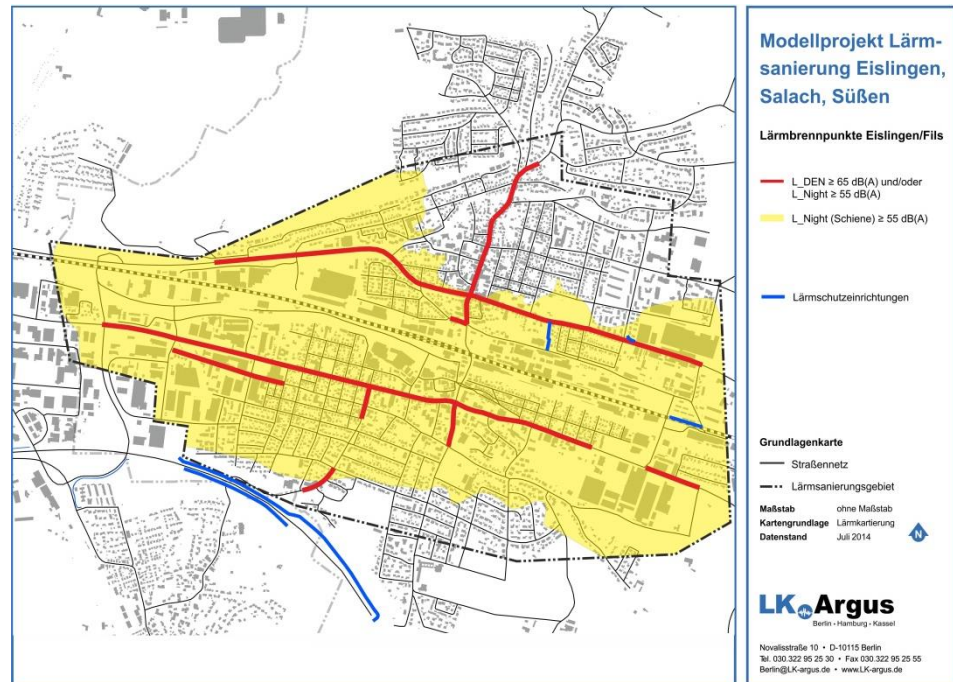
Maßnahmenplanung
6. März 2015



MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**
Maßnahmenplanung
6. März 2015

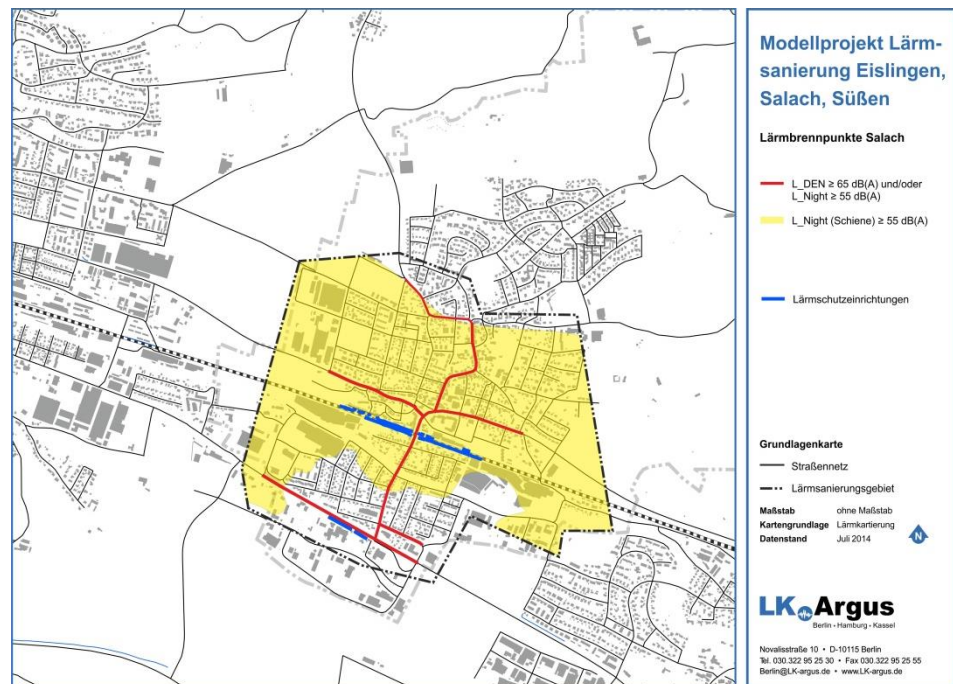


Abbildung 5: Lärmbrennpunkte im Sanierungsgebiet Eislingen/Fils



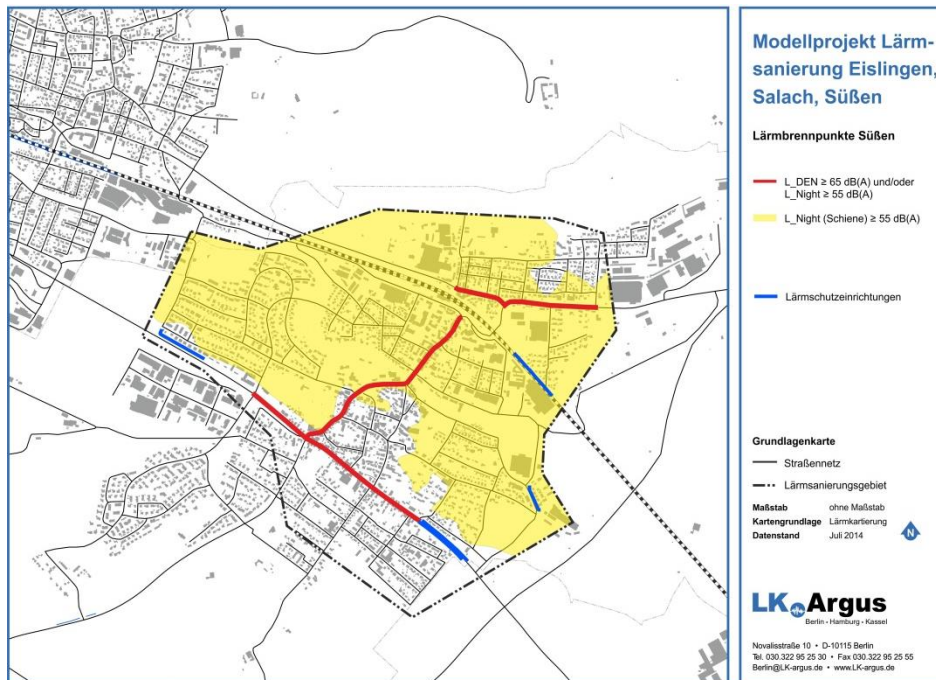
Quelle: Eigene Darstellung auf Karten- und Datengrundlage der Lärmkartierung 2014.

Abbildung 6: Lärmbrennpunkte im Sanierungsgebiet Salach



Quelle: Eigene Darstellung auf Karten- und Datengrundlage der Lärmkartierung 2014.

Abbildung 7: Lärmbrennpunkte im Sanierungsgebiet Süßen



Quelle: Eigene Darstellung auf Karten- und Datengrundlage der Lärmkartierung 2014.

MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**
Maßnahmenplanung
6. März 2015



2.2 Analyse der Verkehrssituation

Die Lärmkartierung und die Maßnahmenplanung erfolgen im Rahmen des Modellprojektes auf Basis der Straßenverkehrsinfrastruktur und der Straßenverkehrsdaten des Prognose-Nullfalles mit dem Straßennetz 2017 / 2018. Dieser Planfall berücksichtigt die Realisierung der B 10_{neu} zwischen Göppingen und Gingen sowie der Ortsumfahrung Süßen (B 466_{neu}).

Mit diesen beiden Infrastrukturmaßnahmen ergeben sich Verkehrsstärken und Schwerverkehrsanteile, die sich von den Aktuellen unterscheiden. Die folgende Analyse der Verkehrssituation beruht entsprechend auf dem Prognose-Nullfall. Die weiteren relevanten verkehrlichen Aspekte Ausbauzustand, zulässige Höchstgeschwindigkeit, Fahrbahnoberfläche und Fahrbahnzustand bleiben im Bestandsnetz von den genannten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen des Prognose-Nullfalles unberührt und entsprechen der heutigen Situation.

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süssen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



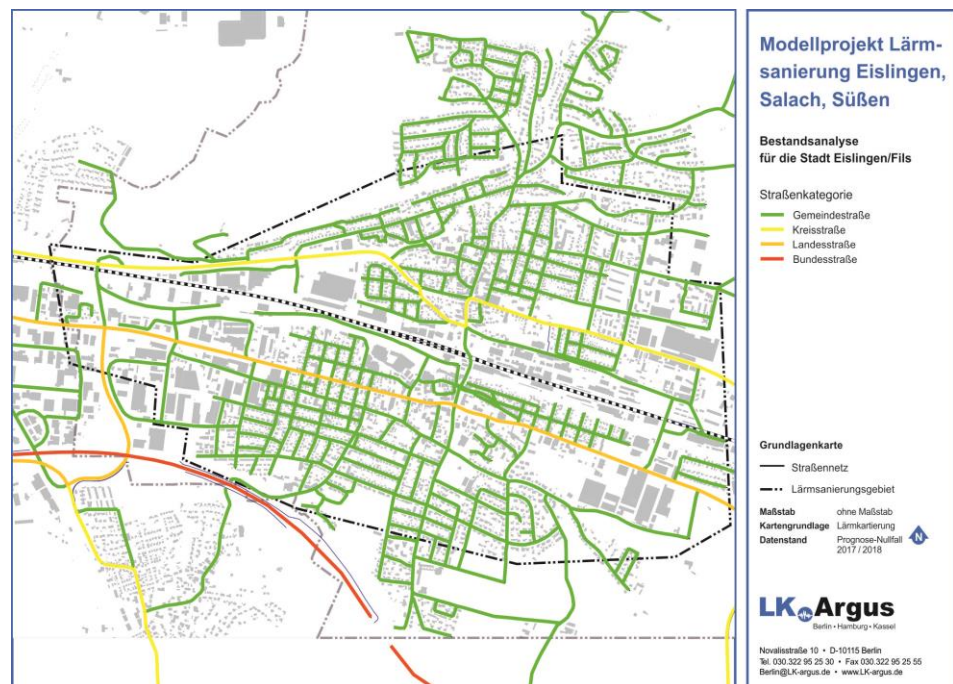
2.2.1 Straßenklassifizierung

Mit dem Neubau der B 10_{neu} und der OU B 466 wird gemäß Vereinbarung zur Abstufung von Straßenabschnitten (März 2007) die Klassifizierung des Straßennetzes geändert. Nach der Umstufung verlaufen durch die Sanierungsgebiete folgende Landes- und Kreisstraßen (Abbildung 8, Abbildung 9, Abbildung 10):

- Landesstraße L 1214 (B 10_{alt}):
Stuttgarter Straße, Ulmer Straße (Eislingen), Ulmer Straße, Stuttgarter Straße (Salach), Stuttgarter Straße und Hauptstraße (Süssen),
- Landesstraße L 1218 (K 1426_{alt}): Schlater Straße (Süssen),
- Kreisstraße K 1403 (L 1219_{alt} und B 466_{alt}):
Göppinger Straße, Hindenburgstraße, Hauptstraße, Salacher Straße (Eislingen), Eislinger Straße, Hauptstraße, Wilhelmstraße, Lautertalstraße (Salach), Donzdorfer Straße (Süssen),
- Kreisstraße K 1404:
Hohenstufenstraße, Hauptstraße, Hauffstraße (Salach).

Alle weiteren Straßenabschnitte sind innerhalb der Sanierungsgebiete nach der Umstufung als Gemeindestraßen klassifiziert. Dies betrifft auch die aktuell noch als Bundesstraße B 466 klassifizierte Heidenheimer Straße in Süssen.

Abbildung 8: Klassifizierung der untersuchten Straßen im Sanierungsgebiet Eislingen/Fils

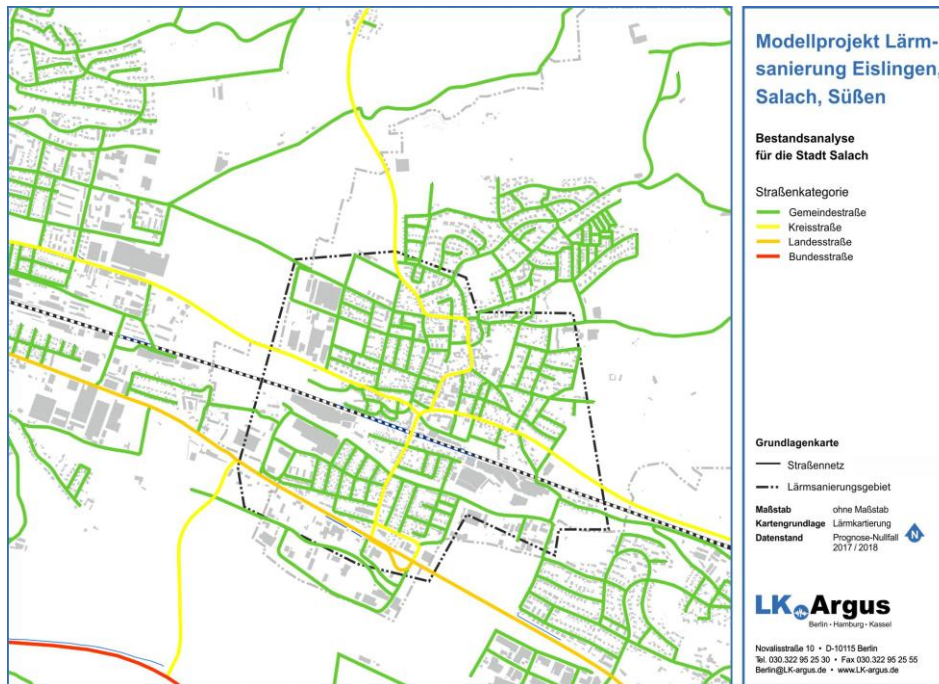


Quelle: Eigene Darstellung auf Karten- und Datengrundlage der Lärmkartierung 2014 und des Prognose-Nullfalles 2017 / 2018.

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**
Maßnahmenplanung
6. März 2015

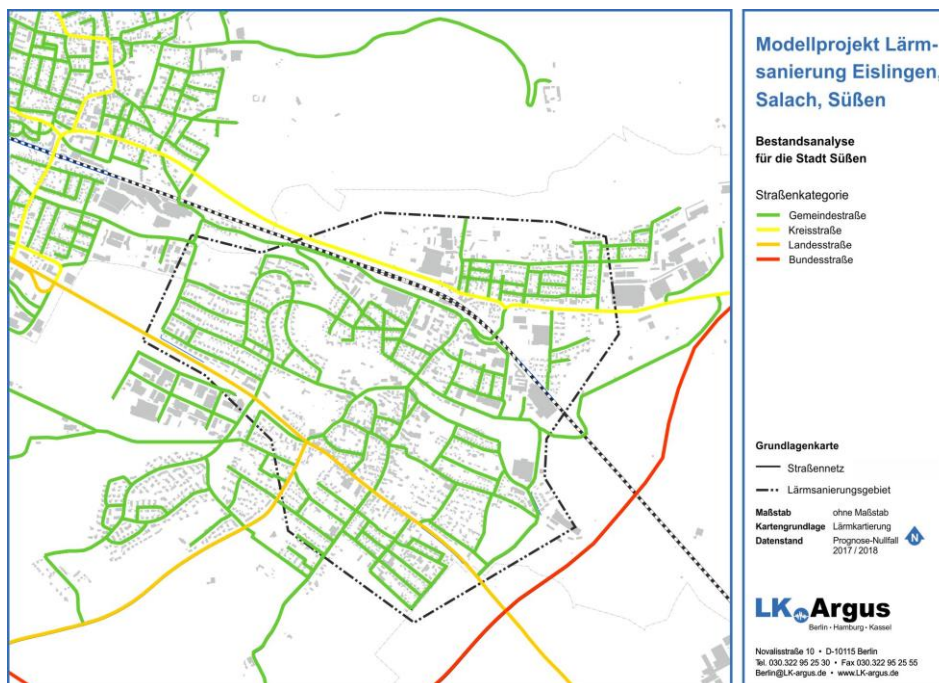


Abbildung 9: Klassifizierung der untersuchten Straßen im Sanierungsgebiet Salach



Quelle: Eigene Darstellung auf Karten- und Datengrundlage der Lärmkartierung 2014 und des Prognose-Nullfalles 2017 / 2018.

Abbildung 10: Klassifizierung der untersuchten Straßen im Sanierungsgebiet Süßen



Quelle: Eigene Darstellung auf Karten- und Datengrundlage der Lärmkartierung 2014 und des Prognose-Nullfalles 2017 / 2018.

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



2.2.2 Verkehrsstärken und Schwerverkehrsanteile

Die folgenden Daten entstammen dem Modell der Lärmkartierung 2014, das die Verkehrsdaten des Prognose-Nullfalles nutzt.

Sanierungsgebiet Eislingen/Fils

In Ost-West-Relation treten die höchsten Verkehrsstärken im Prognose-Nullfall auf dem Straßenzug Göppinger Straße (16.900 bis 17.600 Kfz/24h) – Jahnstraße (14.400 Kfz/24h) – Salacher Straße (11.300 bis 12.600 Kfz/24h) sowie dem Straßenzug Stuttgarter Straße (19.700 bis 25.500 Kfz/24h) – Ulmer Straße (13.900 bis 15.200 Kfz/24h) auf.

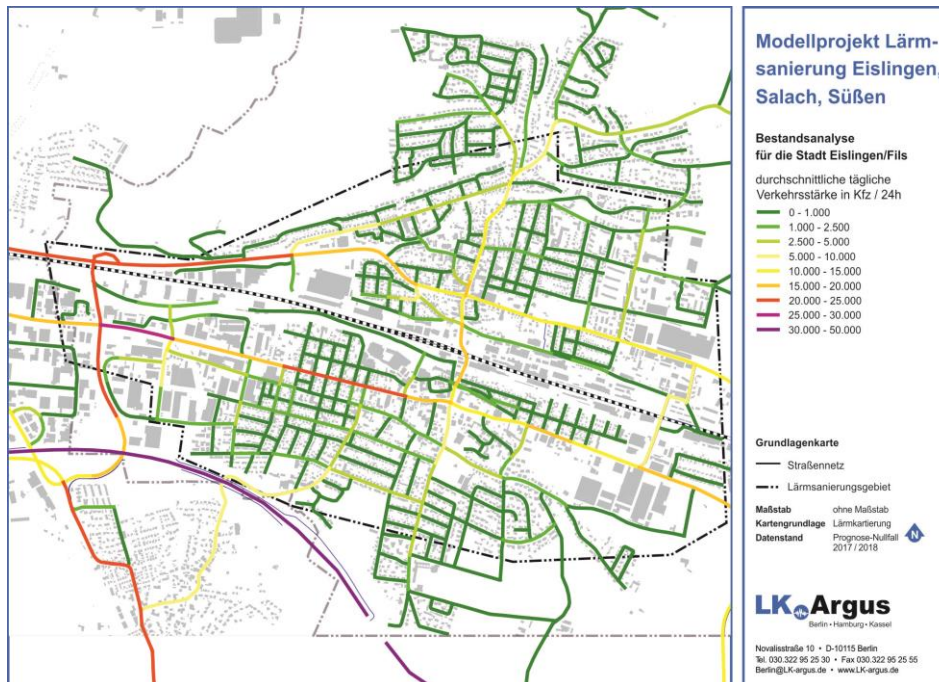
In Nord-Süd-Relation tragen die Hauptstraße (12.000 bis 17.900 Kfz/24h), die Scheerstraße (bis zu 6.800 Kfz/24h), die Holzheimer Straße (bis zu 5.500 Kfz/24h), die Osttangente / Beltstraße (5.500 bis 5.900 Kfz/24h) und die Westtangente (21.800 Kfz/24h) zukünftig die höchsten Verkehrsstärken.

Darüber hinaus besitzen folgende Straßen wegen ihrer im Vergleich zum sonstigen Straßennetz höheren Verkehrsstärken ebenfalls eine gehobene verkehrliche Funktion:

- die Weingartenstraße mit bis zu 5.200 Kfz/24h,
- der Straßenzug Talstraße - Leibnizstraße mit bis zu 5.000 Kfz/24h,
- die Hindenburgstraße mit 3.500 Kfz/24h,
- die Albstraße mit bis zu 3.000 Kfz/24h und
- der Straßenzug Poststraße - Bergstraße, Beundstraße mit bis zu 3.800 Kfz/24h.

Die Lärmbrennpunkte mit Pegeln über L_{DEN} 65 dB(A) und / oder L_{Night} 55 dB(A) liegen alle in den voran genannten Straßen.

Abbildung 11: Verkehrsstärken in Eislingen/Fils
(Prognose-Nullfall 2017 / 2018)



MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**
Maßnahmenplanung
6. März 2015



Quelle: Eigene Darstellung auf Karten- und Datengrundlage der Lärmkartierung 2014 und des Prognose-Nullfalles 2017 / 2018.

Für die Maßnahmenfindung ist in Bezug auf den Schwerverkehr von Bedeutung, welchen Anteil er an der Gesamtlärmbelastung des Straßenverkehrs hat. Liegt der Lkw-Beitrag zur gesamten Geräuschbelastung einer Straße oberhalb von 40 %, sind Lärm-minderungsmaßnahmen, die nur den Pkw betreffen, unwirtschaftlich. An einer derartigen Straße sollten auch die Lkw in das Lärm-minderungskonzept eingezogen werden. Die Schwelle von 40 % wird in der Regel überschritten, wenn der Lkw-Anteil am gesamten durchschnittlichen Kfz-Tagesverkehr über 7 % liegt.¹

Im Sanierungsgebiet Eislingen/Fils werden Schwerverkehrsanteile von maximal 6 % an Straßen mit mehr als 10.000 Kfz/24h erreicht. Diese Anteile bewegen sich in einem für innerstädtische Hauptverkehrsstraßen üblichen Rahmen und sind keine Besonderheit. Für die Lärmbrennpunkte an diesen Straßen lässt sich der Schwerverkehr somit als hervorzuhebendes lärmverursachendes Element ausschließen.

Als einziger Lärmbrennpunkt des Straßenverkehrs mit hohem Schwerverkehrs-anteil verbleibt die Poststraße. Der Schwerverkehrsanteil von bis zu 13 % resultiert hier aus einer geringen Grundbelastung von 600 bis 2.400 Kfz/24h in Verbindung mit dem Linienbusverkehr.

¹ Umweltbundesamt: Handbuch Lärm-minderungspläne, Berichte 7/94.

MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen

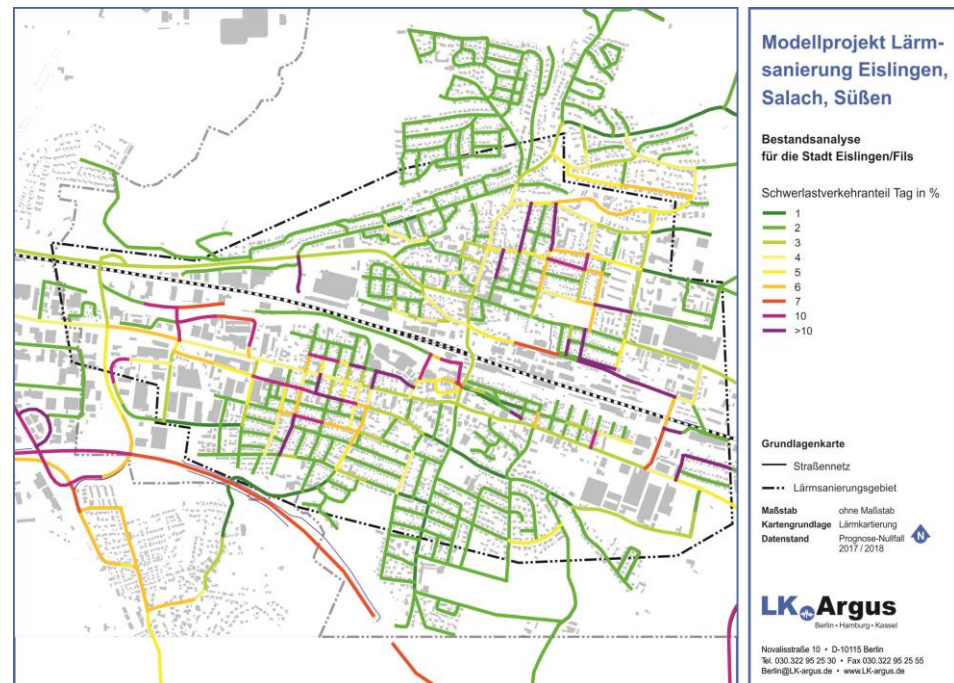
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Bei allen weiteren Lärmbrennpunkten ist der prognostizierte Schwerverkehrsanteil für die Maßnahmenplanung nicht von Bedeutung.

Abbildung 12: Schwerverkehrsanteil in Eisingen/Fils
(Prognose-Nullfall 2017 / 2018)



Quelle: Eigene Darstellung auf Karten- und Datengrundlage der Lärmkartierung 2014 und des Prognose-Nullfalles 2017 / 2018.

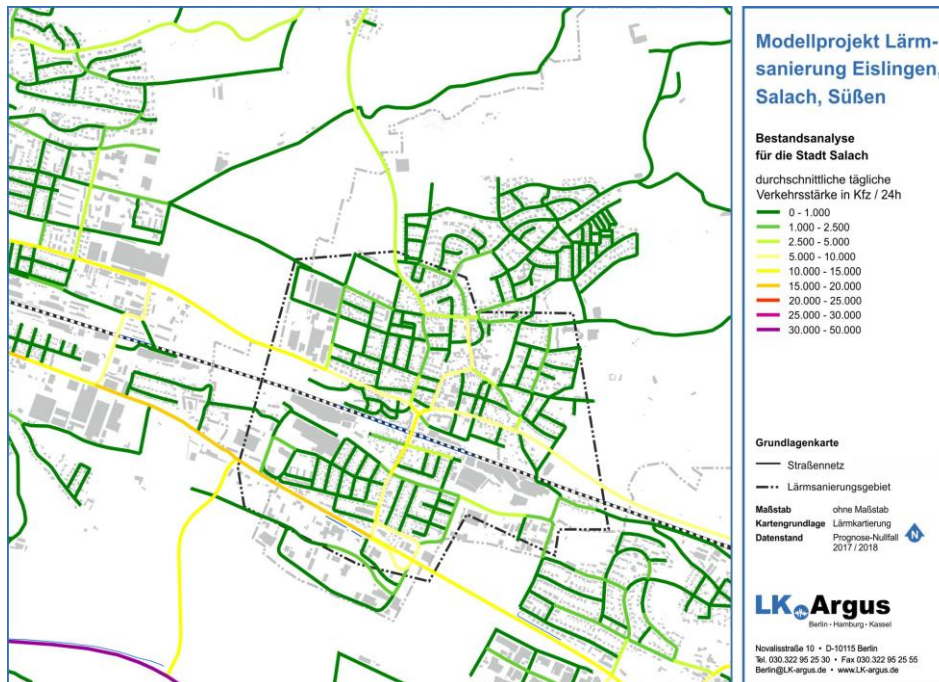
Sanierungsgebiet Salach

Im Prognose-Nullfall tragen die Ulmer Straße (17.600 Kfz/24h), die Stuttgarter Straße (11.800 Kfz/24h), die Eislinger Straße (9.900 Kfz/24h) und die Wilhelmstraße (mit bis zu 7.200 Kfz/24h) die Hauptlasten des Kfz-Verkehrs in Ost-West-Relation. In Nord-Süd-Relation kommt der Hauptstraße (südlich der Bahn bis zu 12.900 Kfz/24h, nördlich der Bahn bis zu 6.500 Kfz/24h) und der Hohenstaufenstraße (bis zu 4.400 Kfz/24h) eine gehobene verkehrliche Funktion innerhalb des Sanierungsgebietes Salach zu. Die Hauffstraße mit 7.000 Kfz/24h verbindet die Hauptstraße mit der Stuttgarter Straße / Ulmer Straße. Sie dient darüber hinaus der Anbindung des südlich der Stuttgarter Straße / Ulmer Straße befindlichen Gewerbegebietes.

Weitere Abschnitte mit höheren Verkehrsstärken sind die Verbindung über Reuteweg, Goethestraße und Schillerstraße mit 2.600 bis 3.300 Kfz/24h (kurzwegige Verknüpfung Hauptstraße – Wilhelmstraße) und die Bismarckstraße mit 2.400 bis 2.700 Kfz/24h (kurzwegige Verknüpfung Hohenstaufenstraße – Eislinger Straße / Wilhelmstraße).

Die Lärmbrennpunkte mit Überschreitung von Immissionspegeln L_{DEN} 65 dB(A) und / oder L_{Night} 55 dB(A) liegen alle in den voran genannten Straßen.

Abbildung 13: Verkehrsstärken in Salach
(Prognose-Nullfall 2017 / 2018)



Quelle: Eigene Darstellung auf Karten- und Datengrundlage der Lärmkartierung 2014 und des Prognose-Nullfalles 2017 / 2018.

In den Straßenabschnitten des Sanierungsgebietes Salach werden Schwerverkehrsanteile von maximal 7 % erreicht. Diese Anteile bewegen sich in einem für innerstädtische Hauptverkehrsstraßen üblichen Rahmen. Für die Salacher Lärmbrennpunkte ist der Schwerverkehr daher kein hervorzuhebender Lärmverursacher.

MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**
Maßnahmenplanung
6. März 2015



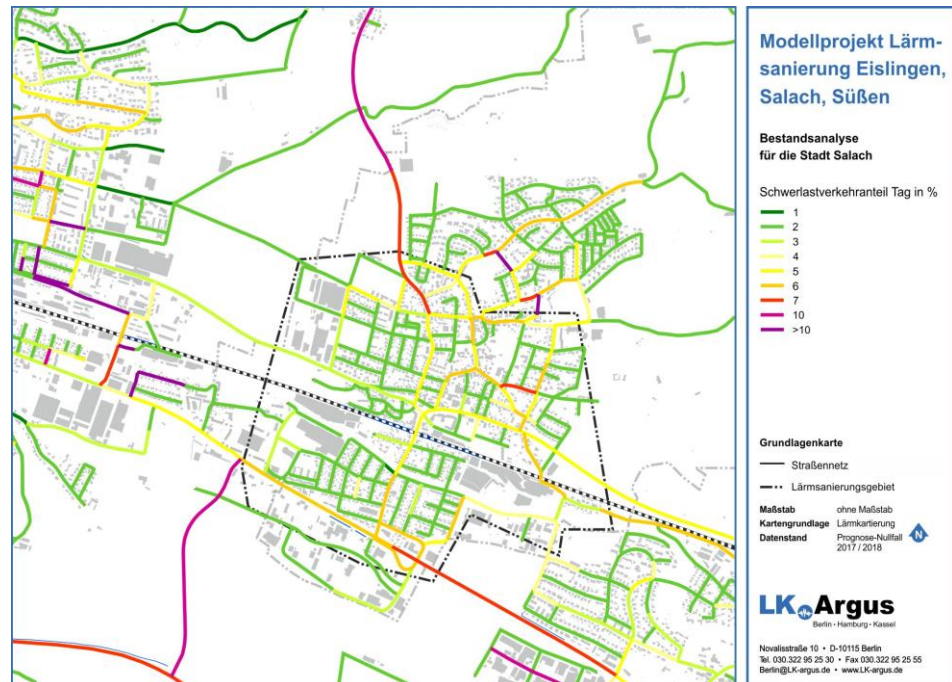
MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Abbildung 14: Schwerverkehrsanteil in Salach
(Prognose-Nullfall 2017 / 2018)



Quelle: Eigene Darstellung auf Karten- und Datengrundlage der Lärmkartierung 2014 und des Prognose-Nullfalles 2017 / 2018.

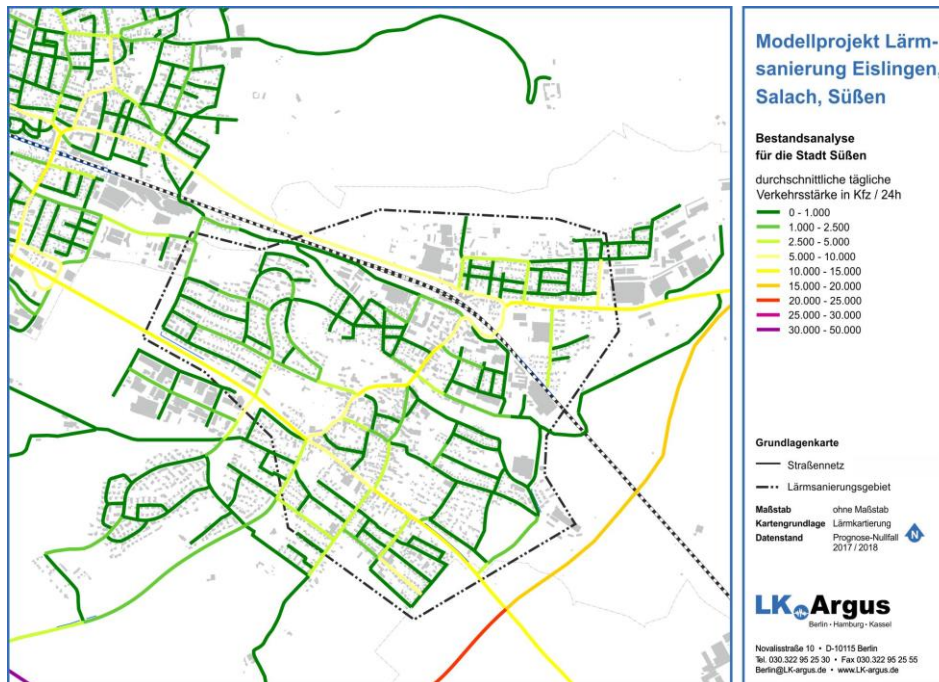
Sanierungsgebiet Süßen

Mit Realisierung der Ortsumgehung Süßen (B 466_{neu}) und Vervollständigung der Bundesstraße B 10_{neu} in Richtung Gingen stellen sich gemäß Prognose-Nullfall folgende Verkehrsstärken im Sanierungsgebiet Süßen ein. In der Stuttgarter Straße (11.800 bis 13.300 Kfz/24h), der Hauptstraße (8.200 bis 11.200 Kfz/24h), der Donzdorfer Straße (7.700 bis 13.400 Kfz/24h) und der Heidenheimer Straße (9.700 bis 10.500 Kfz/24h) verkehren im Tagesmittel die meisten Kraftfahrzeuge. Die als eine Anbindung an die B 10_{neu} dienende Schlater Straße ist zukünftig mit bis zu 3.500 Kfz/24h belastet.

Im südlichen Kernstadtbereich verkehren über die Verbindung Bachstraße, Johann-Georg-Fischer-Straße 2.500 bis 2.900 Kfz/24h. Die mit Einzelhandels-einrichtungen versehene Bühlstraße nutzen zukünftig im Tagesmittel bis zu 2.800 Kfz/24h.

Die Lärmbrennpunkte mit Pegeln über L_{DEN} 65 dB(A) und / oder L_{Night} 55 dB(A) befinden sich alle in den voran genannten Straßen.

Abbildung 15: Verkehrsstärken in Süßen
(Prognose-Nullfall 2017 / 2018)



Quelle: Eigene Darstellung auf Karten- und Datengrundlage der Lärmkartierung 2014 und des Prognose-Nullfalles 2017 / 2018.

Auch auf den Hauptverkehrsstraßen des Sanierungsgebietes Süßen werden Schwerverkehrsanteile von maximal 7 % erreicht. Diese Anteile bewegen sich in einem für innerstädtische Hauptverkehrsstraßen üblichen Rahmen. Der Schwerverkehr ist daher auch hier kein allgemein hervorzuhebender Lärmverursacher.

Schwerverkehrsanteile von mehr als 7 % werden jedoch für die Grünberger Straße und die Öschstraße prognostiziert. Der Anteil ergibt sich hier aus den in der Ortsrandlage befindlichen Gewerbestandorten, die über die genannten Straßen an die Hauptstraße angebunden sind. Alternative Verbindungen bestehen nicht. Beide Straßen sind nicht als Lärmbrennpunkte des Straßenverkehrs definiert und besitzen somit kein unmittelbares Handlungsbedürfnis für lärmindernde Maßnahmen.

Während der im Juli 2014 durchgeführten Ortsbesichtigung wurde beobachtet, dass der Straßenzug Bachstraße und Johann-Georg-Fischer-Straße verstärkt vom Schwerverkehr aus Richtung Hauptstraße in Richtung Heidenheimer Straße / Donzdorfer Straße genutzt wird. Der Prognose-Nullfall weist für den Straßenzug Schwerverkehrsanteile von rund 1 bis 2 % aus. Dieser enthält jedoch die Ortsumgehung Süßen (B 466_{neu}), welche eine Entlastungswirkung für die vorhandenen Ortsdurchfahrten im Zuge der Heidenheimer Straße, Bachstraße und Johan-Georg-Fischer-Straße besitzt. Bis zur Realisierung der Ortsumgehung besteht für die Ortsdurchfahrten ein Handlungsbedarf zur Reduzierung des Schwerverkehrs.

MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**
Maßnahmenplanung
6. März 2015



MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**
Maßnahmenplanung
6. März 2015

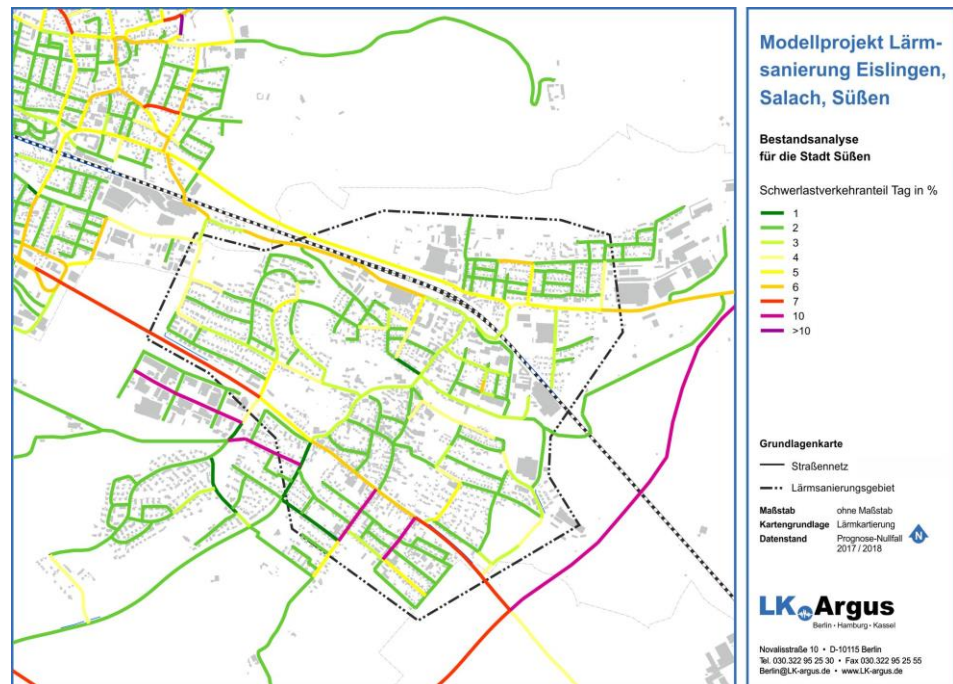


Abbildung 16: Schwerverkehr in der Bachstraße und Johan-Georg-Fischer-Straße (links) und bei der Einfahrt von der Hauptstraße (rechts)



Quelle: LK Argus, Juli 2014.

Abbildung 17: Schwerverkehrsanteil in Süßen



Quelle: Eigene Darstellung auf Karten- und Datengrundlage der Lärmkartierung 2014 und des Prognose-Nullfalles 2017 / 2018.

2.2.3 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Sanierungsgebiet Eislingen/Fils

Auf den Hauptverkehrsstraßen und somit auch in den Lärmbrennpunkten im Sanierungsgebiet Eislingen/Fils sind zulässige Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h die Regel. Eine höhere zulässige Höchstgeschwindigkeit gilt mit 70 km/h trotz angebaute Bereiche für die Göppinger Straße. In der abschnittsweise als Lärmbrennpunkt definierten Poststraße gilt zwischen Alexanderstraße und Friedrichstraße sowie zwischen Jägerstraße und Scheerstraße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Im Straßennetz sind bei anliegender Wohnbebauung durchgängig Tempo-30-Zonen angeordnet.

Sanierungsgebiet Salach

An den angebauten Abschnitten der Hohenstufenstraße, Hauptstraße, Eislinger Straße, Wilhelmstraße und Hauffstraße gelten zulässige Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h. Für die Ulmer Straße und die Stuttgarter Straße gelten 70 km/h. Streckenabschnitte mit Tempo-30-Regelung gibt es nur im Straßennetz, dort bei anliegender Wohnbebauung allerdings flächendeckend.

Sanierungsgebiet Süßen

An den Hauptverkehrsstraßen im Sanierungsgebiet Süßen sind zulässige Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h die Regel. Eine höhere zulässige Höchstgeschwindigkeit gilt in den nicht angebauten Bereichen der westlichen Donzdorfer Straße (70 bzw. 100 km/h) und der westlichen Stuttgarter Straße (70 km/h). Tempo-30-Regelungen gibt es bei anliegender Wohnbebauung im Straßennetz.

2.2.4 Fahrbahnoberflächen und Fahrbahnzustände

Zur Beurteilung der Fahrbahnoberflächen und des Fahrbahnzustandes wurden die Lärmbrennpunkte und weitere Teile des Straßennetzes besichtigt. Die Fahrbahnen bestehen überwiegend in Asphaltbauweise. Abschnitte mit Kopfstein- oder Betonverbundpflaster sind in den Lärmbrennpunkten nicht vorhanden.

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Sanierungsgebiet Eislingen/Fils

Bei der Ortsbesichtigung wurden schadhafte Fahrbahnoberflächen u.a. in der Stuttgarter Straße, Ulmer Straße, Salacher Straße, Hindenburgstraße, Holzheimer Straße und Scheerstraße aufgenommen.

Abbildung 18: Fahrbahnoberfläche in der Stuttgarter Straße (links) und der Ulmer Straße (rechts)



Quelle: LK Argus, Juli 2014.

Abbildung 19: Fahrbahnoberfläche in der Salacher Straße (links) und der Hindenburgstraße (rechts)



Quelle: LK Argus, Juli 2014.

Abbildung 20: Fahrbahnoberfläche in der Holzheimer Straße (links) und der Scheerstraße (rechts)



Quelle: LK Argus, Juli 2014.

Sanierungsgebiet Salach

In der begleitenden Öffentlichkeitsbeteiligung haben Anwohnende den schlechten Zustand der Fahrbahn, vorhandene Spurrillen und Schlaglöcher als Lärmverursacher in der Hauffstraße genannt. Darüber hinaus wurden bei der Ortsbesichtigung schadhafte Fahrbahnoberflächen in der Hauptstraße und Hohenstufenstraße aufgenommen.

Abbildung 21: Fahrbahnoberfläche in der Hauffstraße (links) und der Hauptstraße (rechts)



Quelle: LK Argus, Juli 2014.

Sanierungsgebiet Süßen

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

Abbildung 22: Fahrbahnoberfläche in der Donzdorfer Straße (links) und der Hauptstraße (rechts)



Quelle: LK Argus, Juli 2014.

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015





Abbildung 23: Fahrbahnoberfläche in der Heidenheimer Straße



Quelle: LK Argus, Juli 2014.

2.2.5 Ausbautzustände und Organisation des Straßenraumes

Sanierungsgebiet Eisingen/Fils

Ein Ausbautzustand mit zwei Fahrstreifen im Querschnitt ist die Regel. Ausnahmen sind die Stuttgarter Straße westlich der Ulrichstraße, die Göppinger Straße, die Hauptstraße zwischen Stuttgarter Straße und Schlossstraße sowie die Westtangente mit jeweils vier durchgängig vorhandenen Fahrstreifen im Querschnitt.

Die mit dem Prognose-Nullfall ermittelten Verkehrsstärken in den genannten vierstreifigen Straßenabschnitten lassen sich gemäß der Orientierungswerte in der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06, vgl. Tabelle 4) prinzipiell auch über zwei Fahrstreifen im Querschnitt abwickeln. Entsprechend liegt für diese Straßen ein Potenzial für eine Rücknahme von Fahrstreifen und somit für eine andere Aufteilung des vorhandenen Straßenraumes vor.

Tabelle 4: Orientierungswerte für den Ausbautzustand von Kfz-Fahrbahnen in Abhängigkeit des Verkehrsaufkommens nach RAST 06
(kursiv: überschlägliche Umrechnung in Kfz/Werktag im Querschnitt)

Ausbautzustand	Verkehrsstärke
1 Fahrstreifen je Richtung	1.400 bis 2.200 Kfz/Spitzenstunde im Querschnitt (entspricht ca. 14.000 bis 22.000 Kfz/Werktag im Querschnitt)
1 überbreiter Fahrstreifen je Richtung	1.400 bis 2.200 Kfz/Spitzenstunde je Richtung (entspricht ca. 28.000 bis 44.000 Kfz/Werktag im Querschnitt)
2 Fahrstreifen je Richtung	1.800 bis 2.600 Kfz/Spitzenstunde je Richtung (entspricht ca. 36.000 bis 52.000 Kfz/Werktag im Querschnitt)

Abbildung 24: Stuttgarter Straße (links) und Hauptstraße (rechts)



Quelle: LK Argus, Juli 2014.

Überbreite und für den fließenden Kfz-Verkehr nicht erforderliche Fahrbahnbreiten von mehr als 6,5 m liegen in der Salacher 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. Handlungsmöglichkeiten gibt es auch an der Ulmer Straße, falls dort auf die durchgängig vorhandenen Linksabbiegestreifen verzichtet werden kann.

Abbildung 25: überbreite Fahrbahnen in der Salacher Straße (links) und Ulmer Straße (rechts)



Quelle: LK Argus, Juli 2014.

Sanierungsgebiet Salach

Ein Ausbauzustand mit zwei Fahrstreifen im Querschnitt ist die Regel. Ausnahmen sind mit vier Fahrstreifen im Querschnitt die Ulmer Straße und die Stuttgarter Straße (alte B 10). Auf Basis der im Prognose-Nullfall für die alte B 10 ermittelten Verkehrsstärke von 11.800 bis 17.600 Kfz/24h besteht in Anlehnung an die Orientierungswerte in der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (Tabelle 4) die Möglichkeit für einen Rückbau bzw. für eine Rücknahme von Fahrstreifen.

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**
Maßnahmenplanung
6. März 2015



MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Sanierungsgebiet Süßen

Im Sanierungsgebiet Süßen ist ausschließlich die Stuttgarter Straße (alte B 10) mit vier Fahrstreifen im Querschnitt ausgebaut. Auch hier besteht in Anlehnung an die Orientierungswerte der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen bei zukünftigen Verkehrsstärken von 11.800 bis 13.300 Kfz/24h 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.

Abbildung 26: Überbreite Fahrbahnen in der Hauptstraße (links) und in der westlichen Donzdorfer Straße (rechts)



Quelle: LK Argus, Juli 2014.

2.3 Relevante Planungen und Unterlagen

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

MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



2.3.1 Übergeordnete Planungen

Regionalplan mit Umweltbericht (2009)²

Der Regionalplan für die Region Stuttgart ist am 22. Juli 2009 festgestellt worden. Das Planungsgebiet umfasst die Region Stuttgart 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 Eisingen/Fils und Gingen auch die Querspange B 466_{neu}. Die B 10 und B 466 sind Straßen der Verbindungsfunktionsstufe II für den überregionalen Verkehr.

Dem großräumigen und überregional bedeutsamen Schienenverkehr dient die Bahnstrecke Stuttgart – Ulm mit halbstündlichem Halt in Eisingen und Süßen bzw. stündlich auch in Salach. 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 über die Modellprojektkommunen Eisingen, Salach und 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.

² Verband Region Stuttgart: Regionalplan; Satzungsbeschluss 22. Juli 2009.

MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



**Integriertes Klimaschutzkonzept für den Landkreis Göppingen
(2013)³**

Das Integrierte Klimaschutzkonzept des Landkreises Göppingen ist gedacht als 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 bis dahin durch erneuerbare Energien gedeckt werden. Potentiale für eine Reduzierung des Energieverbrauchs sowie des CO₂-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 beinhaltet folgende Maßnahmen im Verkehrssektor:

- Entwicklung eines integrierten Nahverkehrsplans
(dieser ist bereits in Auftrag gegeben und soll 2014 abgeschlossen werden),
- 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 Region Stuttgart,
- Fuhrparkmanagement, Einführung eines Carsharings in städtischen Gebieten und Aufbau betrieblicher Mobilitätskonzepte,
- Ausbau alternativer Antriebstechniken
(die Energieversorgung Filstal GmbH & Co. KG (EVF) betreibt im Landkreis bereits 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 Maßnahmenbün-

³ Landkreis Göppingen: Integriertes Klimaschutzkonzept für den Landkreis Göppingen; Juli 2013.

del mit 466 Einzelmaßnahmen vor; seit 2012 investiert der Landkreis jährlich 100.000 € in die Radverkehrsinfrastruktur).

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der B 10 (1997)⁴.

Der Planfeststellungsbeschluss sieht für den Neubau der B 10 innerhalb der Ausgleichsmaßnahmen einen Rückbau der B 10 alt (L 1214) zwischen Eislingen/Fils und Gingen von 4 auf 2 Fahrstreifen vor. Wie in dem Beschluss ausgeführt, betrifft dies allerdings nur die Außerortsbereiche.

Ein Entwurf der Rückbaumaßnahmen findet sich in den Planfeststellungsunterlagen⁵. Die betroffenen Straßenabschnitte der Sanierungsgebiete sind mit den geplanten Maßnahmen in Tabelle 5 dargestellt.

Tabelle 5: Rückbaumaßnahmen L 1214 gemäß Planfeststellungsbeschluss

Stadt/Gemeinde und Straße	Abschnitt	Maßnahme
Eislingen/Fils: Ulmer Straße (L 1214)	zwischen Karl-Liebknecht-Straße und Querspange Salach	Straßenraumorganisation / Straßenraumgestaltung: <ul style="list-style-type: none"> ● Rücknahme von Fahrstreifen
Salach: Ulmer Straße / Stuttgarter Straße (L 1214)	zwischen Teckstraße und Hauffstraße	Straßenraumgestaltung / Straßenraumorganisation: <ul style="list-style-type: none"> ● Rückbau auf einen Fahrstreifen je Richtung ● Verlegung der Fahrbahn auf die Südseite
Salach: Hauptstraße / Hauffstraße / Stuttgarter Straße / Ulmer Straße	Knotenpunkt	Knotenpunkt / Verkehrsorganisation: <ul style="list-style-type: none"> ● Knoten Hauptstraße / Ulmer Straße / Stuttgarter Straße wird zu einer weniger flächenintensiven vorfahrtgeregelten Einmündung zurückgebaut ● Vorfahrt für die übergeordnete Verbindung (Stuttgarter Straße / Ulmer Straße) mit eigenem Linksabbiegefahrstreifen ● Bessere Führung des Radverkehrs

⁴ Regierungspräsidium Stuttgart: Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der B 10 zwischen Göppingen und Gingen/Fils, der B 466 OU Süßen und der K 1404 Querspange Salach (Az.: 15-3912-1/201-94), Mai 1997.

⁵ Straßenverwaltung Baden-Württemberg: Planfeststellungsunterlage 9, Blätter 46-53, aufgestellt am 30.11.1994.

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Stadt/Gemeinde und Straße	Abschnitt	Maßnahme
Süßen: Stuttgarter Straße (L 1214)	zwischen Beginn Bebauung und Heidenheimer Straße	Straßenraumgestaltung / Straßenraumorganisation: <ul style="list-style-type: none"> • Rückbau auf einen Fahrstreifen je Richtung • Verlegung der Fahrbahn • Verlegen der Fuß- und Radverkehrsanlage (Fahrtrichtung Osten) auf den Postweg
Süßen: Stuttgarter Straße (L 1214) / Tobelstraße	Knotenpunkt	Knotenpunkt / Verkehrsorganisation: <ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der Verkehrsfläche im Knotenpunkt • zusätzliche Rechtsabbiegefahrbahn in die Stiegelwiesenstraße

2.3.2 Planungen und Konzepte der Stadt Eislingen/Fils

In Eislingen/Fils liegen folgende relevante Planungen vor:

- Flächennutzungsplan (2004),
- Verkehrsuntersuchung „Entwicklungskonzept Innere Stadt“ (2009),
- Verkehrsuntersuchung „Entwicklungskonzept Innere Stadt 2030, Mühlbachstraßenstrasse - Modifizierte Verkehrsführung“ (2010),
- Innenstadtkonzept (2011),
- Radverkehrskonzept (in Bearbeitung),
- Ummarkierung der Stuttgarter Straße (2014).

Flächennutzungsplan⁶

Der Flächennutzungsplan der Stadt Eislingen wurde am 17. Juni 2004 rechts-wirksam. Aufgrund des fast zehn Jahre zurückliegenden in Kraft Tretens, wird von einer einzelnen Darstellung der einst angestrebten Planungen abgesehen.

Die im Flächennutzungsplan dargestellte Ortsumfahrung (B 10_{neu}) einschließlich der Querspange Richtung Salach (K 1404) wurden bereits 2006 (mit Lärm-schutzanlagen an der B 10_{neu}) umgesetzt.

⁶ Stadt Eislingen: Flächennutzungsplan vom 17. Juni 2004.

Für die Osttangente und den weiterführenden Ausbau der Schloss- und Beltstraße bis zur Salacher Straße (L 1219) liegt bereits seit dem 07. Mai 2005 ein rechtskräftiger Bebauungsplan vor. 2011 wurde er umgesetzt. An den Knotenpunkten Ulmer Straße / Osttangente, Osttangente / Schloßstraße und Beltstraße / Salacher Straße sind jeweils Kreisverkehre gebaut worden.

Der ebenfalls im FNP dargestellte Ausbau der Schloßstraße ist noch nicht umgesetzt.

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Entwicklungskonzept Innere Stadt - Verkehrsuntersuchung,⁷ Entwicklungskonzept Innere Stadt 2030, Mühlbachstraßentrasse - Modifizierte Verkehrsführung - Verkehrsuntersuchung⁸ und Innenstadtkonzept⁹

Durch den Bau der B 10_{neu} haben sich für die Stadt Eislingen neue Möglichkeiten einer künftigen Verkehrskonzeption ergeben. Die möglichen Varianten wurden 2009 in zwei Planungsfällen untersucht:

- Planungsfall 1: Ersatz des bestehenden Überführungsbauwerkes durch eine neue Bahn- bzw. Filsquerung weiterhin im Bereich östlich des Bahnhofes und Beibehaltung des weitergehenden Hauptverkehrs- bzw. Erschließungsstraßennetzes und
- Planungsfall 2: neue Querung unmittelbar westlich des Bahnhofes in Verlängerung der Mühlbachstraße, Bahn- bzw. Filsquerung für den nicht-motorisierten Verkehr aber weiterhin unmittelbar, östlich des Bahnhofes und in deren Verlängerung Ausweitung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches mit Fußgängerbereichen im Süden bis zur Stuttgarter Straße / Ulmer Straße sowie im Norden bis zur Jahnstraße / Salacher Straße.

Der Planungsfall 1 wurde unter verkehrlichen, sicherheitsrelevanten und umweltrelevanten Gesichtspunkten als günstiger bewertet. Bei Variante 2 wird vor allem auf die Verschlechterung u.a. der Lärmsituation in der Jahnstraße und Hindenburgstraße mit ihrem hohen Wohnanteil hingewiesen.

2010 wurde eine Modifizierung des Planungsfalls 2 mit folgenden Änderungen untersucht. Im Bereich der südlichen Hauptstraße wird zwischen der Stuttgarter Straße / Ulmer Straße und der Fils / Bahn die Durchlässigkeit und Erreichbar-

⁷ Stadt Eislingen/Fils / Modus Consult Ulm GmbH: „Entwicklungskonzept Innere Stadt“ Verkehrsuntersuchung, 11.08.2009.

⁸ Stadt Eislingen/Fils / Modus Consult Ulm GmbH: „Entwicklungskonzept Innere Stadt 2030, Mühlbachstraßentrasse - Modifizierte Verkehrsführung“ Verkehrsuntersuchung, 08.10.2010.

⁹ Stadt Eislingen/Fils: Innenstadtkonzept (Variante 2), Stand März 2011.

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



keit für den Kfz-Verkehr erhöht. Im mittleren Hauptstraßenabschnitt zwischen Schloßstraße und Jahnstraße / Salacher Straße wird der Verkehr in beiden Richtungen uneingeschränkt wie heute geführt.

Als Ergebnis wurde auch diese modifizierte Verkehrsführung nicht empfohlen, da die Knotenpunkte Hindenburgstraße / Verlängerung Mühlbachstraße und Hindenburg- / Schloß- / Hauptstraße (Place d'Oyonnax) verkehrstechnisch aufgrund ihrer Nähe nicht befriedigend gelöst werden können.

Für das Innenstadtkonzept wurde die Modifizierung des Planungsfalls 2 mit folgenden Änderungen weiterverfolgt:

- der Knotenpunkt Hindenburgstraße / Verlängerung Mühlbachstraße soll als Kreisverkehr ausgebildet werden,
- der Knotenpunkt Hindenburg- / Schloß- / Hauptstraße (Place d'Oyonnax) soll als T-Kreuzung umgebaut werden,
- der südliche Bereich der Hauptstraße bis zur Hirschkreuzung wird zurückgebaut und
- die Kreuzung Stuttgarter- / Ulmer- / Scheerstraße (Hirschkreuzung) wird zu einem Kreisverkehr umgebaut.

Für den Teilbereich nördlich des Bahnhofs wurde bereits der Bebauungsplan „Stadtmitte Eislingen – Verlängerung der Mühlbachstraße – Nord“ erarbeitet, der am 11.07.2013 in Kraft getreten ist. Der Kreisverkehr Stuttgarter Straße / Verlängerung Mühlbachstraße ist bereits fertiggestellt.

Radverkehrskonzept (in Bearbeitung)¹⁰

Das Radverkehrskonzept für Eislingen/Fils befindet sich noch in der Planungsphase. Es ergänzt die Empfehlungen der Radkonzeption des Landkreises. Fehlende Radverkehrsanlagen / Netzlücken wurden auf folgenden Straßenabschnitten festgestellt:

- Poststraße / Bergstraße von der Steinbeisstraße bis zur Beundstraße,
- Hindenburgstraße /Schloßstraße vom Kreisel mit der Jahnstraße bis nach dem Kulturzentrum Marstall,
- Hauptstraße vom Kreisel mit der Hindenburgstraße bis zur Talstraße,
- Talstraße von der Hindenburgstraße bis zur Kronprinzstraße und

¹⁰ Stadt Eislingen/Fils / Planungsbüro VIA eG: Radverkehrskonzept für die Stadt Eislingen, in Bearbeitung.

- Hohenstaufenstraße / Brückenstraße ab dem Tälesweg bis zum Ortseingang Krummwälden.

Die bisher vorgesehenen Maßnahmen auf diesen Streckenabschnitten sehen vor allem eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit neben kleineren Markierungsmaßnahmen vor.

Ummarkierung der Stuttgarter Straße (2014)¹¹

Für die Stuttgarter Straße besteht im Abschnitt zwischen Knotenpunktbereich Solitudestraße im Westen und Frauenstraße / Stufenstraße im Osten eine Planung zur Ummarkierung. Diese sieht anstatt des derzeit vorhandenen Zustandes mit vier Fahrstreifen zukünftig eine Führung des Kfz-Verkehrs auf zwei Fahrstreifen im Querschnitt vor. Die gewonnenen Flächen könnten zukünftig für Radverkehrsanlagen (Markierung von Schutzstreifen), Parkplatzflächen und Begrünung genutzt werden. Für den Radverkehr kann mit dieser Maßnahme eine durchgängige Verkehrsanlage geschaffen werden.

Fortentwicklung der Radverkehrskonzeption Landkreis Göppingen (2014)¹²

Die Fortentwicklung der Radverkehrskonzeption des Landkreises Göppingen sieht für die Salacher Straße in Eislingen folgende Querschnittslösungen vor:

- Markierung von beidseitigen Schutzstreifen für den Radverkehr, Verzicht auf Parkstände für den ruhenden Verkehr auf der Fahrbahn und
- Markierung eines einseitigen Schutzstreifens für den Radverkehr und Anlage von Parkständen für den ruhenden Verkehr auf der Fahrbahn mit Begrünung.

Eine Entscheidung über die künftige Aufteilung des Straßenraumes in der Salacher Straße ist noch nicht gefallen.

2.3.3 Planungen und Konzepte der Gemeinde Salach

In Salach liegen folgende relevante Planungen vor:

- Gesamtverkehrsplan Salach (Fortschreibung 2002),

¹¹ Stadt Eislingen: Ummarkierung der Stuttgarter Straße V 3/2014, September 2014.

¹² Unbekannte Quelle, von der Stadt Eislingen im September 2014 zur Verfügung gestellte Querschnittszeichnungen.

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



- Flächennutzungsplan (2004),
- Neugestaltung Hauptstraße / Wilhelmstraße (in Bearbeitung).

Gesamtverkehrsplan Salach Fortschreibung (2002)¹³

Der Gesamtverkehrsplan von 1993 wurde auf Grundlage der Verkehrssituation 2001 fortgeschrieben, um die verkehrlichen Auswirkungen der B 10_{neu} und der B 466_{neu} auf Salach darzustellen. Es wurden verschiedene Planungsfälle für die unterschiedlichen zeitlichen Ausbaustufen untersucht.

Der Weiterbau der B 10_{neu} bis Süßen wurde Ende 2009 abgeschlossen. Der anschließende Abschnitt zur alten B 10 ist im Sommer 2011 eröffnet worden. Darüber hinaus ist eine Anbindung der Bundesstraße 466 zwischen Süßen und Gingen an die B 10 geplant.

Für Salach werden als Ergebnis der Untersuchungen folgende Maßnahmen empfohlen (es werden nur die Maßnahmen genannt die bis zum heutigen Zeitpunkt noch nicht umgesetzt wurden):

- Der Knotenpunkt Hauptstraße / B 10_{alt} soll als Kreisverkehr umgebaut werden und als Eingangstor nach Salach aufgewertet werden.
- Infolge der Attraktivitätssteigerung der B 10_{neu} ist in Salach eine Umorientierung von Ziel- / Quellverkehrsströmen aus dem Kernbereich, die derzeit über die L 1219 fließen, zur B 10 zu erwarten. Dieses führt zu Mehrbelastungen der Straßen im Quartier südwestlich der Bahnlinie. Kritisch zu beurteilen ist dabei die Verkehrsabwicklung am Knotenpunkt Haupt-, Fils-, Uferstraße. Dazu wird empfohlen, die Filsstraße ab der Hauptstraße in Richtung Westen bis zur Fuchseckstraße als Einbahnstraße bei v=30 km/h mit Rechts-vor-Links-Regelung und Sperrung für den Schwerverkehr auszuweisen. Die Gegenrichtung kann ab der Fuchseckstraße über die Austraße bis zur Hauptstraße ebenfalls in Einbahnrichtung bei Tempo 30 und Rechts-vor-Links-Regelung erfolgen.
- Eine neue Verbindung von der L 1219 östlich von Salach zur Süßener Straße mit neuer Bahnquerung würde die Landesstraße entlasten. Verkehrliche Wirkungen und Kosten müssen aber abgewogen werden.
- Eine Nordwestumfahrung von Salach von der K 1404 Hohenstaufenstraße zur Karl-Laible-Straße oder alternativ westlich des Gewerbegebietes Steini- gen Esch über die Betonstraße zur L 1219 kann neben der Aufnahme des

¹³ Gemeinde Salach / Modus Consult Ulm GmbH: „Gesamtverkehrsplan Salach Fortschreibung 2002“, Juli 2002.

Durchgangsverkehrs insbesondere des Schwerverkehrs (u.a. Deponie) auch eine Erschließungsfunktion für die kurz- und langfristig ausgewiesenen Bauflächen Flachsäcker übernehmen. Mit Ableitung des Verkehrs über diese Umfahrung können die Hohenstaufen-, Bismarck- und Hauptstraße entlastet werden.

- Die Verkehrsentslastung der Hauptstraße vom Durchgangsverkehr und hier insbesondere vom Schwerverkehr bietet die Möglichkeit einer Umgestaltung der Hauptstraße mit städtebaulicher Aufwertung als Geschäftsstraße mit Aufenthaltsfunktion für den Fußgänger.
- In Verbindung mit einer Umgestaltung der Hauptstraße stellt der Knotenpunkt Haupt- / Hohenstaufen- / Staufenecker Straße („Adlerkreuzung“) das „Eingangstor“ von Norden dar. Hier ist in Verbindung mit der baulichen Entwicklung und den vorhandenen Einrichtungen im Einzugsbereich der Staufenecker Straße (Gemeindehalle mit rund 700 Sitzplätzen, Schule, Freizeiteinrichtungen, Burg Staufeneck) mit einer weiteren Verkehrszunahme insbesondere von Abbiegeverkehr zu rechnen. Es wird empfohlen, den Umbau dieses Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr planerisch zu prüfen, wobei speziell die Belange des ÖPNV (abbiegender Busverkehr) mit zu berücksichtigen sind.
- Als weitere „Eingangstore“ zur Gemeinde sind die Knotenpunkte der L 1219 im Westen mit der Einmündung der Karl-Laible-Straße und im Osten die Kreuzung mit der Stufenstraße zu sehen. Gleiches gilt von Norden her für den Knotenpunkt Hohenstaufen- / Hauptstraße mit künftiger Anbindung der Nordwestumfahrung. Für alle Knotenpunkte kann sowohl aus verkehrlicher als auch aus städtebaulicher Sicht die Anlage von Kreisverkehren empfohlen werden.
- Derzeit am stärksten belastet sind die beiden benachbarten und mit aufeinander abgestimmten Lichtsignalanlagen ausgestatteten Knotenpunkte Hauptstraße / Eislinger Straße und Hauptstraße / Wilhelmstraße im Ortskern von Salach. Dieser Straßenabschnitt hat erhebliche Trennwirkungen für die nördlich und südlich der Straße liegenden Quartiere (Einkaufsstätten, Dienstleistung, Wohnen) zur Folge. Eine Neugestaltung dieses Knotenpunktes mit einer Kreisverkehrsanlage und damit Abbau der Lichtsignalanlagen würde zu einer deutlichen Verbesserung der städtebaulichen Situation und Aufwertung des eigentlichen Ortszentrums von Salach beitragen.

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Flächennutzungsplan¹⁴

Der Flächennutzungsplan für die Gemeinde Salach wurde zusammen mit Eisingen und Ottenbach aufgestellt. 2003 und 2008 erfolgten Änderungen und Ergänzungen. Für die Markung Salach wurde 2008 die Nordwestumfahrung aufgenommen.

Neugestaltung von Hauptstraße / Wilhelmstraße (Stand 2014)¹⁵

Für die Aufwertung der Hauptstraße / Wilhelmstraße und zur Entwicklung der Ortsmitte wird zurzeit ein Konzept erarbeitet. Erste Ergebnisse wurden den Bürgern am 13.07.2013 vorgestellt. Die Neukonzeption empfiehlt neue Wohnbereiche in der Ortsmitte, eine Rücknahme der Straßenverkehrsflächen durch Umgestaltungsmaßnahmen sowie in Teilbereichen eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h.

Das Grundkonzept zur Neugestaltung Hauptstraße / Wilhelmstraße empfiehlt für die Hauptstraße einen Umbau und Neugestaltung mit 6 m breiter, zweistreifiger Fahrbahn mit Parkständen für den ruhenden Verkehr und Begrünung sowie für die Hohenstufenstraße eine Aufweitung der Fahrbahn auf 7,5 m, um beidseitig Schutzsteifen für den Radverkehr anlegen zu können. Darüber hinaus sieht das Konzept die Umgestaltung des Knotenpunktes Hauptstraße / Wilhelmstraße / Eisinger Straße vor. Für den Knotenpunkt Hauptstraße / Stuttgarter Straße / Ulmer Straße empfiehlt das Konzept die Anlage eines Kreisverkehrs.

2.3.4 Planungen und Konzepte der Stadt Süßen

Für die Stadt Süßen liegen folgende relevante Planungen vor:

- Verkehrsuntersuchung Süßen (2008),
- Einzelhandelskonzept (2012),
- Integriertes Ortsentwicklungskonzept (2013),
- Flächennutzungsplan 2020 (Stand 2010).

¹⁴ Gemeindeverwaltungsverband Eisingen – Ottenbach – Salach: Änderung und Ergänzung des Flächennutzungsplans des Gemeindeverwaltungsverbandes Eisingen – Ottenbach – Salach vom 28. Februar 2003 und 2. Änderung des Flächennutzungsplans auf den Markungen Eisingen – Ottenbach – Salach, Änderungen und Aktualisierungen auf Markung Salach vom 19.03.2008.

¹⁵ Gemeinde Salach / ORplan Partnerschaft für Architektur und Städtebau: „Neugestaltung Hauptstraße/Wilhelmstraße“, Bürgerwerkstatt und Konzept Neuordnung, Stand 13. Juli 2013.

Verkehrsuntersuchung Süßen (2008)¹⁶

Für das Planfeststellungsverfahren der Querspange mit Anbindung an die B 10_{alt} wurden 2008 Verkehrsdaten erarbeitet und die Verkehrsprognose bis 2020 fortgeschrieben.

Die Fortschreibung der Verkehrsprognose 2020 erfolgte für die Planfälle:

- Planungsfall 1 - Querspange mit Anbindung an die B 10_{alt},
- Planungsfall 2 - zusätzlich mit B 10_{neu}, Weiterführung bis Gingen und B 466_{neu} Umgehung Süßen.

In beiden Fällen wurde unterstellt, dass die problematische Einmündung der Mörikestraße in die B 10_{alt} geschlossen wird. Im Planungsfall 1 wurden für die Querspange 7.500 Kfz/24 h prognostiziert, davon rund 200 Lkw > 3,5 t und Lastzüge. Belastungsabnahmen sind im Zuge der B 466 Heidenheimer Straße und der B 10 Hauptstraße zu erwarten. Die Verkehrsbedeutung der Verbindung Bühlstraße – Querspange – B 10 als Erschließungsstraße für die gewerblichen Nutzungen wird verstärkt (+ 2.200 bis 4.900 Kfz/24 h).

Für den Planungsfall 2 wurden für die Querspange rund 5.400 Kfz/24 h prognostiziert, davon rund 100 Lkw > 3,5 t und Lastzüge. Die Ortsdurchfahrten im Zuge der B 10, der B 466 und der L 1219 werden in erheblichem Umfang entlastet.

Einzelhandelskonzept der Stadt Süßen, Mai 2012¹⁷

Zur Steuerung der zukünftigen Einzelhandelsentwicklung wurde ein Einzelhandelskonzept für Süßen erarbeitet. Das Konzept empfiehlt für die weitere Entwicklung und Stärkung der Innenstadt eine Verbindung zwischen der Bühlstraße und den weiteren Innenstadtlagen zu schaffen sowie die Aufwertung der Innenstadteingänge und ein einheitliches Beschilderungskonzept, um die Innenstadt zu einem Erlebnisraum zu machen.

Um die Bühlstraße mit den anderen Innenstadtlagen zu verbinden, sollten Funktionsräume geschaffen werden. Die nördliche Heidenheimer Straße wird zum Funktionsraum „Einzelhandelsfachgeschäfte“ und die Innenstadtlage im Bereich Bühlstraße sollte als Funktionsraum „Fachmärkte / großflächige Ergänzungen“ entwickelt werden. Ein dritter Funktionsraum ist der Bereich

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



¹⁶ Stadt Süßen / Modus Consult Ulm GmbH: „Verkehrsuntersuchung Süßen - Querspange mit Anschluss an die B 10, Aktualisierung der Verkehrsdaten, 04.11.2008.

¹⁷ Stadt Süßen / Immakomm AKADEMIE GmbH: Einzelhandelskonzept, Mai 2012.

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



„Aufenthaltsqualität / Gastronomie“ im südwestlichen Zentrum (südliche Heidenheimer Straße, Marktstraße, Kirchstraße, Hintere Stelle, Bauschstraße).

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.

Dialogisch erarbeitetes Ortsentwicklungskonzept, Stand

05.09.2013¹⁸

Um das Sanierungsgebiet in die langfristige gemeindliche Entwicklung einzubinden, wurde ein Integriertes Entwicklungskonzept für Süßen erarbeitet. Die bisher vorliegende Analyse der Handlungsfelder wurde unter Einbeziehung der interessierten Bevölkerung erarbeitet.

Die städtebaulichen Defizite der Stadt Süßen liegen demnach in der starken Trennwirkung der vorhandenen Verkehrsstrassen. Dies sind die Ortsdurchfahrt der B 466, die B 10_{alt} und die Bahntrasse.

Die Neudefinition der Ortsdurchfahrten nach dem Bau der B 10_{neu} und der B 466_{neu} 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.

Flächennutzungsplan 2020, Stand 10.03.2010¹⁹

Der Gemeindeverwaltungsverbund Mittlere Fils – Lautertal, der auch die Stadt Süßen angehört, hat am 20.07.2006 den Beschluss zur Aufstellung des Flächennutzungsplans 2020 gefasst.

Mit Stand vom 10.03.2010 ist folgende Planung des FNP für das Modellprojekt Lärminderung relevant: Darstellung der Trassen der B 466_{neu} und der Querspange von der zukünftigen B 10_{alt} zur Auenstraße. Die Querspange wurde 2011 umgesetzt. Die Verknüpfung mit dem bestehenden Straßennetz erfolgte durch zwei neue Kreisverkehrsplätze, die aufgrund der vorgesehenen Nutzung

¹⁸ Stadt Süßen / Netzwerk für Planung und Kommunikation, Bürogemeinschaft Sippel / Buff: Dialogisch erarbeitetes Ortsentwicklungskonzept, Stand 05.09.2013.

¹⁹ Gemeindeverwaltungsverbund Mittlere Fils - Lautertal / VTG Straub Ingenieurgesellschaft mbH: Flächennutzungsplan 2020, Stand 10.03.2010.

als Erschließung des Industriegebietes für den übergroßen Schwerlastverkehr ausgelegt wurden.

3 Maßnahmenplanung

Die Maßnahmenplanung enthält ausschließlich Vorschläge zu Lärminderungsmaßnahmen im Straßenverkehr. Da die Bahn sich nicht an dem Modellprojekt beteiligt, werden anfänglich entwickelte Maßnahmen für die Schiene nicht weiterverfolgt.

An hoch belasteten Straßen reichen einzelne Maßnahmen nicht aus, um eine wirksame Lärminderung zu erreichen. Deshalb werden Konzepte erarbeitet, die verschiedene Potentiale nutzen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen können technischer, baulicher, gestalterischer, verkehrlicher und organisatorischer Natur sein. Die Priorität sollte bei vorbeugenden Maßnahmen liegen bzw. bei Maßnahmen, die bereits am Entstehungsort ansetzen.

Die Lärmaktionsplanung für den Straßenverkehr verfolgt mehrere Ansätze:

- Vermeidung: Zunächst werden Maßnahmen untersucht, die dazu beitragen, den Verkehrslärm zu vermeiden. Hier gilt das Motto: Am besten ist der Lärm, der gar nicht erst entsteht.
- Bündelung / Verlagerung: Im nächsten Schritt wird untersucht, ob der nicht vermeidbare Verkehr gebündelt oder in weniger sensible Bereiche verlagert werden kann (z. B. auf gewerblich genutzte oder anbaufreie Strecken).
- Verträglichere Abwicklung: Der verbleibende Verkehr muss verträglicher abgewickelt werden - bessere Fahrbahnen, gedrosselte Geschwindigkeit und ein gleichmäßiger Verkehrsfluss sind hier wirkungsvoll.
- Schallschutz: Schließlich wird auch die Möglichkeit von Schallschutzwänden (die innerorts aber häufig nicht angewendet werden können) oder Schallschutzfenstern geprüft.

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Tabelle 6: Generelle Maßnahmen zur Lärminderung im Kfz-Verkehr

Ansatz	Maßnahmen auf kommunaler Ebene	Lärm- minderungs- wirkung	
Vermeidung von Kfz-Verkehr	Stadt der kurzen Wege: Erhalt und Schaffung einer hohen Nutzungsmischung und -dichte in der Stadt	(+)	
			
Förderung von lärmarmen Verkehrsmitteln	Bus und Bahn: gute räumliche Erschließung, hohe Taktdichten, ÖPNV-Beschleunigung, flexible Bedienungsformen, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern	(+)	
		Fahrradverkehr: Radfahrstreifen / Schutzstreifen, Fahrrad-Abstellanlagen, Bike + Ride, Wegweisung für Alltags- und touristischen Radverkehr	(+)
	Fußverkehr: Querungshilfen an Hauptstraßen, ausreichend breite Gehwege, Befestigung und Entwässerung	(+)	
Bündelung und Verlagerung von Verkehr	Verkehrsberuhigung des Straßennebennetzes: verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen, bauliche Verkehrsberuhigung	++	
		Lkw-Routennetze: Bündelung auf lärmunempfindlichen Routen	+
		Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuggruppen (z.B. Lkw) und/oder zu bestimmten Zeiten (z.B. nachts)	++
	Verkehrsorganisation: Pförtnerampeln, Einbahnstraßen, Abbiegeverbote, Leitsysteme	+	
	In Einzelfällen ggf. auch Straßenneubau: Ortsumfahrung, innerstädtische Straßennetzergänzung	(+)	
Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs	Lärmarme Fahrbahnbeläge	++	
	Niedrige Höchstgeschwindigkeiten	++	
		Stetiger Verkehrsfluss: Koordination der Lichtsignalanlagen bei niedriger Geschwindigkeit (Grüne Welle), Parkraummanagement (Be- und Entladezonen) zur Vermeidung von Parken in 2. Reihe, verkehrsberuhigte (Geschäfts-) Bereiche, Kreisverkehre	+

Ansatz	Maßnahmen auf kommunaler Ebene	Lärm- minderungs- wirkung
Höhere Aufenthalts- qualitäten	Städtebauliche Integration des Straßenraums: größerer Abstand zwischen Lärmquelle und Fassade, am Aufenthalt orientierte Gestaltung, Fahrbahnverengung, Querungsmöglichkeiten	(+)
	Vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung: Trennung unverträglicher Nutzungen, Nutzungsänderung (weniger lärmempfindliche Nutzungen wie z. B. Gewerbe), Festsetzung geschlossener Bauweisen, Anordnung sensibler Nutzungen zur straßenabgewandten Seite, lärmoptimierte Festsetzung von Verkehrsflächen, Festsetzung von Flächen für Schallschutzeinrichtungen, lärmoptimierte Überplanung von Gemengelagen	++
Baulicher Schallschutz	Schließung von Baulücken	++
	Tunnel, Troglagen oder Überbauung	++
	Schallschutzwände, Schallschutzwälle	++
	Schallschutzfenster	(++)

Legende: ++ sehr gute Wirkung, + gute Wirkung, () Einschränkung

Quelle: eigene Darstellung.

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



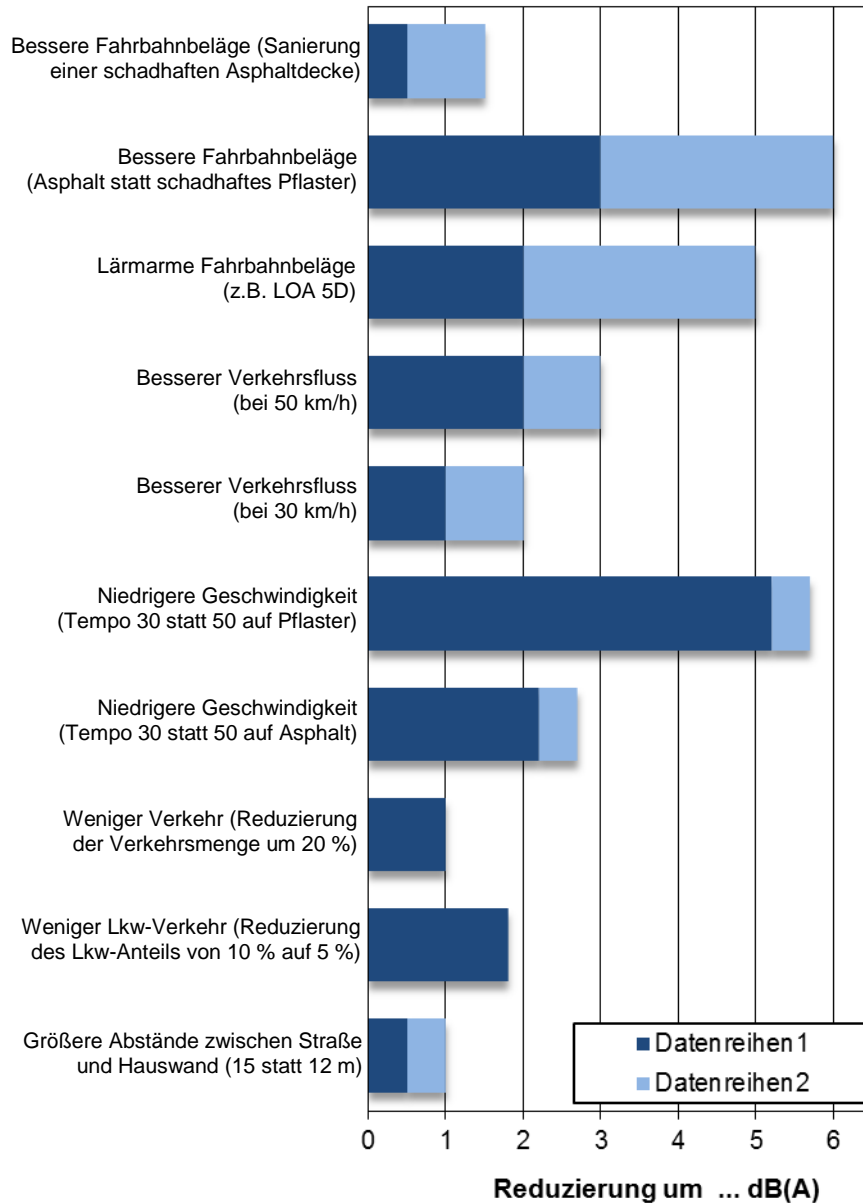
MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Abbildung 27: Lärminderungspotenziale ausgewählter Maßnahmen



Quelle: eigene Darstellung.

Im Modellprojekt werden für den Straßenverkehr vor allem folgende, kurz- und mittelfristig realisierbare Handlungsmöglichkeiten überprüft:

- Fahrbahnoberflächen (Kapitel 3.1),
- zulässige Höchstgeschwindigkeiten (Kapitel 3.2),
- Verlagerung und Bündelung von Verkehren und Verstetigung des Verkehrsflusses durch die Koordinierung von Lichtsignalanlagen (LSA) und Kreisverkehre (Kapitel 3.3) und
- Straßenraumgestaltung (Kapitel 3.4).

3.1 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.

Erfahrungen²⁰ 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 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. Für eine Auswahl geeigneter Straßenabschnitte zur Fahrbahnsanierung werden zunächst die Ergebnisse der Lärmkartierung herangezogen. Erste Einsatzbereiche wurden überall dort bestimmt, wo die Werte L_{DEN} von 65 dB(A) und L_{Night} von 55 dB(A) überschritten sind sowie eine hohe Anzahl Betroffener vorliegt. Anschließend erfolgte für diese vorausgewählten Abschnitte durch das Regierungspräsidium Stuttgart (RPS) eine Lärmberechnung nach den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90). Empfehlungen für eine Fahrbahnsanierung werden schlussendlich nur für Straßenabschnitte ausgesprochen, in denen auf Grundlage der Berechnungen des RPS Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmsanierung ($L_{DEN} > 67$ dB(A) oder $L_{Night} > 57$ dB(A)) vorliegen.

Die Ergebnisse des Auswahl- und Prüfverfahrens sind für das Sanierungsgebiet Eislingen / Fils in der Tabelle 7 und in der Abbildung 28 zusammengefasst.

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**
Maßnahmenplanung
6. März 2015



²⁰ Alle Angaben aus: Umweltbundesamt (Hrsg.): Lärmindernde Fahrbahnbeläge : Ein Überblick über den Stand der Technik. Dessau-Roßlau, 2014.

MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

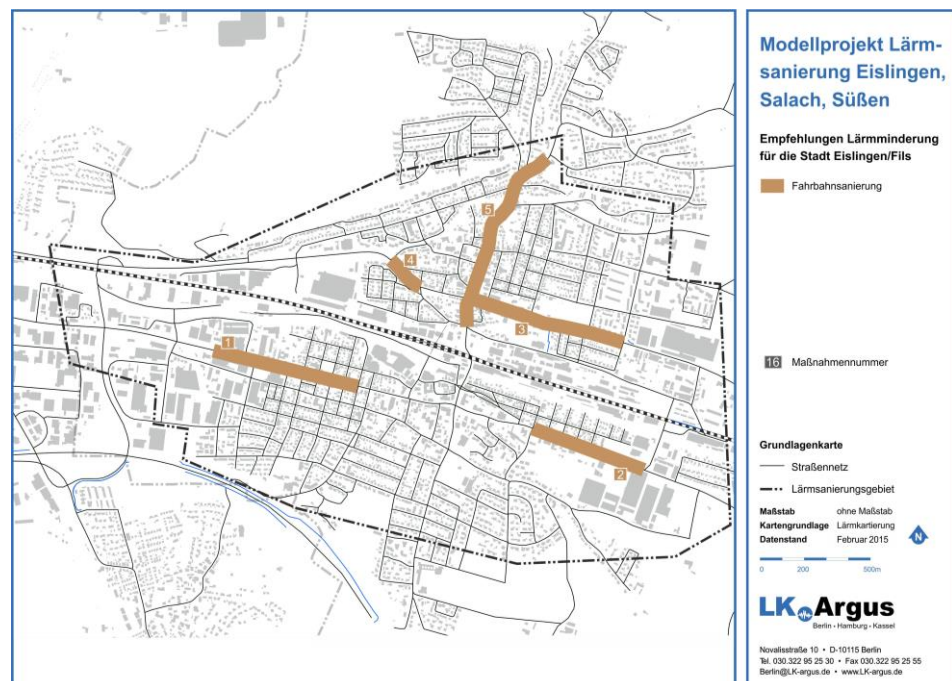
Maßnahmenplanung
6. März 2015



Tabelle 7: Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Eisingen / Fils mit Empfehlung für eine Fahrbahnsanierung mit besonders lärmindernd wirkenden Asphaltdeckschichten

Straßenabschnitt mit Angabe der Maßnahmennummer	Vorauswahl auf Grundlage der Lärmkartierung	Endgültige Empfehlung nach Lärmbeurteilung durch das RPS Stuttgart
E 1 Stuttgarter Straße zwischen ca. 150 m östlich Steinbeisstraße und Frauenstraße	ja	ja
E 2 Ulmer Straße zwischen Beundstraße und Osttangente	ja	ja
E 3 Salacher Straße zwischen Hauptstraße und Leibnizstraße	ja	ja
E 4 Göppinger Straße – Hindenburgstraße zwischen Beginn Wohnbebauung und Jahnstraße	ja	ja
E 5 Hohenstufenstraße – Hauptstraße zwischen Brunnenweilerstraße und Hindenburgstraße	ja	ja
E 6 Holzheimer Straße zwischen Stuttgarter Straße und Wiesenstraße	ja	nein
E 7 Scheerstraße zwischen Stuttgarter Straße und Poststraße	ja	nein

Abbildung 28: Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Eisingen / Fils mit Empfehlung für eine Fahrbahnsanierung mit besonders lärmindernd wirkenden Asphaltdeckschichten



Die Ergebnisse des Auswahl- und Prüfverfahrens für das Sanierungsgebiet Salach sind in der Tabelle 8 und in der Abbildung 29 zusammengefasst.

Tabelle 8: Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Salach mit Empfehlung für eine Fahrbahnsanierung mit besonders lärmindernd wirkenden Asphaltdeckschichten

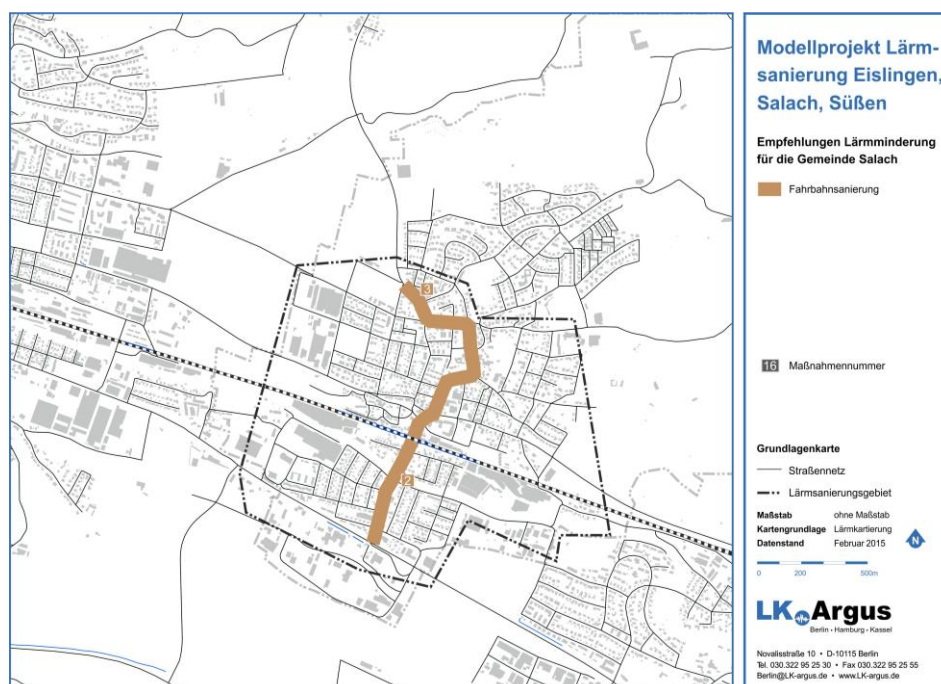
Straßenabschnitt mit Angabe der Maßnahmennummer		Vorauswahl auf Grundlage der Lärmkartierung	Endgültige Empfehlung nach Lärmbeurteilung durch das RPS Stuttgart
Sa 1	Hauffstraße zwischen Hauptstraße und Burrenstraße	ja	nein
Sa 2	Hauptstraße zwischen Ulmer Straße und Eislinger Straße	ja	ja
Sa 3	Hohenstaufenstraße – Hauptstraße zwischen Eislinger Straße und Eythstraße	ja	ja
Sa 21	Eislinger Straße zwischen Benzstraße und Hauptstraße	ja	nein

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Abbildung 29: Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Salach mit Empfehlung für eine Fahrbahnsanierung mit besonders lärmindernd wirkenden Asphaltdeckschichten



MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung

6. März 2015

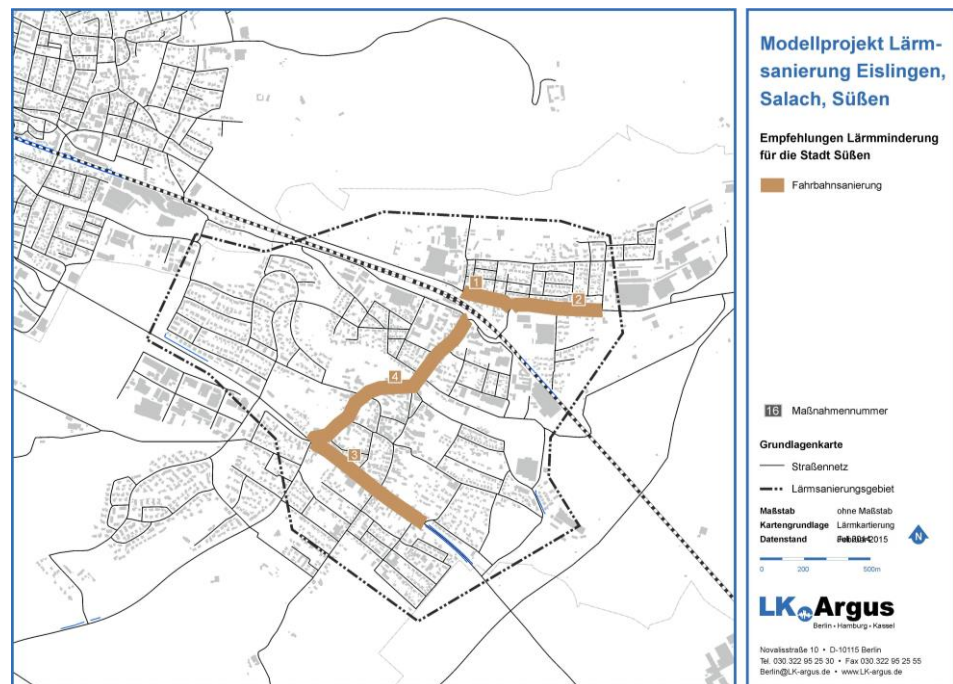


Die Ergebnisse des Auswahl- und Prüfverfahrens für das Sanierungsgebiet Süßen sind in der Tabelle 9 und in der Abbildung 30 zusammengefasst.

Tabelle 9: Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Süßen mit Empfehlung für eine Fahrbahnsanierung mit besonders lärm mindernd wirkenden Asphaltdeckschichten

Straßenabschnitt mit Angabe der Maßnahmennummer	Vorauswahl auf Grundlage der Lärmkartierung	Endgültige Empfehlung nach Lärmbeurteilung durch das RPS Stuttgart
Sü 1 Donzdorfer Straße zwischen Staufenecker Straße und Heidenheimer Straße	ja	ja
Sü 2 Donzdorfer Straße zwischen Heidenheimer Straße und Hillenbrandstraße	ja	ja
Sü 3 Hauptstraße zwischen Heidenheimer Straße und Mörikestraße	ja	ja
Sü 4 Heidenheimer Straße zwischen Hauptstraße und Bahnhofstraße ²¹	ja	ja

Abbildung 30: Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Süßen mit Empfehlung für eine Fahrbahnsanierung mit besonders lärm mindernd wirkenden Asphaltdeckschichten



²¹ Auch wenn die Heidenheimer Straße über keine offensichtlichen Straßenschäden verfügt, beklagen sich Anwohnende bereits seit den 90er Jahren über den schlechten Zustand der Fahrbahn. Spurrillen sorgen bei Regen für eine „Beregnung“ der Fußgänger. Abdeckungen klappern.

3.2 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.

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

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 23. März 2012 den sogenannten Kooperationserlass veröffentlicht, der unter anderem Umrechnungsfaktoren für Berechnungen nach RLS-90 und VBUS enthält. Die Kriterien des Kooperationserlasses liegen den folgenden Maßnahmenempfehlungen des Modellvorhabens zugrunde.

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Vorgehen bei der Prüfung der Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Das Verfahren zur Auswahl geeigneter Straßenabschnitte für eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erfolgt in zwei Arbeitsschritten.

In einem ersten Schritt werden zunächst Straßenabschnitte vorausgewählt

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

Für die vorausgewählten und vorgeprüften Abschnitte mit Lärmpegeln $L_{\text{DEN, Straße}} > 71 \text{ dB(A)}$ und / oder $L_{\text{Night, Straße}} > 60 \text{ dB(A)}$ (Abschnitte mit erhöhter Anwendungsmöglichkeit zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen) erfolgen in einem zweiten Bearbeitungsschritt eine Lärmberechnung nach den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) durch die LÄRMKONTOR GmbH sowie eine rechtliche Prüfung durch Wurster Weiß Kupfer Rechtsanwälte Partnerschaft mbB. Bei der rechtlichen Prüfung und Abwägung sind folgende Kriterien maßgebend:

- Fassadenpegel nach RLS 90 $> 70 \text{ dB(A)}$ tags und / oder 60 dB(A) nachts,

- Anzahl und räumliche Lage der Gebäude am betroffenen Straßenabschnitt,
- Anzahl der Menschen, die von den oben genannten Fassadenpegeln belastet sind,
- Lärminderungswirkung der Maßnahme hinsichtlich Pegelminderung und Reduzierung der Betroffenenanzahl,
- Verkehrsfunktion der Straße,
- verkehrliche Folgen (Ausweichverkehre und relevante Steigerung der Belastung an anderer Stelle).

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Das Endergebnis aus diesen Bearbeitungsschritten bildet die Empfehlungen für Straßenabschnitte zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in den drei Sanierungsgebieten. Um zu berücksichtigen, dass Geschwindigkeitsreduzierungen auch Straßenabschnitte betreffen, die für eine Fahrbahnsanierung vorgeschlagen sind, erfolgte ergänzend eine Prüfung, ob auch bei Anwendung der Fahrbahnsanierung mit besonders lärmmindernd wirkenden Asphaltdeckschichten Fassadenpegel nach RLS 90 > 70 dB(A) tags und / oder > 60 dB(A) nachts vorliegen.

Ergebnisse Schritt 1: Vorprüfung abwägungsrelevanter Belange

Die auf Basis der Lärmkartierung vorausgewählten Straßenabschnitte, für die eine Vorprüfung abwägungsrelevanter Belange durchgeführt wird, sind in der Tabelle 10 für Eislingen/Fils, in der Tabelle 11 für Salach und in der Tabelle 12 für Süßen aufgeführt.

Tabelle 10: Auf Basis der Lärmkartierung vorausgewählte Straßenabschnitte zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Sanierungsgebiet Eislingen / Fils

Prüfabschnitt	Anwendungsmöglichkeit der Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in den	
	Tagstunden	Nachtstunden
8.1- 8.2 Stuttgartar Straße zwischen L 1217 _a neu und Kornbergstraße	■	■
8.3- 8.8 Stuttgartar Straße zwischen Kornberg- straße und Hauptstraße	■	■
9.1 Ulmer Straße zwischen Hauptstraße und Weberstraße	■	■
9.2 Ulmer Straße zwischen Weberstraße und Beundstraße	■	■
9.3 Ulmer Straße zwischen Beundstraße und Goethestraße	■	■

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Prüfabschnitt		Anwendungsmöglichkeit der Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in den	
		Tagstunden	Nachtstunden
9.4	Ulmer Straße zwischen Goethestraße und Mozartstraße	■	■
9.5	Ulmer Straße zwischen Osttangente und Einfahrt Eichenbach-Stadion	□	■
10	Jahnstraße zwischen Charlottenstraße und Hauptstraße	■	■
11.1	Hauptstraße zwischen Stuttgarter Straße und Schloßstraße	■	■
11.2-11.3	Hauptstraße zwischen Schloßstraße und Schmalzgartenweg	■	■
11.4	Hauptstraße zwischen Schmalzgartenweg und Brunnenweilerstraße	■	■
13.1	Poststraße zwischen Steinbeisstraße und Zeppelinstraße	■	■
13.2	Poststraße zwischen Zeppelinstraße und Scheerstraße	□	□
14	Göppinger Straße / Hindenburgstraße zwischen Beginn der Bebauung und Charlottenstraße	■	■
20	Salacher Straße zwischen Hauptstraße und Beltstraße	■	■

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 $L_{DEN} < 65 \text{ dB(A)}$, $L_{Night} < 55 \text{ dB(A)}$

Tabelle 11: Auf Basis der Lärmkartierung vorausgewählte Straßenabschnitte zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Sanierungsgebiet Salach

Prüfabschnitt		Anwendungsmöglichkeit der Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in den	
		Tagstunden	Nachtstunden
4.1	Hauptstraße zwischen Eduardstraße und Ottostraße	■	■
4.2	Hauptstraße zwischen Uferstraße und Stuttgarter Straße	■	■
5	Wilhelmstraße zwischen Hauptstraße und Lautertalstraße	■	■
6	Hauptstraße – Hohenstufenstraße zwischen Eduardstraße und Eythstraße	■	■



Prüfabschnitt		Anwendungsmöglichkeit der Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in den	
		Tagstunden	Nachtstunden
7	Ulmer Straße zwischen Teckstraße und Hauptstraße	■	■
14	Hauffstraße zwischen Hauptstraße und Burrenstraße	■	■
21	Eislinger Straße zwischen Unterdorfstraße und Hauptstraße	■	■
22	Stuttgarter Straße zwischen Hauptstraße und Hauffstraße	■	■

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 $L_{DEN} < 65 \text{ dB(A)}$, $L_{Night} < 55 \text{ dB(A)}$

Tabelle 12: Auf Basis der Lärmkartierung vorausgewählte Straßenabschnitte zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Sanierungsgebiet Süßen

Prüfabschnitt		Anwendungsmöglichkeit der Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in den	
		Tagstunden	Nachtstunden
5.1	Heidenheimer Straße zwischen Bahnhofstraße und Lange Straße	■	■
5.2	Heidenheimer Straße zwischen Lange Straße und Bühlstraße	■	■
5.3	Heidenheimer Straße zwischen Bauschstraße und Barbarossastraße	■	■
5.4	Heidenheimer Straße zwischen Barbarossastraße und Bachstraße	■	■
5.5	Heidenheimer Straße zwischen Bachstraße und Stuttgarter Straße	■	■
6.1	Hauptstraße zwischen Heidenheimer Straße und Bachstraße	■	■
6.2	Hauptstraße zwischen Bachstraße und Mörikestraße	■	■
7	Bühlstraße zwischen Heidenheimer Straße und Querstraße	□	□
15	Stuttgarter Straße zwischen Tobelstraße und Heidenheimer Straße	■	■
22.1	Donzdorfer Straße zwischen Staufenecker Straße und Heidenheimer Straße	■	■

MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Prüfabschnitt	Anwendungsmöglichkeit der Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in den	
	Tagstunden	Nachtstunden
22.2 Donzdorfer Straße zwischen Heidenheimer Straße und Hillenbrandstraße	■	■

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

Die Vorprüfung wird im Folgenden ausführlich beschrieben. Eine Zusammenfassung liegt in Form einer Bewertungsmatrix in Anlage 1 vor.

Verkehrliche Bedeutung

Die Verkehrsbedeutung einer Straße kann in den Abwägungsprozess für eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen mit eingehen.

Es wird angenommen, dass alle klassifizierten Straßen (Kreis-, Landes- und Bundesstraßen) eine gehobene verkehrliche Bedeutung haben. Bei den Gemeindestraßen wird dies qualitativ bewertet.

In Eisingen/Fils bleiben die Göppinger Straße – Hindenburgstraße – Hauptstraße²² – Salacher Straße (zukünftig K 1403) und die Stuttgarter Straße – Ulmer Straße (zukünftig L 1214) weiterhin im klassifizierten Straßennetz. In Salach sind die Hohenstauferstraße, Hauptstraße, Hauffstraße (alle K 1404), die Eisinger Straße, Wilhelmstraße, Lautertalstraße (alle zukünftig K 1403) und die Ulmer Straße, Stuttgarter Straße (beide zukünftig L 1214) betroffen. In Süßen gehören die Donzdorfer Straße (zukünftig K 1403), Stuttgarter Straße, Hauptstraße (beide zukünftig L 1214) und die Schlater Straße (zukünftig L 1218) noch zum klassifizierten Straßennetz. Nur bei diesen wird von einer gehobenen verkehrlichen Bedeutung ausgegangen.

Verkehrsverlagerungen

Maßnahmen, die Lärmbetroffenheiten in sensiblen Bereichen erhöhen, sind zu vermeiden. Daher werden Geschwindigkeitsreduzierungen dann ausgeschlossen, wenn mit der Maßnahme im Prüfabschnitt eine Verkehrsverlagerung auf andere Netzteile in akustisch relevantem Maß, d. h. mit einer dortigen Zunahme

²² Die Hauptstraße betrifft dies nur zwischen Schloßstraße und Salacher Straße.

um mehr als 20 % erwartet wird.²³ Hierzu erfolgt für jeden einzelnen Prüfabchnitt eine qualitative Einschätzung, ob potenzielle attraktive Ausweichstrecken vorhanden sind und akustisch relevante Verlagerungseffekte zu erwarten sind.

Unproblematische Verlagerungseffekte sind vornehmlich großräumig auf die B 10_{neu} und B 466_{neu} zu erwarten. In vier Fällen sollten Verlagerungseffekte in das Nebennetz durch begleitende Maßnahmen vermieden werden:

- In Eislingen/Fils verläuft die Poststraße parallel zur alten B 10. Aufgrund der dort verkehrenden Buslinien ist die Poststraße eine Tempo-50- und Vorfahrtstraße. Hier sollten Schleichverkehre gezielt vermieden werden (vgl. E 15, Kapitel 3.3).
- In Salach wird bereits heute die parallel zur Hauptstraße verlaufende Bismarckstraße als Alternativroute genutzt. Hier sollten generell Maßnahmen zur Verhinderung des Durchgangsverkehrs geprüft werden (vgl. Sa 8, Kapitel 3.3).
- Die Goethe- und Schillerstraße in Salach nehmen Durchgangsverkehre zwischen Lautertal- und Hauptstraße auf. Eine Verstärkung des Effekts durch eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Wilhelmstraße ist unwahrscheinlich. Dennoch sollten Maßnahmen zur verträglichen Abwicklung des Verkehrs ergriffen werden (vgl. Sa 10, Kapitel 3.4).
- In Süßen finden nach Aussage von Anwohnenden Ausweichverkehre über die Kuntzestraße statt, um die Lichtsignalanlage am Knoten Donzdorfer Straße / Heidenheimer Straße zu umgehen. Tempo 30 in der Donzdorfer Straße könnte den Effekt verstärken. Durch den Umbau des Knotens zu einem Kreisverkehrsplatz kann das Problem entschärft werden (vgl. Sü 10, Kapitel 3.3).

Eine ausführliche Einschätzung gibt für Eislingen/Fils Tabelle 13, für Salach Tabelle 14 und für Süßen Tabelle 15.

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



²³ Dies entspricht etwa einer Erhöhung von 1 dB(A); Änderungen gelten ab 1 bis 2 dB(A) als wahrnehmbar.

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung

6. März 2015



Tabelle 13: Einschätzung zu möglichen Verkehrsverlagerungen durch Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Eislingen/Fils

Prüfabschnitt	Einschätzung hinsichtlich zu erwartender Auswirkungen auf Alternativrouten	Ausschluss einer Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	
8.1	Stuttgarter Straße zwischen L 1217 _{a_{neu}} und Steinbeisstraße	Abgesehen von der neuen B 10 ist die Stuttgarter Straße alternativlos.	nein
8.2-8.8	Stuttgarter Straße zwischen Steinbeisstraße und Hauptstraße	Eine kleinräumige Alternative besteht in der Poststraße. Ohne begleitende Maßnahmen in der Poststraße ist mit Ausweichverkehren zu rechnen.	bedingt
9	Ulmer Straße zwischen Hauptstraße und Einfahrt Eichenbach-Stadion	Die B 10 _{neu} verläuft parallel in nur 500 m Entfernung mit autobahnähnlichem Ausbaustandard. Verlagerungen dorthin sind erwünscht. Die Bergstraße könnte in Verbindung mit der Beundstraße oder der Haldenstraße eine Ausweichroute darstellen. In der westlichen Bergstraße und in der Beundstraße ist Tempo 50 angeordnet und die Knoten Scheerstraße / Bergstraße (Kreisverkehr) und Beundstraße/ Ulmer Straße (zwei Aufstellstreifen) sind mit geringem Widerstand zu befahren. Diese Alternativen sind allerdings umwegig und im Falle der Haldenstraße nicht mit hohem Tempo befahrbar. Eine geringere Fahrtzeit ist daher nicht zu erwarten. Die Nutzung der Wilhelmstraße als Alternative ist aufgrund von Tempo 30 und Rechts-vor-Links unwahrscheinlich.	nein
10	Jahnstraße zwischen Charlottenstraße und Hauptstraße	Die Alternativroute über Hindenburgstraße zwischen KV Charlottenstraße und KV Hauptstraße ist unproblematisch. Auf der Alternativroute über die Weingartenstraße gilt bereits Tempo 30, die Route über die Olgastraße und Ebertstraße ist Bestandteil einer Tempo 30-Zone. Die beiden Routen werden bereits im Bestand als Alternative für die Jahnstraße genutzt. Eine Zunahme des Ausweichverkehrs ist nicht auszuschließen. Bzgl. der zu erwartenden Größenordnung sind weitere Untersuchungen erforderlich.	bedingt
11.1	Hauptstraße zwischen Stuttgarter Straße und Schloßstraße	Verlagerungseffekte sind durch die Querung der Bahnlinie und der Fils kleinräumig nicht möglich. Großräumige Verlagerungseffekte auf andere Querungen sind gewünscht, um den Stadtkern Eislingens zu entlasten.	nein

Prüfabschnitt	Einschätzung hinsichtlich zu erwartender Auswirkungen auf Alternativrouten	Ausschluss einer Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
11.2 Hauptstraße - zwischen	Nord-West-Verkehre finden bereits heute über die Weingartenstraße statt.	nein
11.3 Schloßstraße und Schmalzgartenweg	Darüber hinaus sind aufgrund der Querung des Flusslaufes der Krumm Ausweichverkehre in Nord-Süd-Richtung ausgeschlossen, zumal im Nebennetz durchgängig Tempo 30 gilt.	
11.4 Hauptstraße zwischen Schmalzgartenweg und Brunnenweilerstraße	Verlagerungseffekte sind aufgrund fehlender Verbindungen im Nebennetz ausgeschlossen.	nein
13 Poststraße zwischen Steinbeisstraße und Scheerstraße	Die B 10 _{neu} verläuft parallel in nur 500 m Entfernung mit autobahnähnlichem Ausbaustandard. Verlagerungen dorthin sind erwünscht. Kleinräumig kann der Durchgangsverkehr auch von der Stuttgarter Straße aufgenommen werden. In den anderen Straßen des Nebennetzes besteht bereits Tempo 30.	nein
14 Göppinger Straße / Hindenburgstraße zwischen Beginn der Bebauung und Charlottenstraße	Die B 10 _{neu} verläuft parallel in 800 m Entfernung mit autobahnähnlichem Ausbaustandard. Verlagerungen dorthin sind erwünscht. Alternativrouten in Richtung Hohenstaufenstraße bestehen über die Weingartenstraße. Diese wird bereits heute als direkte Route genutzt. Eine Zunahme des Ausweichverkehrs ist nicht auszuschließen. Bzgl. der zu erwartenden Größenordnung sind weitere Untersuchungen erforderlich. Über das übrige Nebennetz sind keine Zeitgewinne möglich (Tempo 30, geringe Fahrbahnbreiten, umwegige Führung).	bedingt
20 Salacher Straße zwischen Hauptstraße und Beltstraße	Verlagerungen in die Schloßstraße sind möglich. Diese führt durch ein Gewerbegebiet und soll für den Durchgangsverkehr ausgebaut werden.	nein

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung

6. März 2015



Tabelle 14: Einschätzung zu möglichen Verkehrsverlagerungseffekten durch Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Salach

Prüfabschnitt	Einschätzung hinsichtlich zu erwartender Auswirkungen auf Alternativrouten	Ausschluss einer Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
4 Hauptstraße zwischen Eduardstraße und Stuttgarter Straße	Die Bahnquerung ist nur großräumig umfahrbar. Alternativrouten sind umwegig und führen durch Tempo-30-Zonen.	nein
5 Wilhelmstraße zwischen Hauptstraße und Lautertalstraße	Bereits heute werden die Goethe- und Schillerstraße als Hauptverbindungsroute zwischen Hohenstaufenstraße und Lautertalstraße genutzt. Das dieser Verkehr durch eine Tempo-30-Regelung noch verstärkt wird, ist unwahrscheinlich.	bedingt
6 Hauptstraße – Hohenstaufenstraße zwischen Eduardstraße und Eythstraße	Bereits heute werden die Bismarckstraße und im geringen Maße die Eythstraße als Hauptverbindungsroute zwischen Hohenstaufenstraße und Eislinger Straße genutzt. Begleitmaßnahmen sind daher notwendig.	bedingt
7 Ulmer Straße zwischen Teckstraße und Hauptstraße	Großräumige Verlagerungseffekte auf B 10 _{neu} und B 466 _{neu} sind erwünscht. Durch Tempo-30-Regelungen und verkehrsberuhigende Maßnahmen (zur Querstraße gibt es keine Durchwegung, in der Austraße bestehen Einbahnregelungen in beiden Richtung) sind Durchgangsverkehre nahezu ausgeschlossen. Südlich bestehen keine Verbindungen.	nein
14 Hauffstraße zwischen Hauptstraße und Burrenstraße	Alternativrouten sind umwegig und führen durch Tempo-30-Zonen.	nein
21 Eislinger Straße zwischen Unterdorfstraße und Hauptstraße	Großräumige Verlagerungen sind erwünscht. Kleinräumige Alternativrouten sind umwegig und führen durch Tempo-30-Zonen.	nein
22 Stuttgarter Straße zwischen Hauptstraße und Hauffstraße	Aufgrund der Kürze des Abschnitts ist mit keinen akustisch wirksamen Verlagerungseffekten zu rechnen.	nein

Tabelle 15: Einschätzung zu möglichen Verkehrsverlagerungseffekten durch Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Süßen

Prüfabschnitt	Einschätzung hinsichtlich zu erwartender Auswirkungen auf Alternativrouten	Ausschluss einer Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
5.1-5.2	Heidenheimer Straße zwischen Bahnhofstraße und Bühlstraße Großräumige Verlagerungseffekte auf B 10 _{neu} und B 466 _{neu} sind erwünscht. Schleichverkehre, um die Ziele der Bühlstraße über Lange Straße und Querstraße zu erreichen, sind möglich. Dass diese trotz der Rechts-vor-Links-Regelungen attraktiver sind, ist unwahrscheinlich. Daher ist mit keinen akustisch relevanten Verlagerungseffekten zu rechnen.	nein
5.3-5.5	Heidenheimer Straße zwischen Bauschstraße und Stuttgarter Straße Großräumige Verlagerungseffekte auf B 10 _{neu} und B 466 _{neu} sind erwünscht. Im Südostverkehr ist die Umfahrung über die Route Bachstraße, Johann-Georg-Fischer-Straße und Bauschstraße möglich, in der Gegenrichtung durch eine Einbahnstraße verhindert. Trotz Tempo 30 und geringem Querschnitt wird die Route bereits heute als Umfahrung genutzt. Durch die B 466 _{neu} ist mit einer wesentlichen Entlastung zu rechnen.	nein
6	Hauptstraße zwischen Heidenheimer Straße und Mörikestraße Großräumige Verlagerungseffekte auf B 10 _{neu} und B 466 _{neu} sind erwünscht. Alternativrouten im Nebenstraßennetz sind nicht vorhanden, Liststraße und Erlenwiesenstraße sind durch gegenläufige Einbahnstraßenabschnitte geschützt.	nein
7	Bühlstraße zwischen Heidenheimer Straße und Querstraße Der Verkehr in der Bühlstraße ist überwiegend Quell- oder Zielverkehr. Ausweichrouten unterliegen bereits einer Tempo-30-Regelung.	nein
15	Stuttgarter Straße zwischen Tobelstraße und Heidenheimer Straße Großräumige Verlagerungseffekte auf B 10 _{neu} und B 466 _{neu} sind erwünscht. Kleinräumige Alternativrouten sind umwegig und führen durch Tempo-30-Zonen.	nein

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**
Maßnahmenplanung
6. März 2015



MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung

6. März 2015



Prüfabschnitt	Einschätzung hinsichtlich zu erwartender Auswirkungen auf Alternativrouten	Ausschluss einer Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
22.1 Donzdorfer Straße zwischen Staufenecker Straße und Heidenheimer Straße	Großräumige Verlagerungseffekte auf B 10 _{neu} und B 466 _{neu} sind erwünscht. Aufgrund der LSA am Knoten mit der Heidenheimer Straße gibt es laut Online-Beteiligung Ausweichfahrten über die Kuntzestraße. Ohne Gegenmaßnahmen (z. B. Kreisverkehr) könnte eine Tempo 30-Regelung die Situation (tagsüber) verschärfen.	bedingt
22.2 Donzdorfer Straße zwischen Heidenheimer Straße und Hillenbrandstraße		

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.

Folgende Buslinien werden in die Betrachtungen einbezogen:

- Eisingen/Fils: die Linien 1, 6, 16 und 17 (betrieben von der Omnibus Göppingen OVG), sowie die Linie 7688 (Regional Bus Stuttgart GmbH),
- Salach: die Linien 6 (Omnibus Göppingen OVG) und 7688 (Regional Bus Stuttgart GmbH),
- Süßen: die Linien 7680, 7688 und 7689 (Regional Bus Stuttgart GmbH).

Nur die Linien 1 und 16 verkehren in einem Taktfahrplan mit zwei Fahrten je Richtung und Stunde. Alle anderen Linien verkehren unregelmäßig und werden oft zu Zeiten des Schülerverkehrs verstärkt. Die Linien 6, 7688 und 7680 nutzen unterschiedliche Routen. Die Linie 17 wird ausschließlich im Schülerverkehr eingesetzt.

In den folgenden Tabellen 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.

Tabelle 16: Prüfabschnitte mit Linien des öffentlichen Verkehrs in Eislingen/Fils

Prüfabschnitt		Linien	Bedienungs- häufigkeit	Beurteilung
8.1- 8.4	Stuttgarter Straße zwischen L 1217 _{neu} und Ulrichstraße / Rosensteinstraße	1, 6, 17, 7688	regelmäßig	zu prüfen
8.5- 8.8	Stuttgarter Straße zwischen Ulrichstraße / Rosensteinstraße und Hauptstraße	-	-	ohne Einschränkung
9.1- 9.2	Ulmer Straße zwischen Hauptstraße und Beundstraße	1, 17, 7688	regelmäßig	zu prüfen
9.3- 9.5	Ulmer Straße zwischen Beundstraße und Einfahrt Eichenbach-Stadion	7688	selten	zu prüfen
10	Jahnstraße zwischen Charlottenstraße und Hauptstraße	1, 6, 7688	regelmäßig	zu prüfen
11.1	Hauptstraße zwischen Stuttgarter Straße und Schloßstraße	1, 6, 17, 7688	regelmäßig	zu prüfen
11.2	Hauptstraße zwischen Schloßstraße und Salacher Straße	1, 6, 16, 17, 7688	regelmäßig	zu prüfen
11.3	Hauptstraße zwischen Salacher Straße und Talstraße	6	selten	zu prüfen
11.4	Hauptstraße zwischen Talstraße und Brunnenweilerstraße	16, 17	regelmäßig	zu prüfen
13	Poststraße zwischen Steinbeisstraße und Scheerstraße	1, 6, 17, 7688	regelmäßig	zu prüfen
14	Göppinger Straße / Hindenburgstraße zwischen Beginn Wohnbauung und Charlottenstraße	6, 16, 7688	regelmäßig	zu prüfen
20.1	Salacher Straße zwischen Hauptstraße und Leibnizstraße	6, 16, 17, 7688	regelmäßig	zu prüfen
20.2	Salacher Straße zwischen Leibnizstraße und Beltstraße	6, 7688	regelmäßig	zu prüfen

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

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Tabelle 17: Prüfabschnitte mit Linien des öffentlichen Verkehrs in Salach

Prüfabschnitt		Linien	Bedie- nungs- häufigkeit	Beurteilung
4	Hauptstraße zwischen Eduardstraße und Stuttgarter Straße	-	-	ohne Einschränkung
5	Wilhelmstraße zwischen Hauptstraße und Lautertalstraße	7688	selten	zu prüfen
6.1	Hauptstraße zwischen Eduardstraße und Eislinger Straße	-	-	ohne Einschränkung
6.2	Hauptstraße zwischen Eislinger Straße und Wilhelmstraße	6, 7688	regelmäßig	zu prüfen
6.3	Hauptstraße – Hohenstaufenstraße zwischen Wilhelmstraße und Eythstraße	6	selten	zu prüfen
7	Ulmer Straße zwischen Teckstraße und Hauptstraße	7688	selten	zu prüfen
14	Hauffstraße zwischen Hauptstraße und Burrenstraße	-	-	ohne Einschränkung
21	Eislinger Straße zwischen Unterdorfstraße und Hauptstraße	6, 7688	regelmäßig	zu prüfen
22	Stuttgarter Straße zwischen Hauptstraße und Hauffstraße	7688	selten	zu prüfen

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

Tabelle 18: Prüfabschnitte mit Linien des öffentlichen Verkehrs in Süßen

Prüfabschnitt		Linien	Bedie- nungs- häufigkeit	Beurteilung
5	Heidenheimer Straße zwischen Bahnhofstraße und Stuttgarter Straße	7680, 7688	regelmäßig	zu prüfen
6	Hauptstraße zwischen Heidenheimer Straße und Mörikestraße	7680	selten	zu prüfen
7	Bühlstraße zwischen Heidenheimer Straße und Querstraße	-	-	ohne Einschränkung

Prüfabschnitt		Linien	Bedie- nungs- häufigkeit	Beurteilung
15	Stuttgarter Straße zwischen Tobelstraße und Heidenheimer Straße	7688	selten	zu prüfen
22.1	Donzdorfer Straße zwischen Staufenecker Straße und Heidenheimer Straße	7688	selten	zu prüfen
22.2	Donzdorfer Straße zwischen Heidenheimer Straße und Hillenbrandstraße	7688, 7689	regelmäßig	zu prüfen

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 der Stuttgarter Straße in Eisingen / Fils besteht eine Koordinierung der Lichtsignalanlagen. Nach Aussage der Stadt Eisingen / Fils funktioniert diese wegen des neuen Kreisverkehrs Stuttgarter Straße / Mühlbachstraße jedoch nur eingeschränkt. Mit dem geplanten Bau des Kreisverkehrs am Knotenpunkt Stuttgarter Straße / Hauptstraße / Ulmer Straße / Scheerstraße hat eine Koordinierung im Zuge der Stuttgarter Straße zukünftig keine Relevanz mehr.

In den Sanierungsgebieten Salach und 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 Geschwindigkeitsre-

MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



duzierung 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 Stadt Eisingen/Fils hat es mit einem städtischen Radverkehrskonzept ergänzt, das sich derzeit in der Abstimmung befindet. Die in den Konzepten genannten Maßnahmen werden in den folgenden Betrachtungen berücksichtigt.

Die folgenden Tabellen zeigen, 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, erfolgt eine „bedingte“ Empfehlung, da nicht klar ist, ob diese Maßnahmen umgesetzt werden. Die angegebenen Kfz-Verkehrsstärken sind Prognosewerte für 2017/18 (Prognose-Nullfall). Für die Bewertung der Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr werden die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, Ausgabe 2010) herangezogen.

Tabelle 19: Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr in Eisingen/Fils

Prüfabschnitt		Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr	Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sinnvoll
8.1- 8.2	Stuttgarter Straße zwischen L 1217 _{neu} und Kornbergstraße	Es bestehen richtungsbezogene kombinierte Geh- und Radwege. Eine Geschwindigkeitsreduzierung ist aus Radverkehrssicht nicht erforderlich.	nein
8.3- 8.5	Stuttgarter Straße zwischen Kornbergstraße und Holzheimer Straße	Es bestehen richtungsbezogene Geh- und Radwege, die zwischen 2 m und 2,6 m breit sind und zahlreiche Masten und Schilder aufweisen. Die Stadt plant Schutzstreifen zwischen Kornbergstraße und Frauenstraße, wie im Radkonzept des Kreises vorgeschlagen. Bei prognostizierten ca. 20.000 Kfz/24h unterstützt Tempo 30 diese Maßnahme. Bei gleichzeitigem „Gehweg, Radverkehr frei“ könnte Tempo 30 entfallen. Es wird jedoch empfohlen, Fuß- und Radverkehr innerorts grundsätzlich zu trennen.	bedingt

Prüfabschnitt		Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr	Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sinnvoll
8.6-8.8	Stuttgarter Straße zwischen Holzheimer Straße und Hauptstraße	<p>Der Teilbereich ist als Netzlücke im Radverkehrskonzept ausgewiesen. Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden, obwohl die Kfz-Verkehrsstärken (ca. 20.000 Kfz/24h) weit über den Belastungsbereichen für Mischverkehr auf der Fahrbahn (maximal ca. 4.000 Kfz/24h bei Tempo 50) liegen.</p> <p>Die Stadt plant Tempo 30 zwischen Frauenstraße und Beundstraße. Generell ist Tempo 30 für den gesamten Abschnitt im Sinne des Radverkehrs.</p>	ja
9.1-9.2	Ulmer Straße zwischen Hauptstraße und Beundstraße	<p>Der Teilbereich ist als Netzlücke im Radverkehrskonzept ausgewiesen. Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden, obwohl die Kfz-Verkehrsstärken (ca. 15.000 Kfz/24h) weit über den Belastungsbereichen für Mischverkehr auf der Fahrbahn (maximal ca. 4.000 Kfz/24h bei Tempo 50) liegen.</p> <p>Die Stadt plant Tempo 30 zwischen Frauenstraße und Beundstraße. Generell ist Tempo 30 für den gesamten Abschnitt im Sinne des Radverkehrs.</p>	ja
9.3-9.4	Ulmer Straße zwischen Beundstraße und Mozartstraße	<p>Auf der Nordseite bestehen richtlinienkonforme Radfahrstreifen.</p> <p>Im Radkonzept des Kreises wird die Anlage von Schutzstreifen vorgeschlagen. Bei prognostizierten ca. 15.000 Kfz/24h unterstützt Tempo 30 diese Maßnahme. Bei gleichzeitigem „Gehweg, Radverkehr frei“ könnte Tempo 30 entfallen. Es wird jedoch empfohlen, Fuß- und Radverkehr innerorts grundsätzlich zu trennen.</p>	bedingt
9.5	Ulmer Straße zwischen Osttangente und Einfahrt Eichenbach-Stadion	<p>Es bestehen richtungsbezogene kombinierte Geh- und Radwege. Auf der Nordseite gibt es westlich von der Karl-Liebknecht-Straße einen Radfahrstreifen.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsreduzierung ist aus Radverkehrssicht nicht erforderlich.</p>	nein
10	Jahnstraße zwischen Charlottenstraße und Hauptstraße	<p>In diesem Abschnitt wurden Schutzstreifen markiert. Die Kfz-Verkehrsbelastung (ca. 14.400 Kfz/24h) liegt jedoch knapp höher als die Belastungsgrenzen für Schutzstreifen bei Tempo 50 (maximal ca. 13.000 Kfz/24h). Beobachtungen ergaben, dass Kfz die Schutzstreifen fast dauerhaft befahren.</p> <p>Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit ist daher trotz der Schutzstreifen im Sinne des Radverkehrs.</p>	ja

MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Prüfabschnitt		Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr	Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sinnvoll
11.1	Hauptstraße zwischen Stuttgarter Straße und Schloßstraße	Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden (ca. 17.000 Kfz/24h). Im Rahmen des Radkonzepts Eislingen gibt es Planungen für eine Querschnittsveränderung auf einen Fahrstreifen und einen breiten Radfahrstreifen je Richtung. Bei dieser Lösung wäre Tempo 30 aus Sicht des Radverkehrs nicht notwendig.	bedingt
11.2-11.3	Hauptstraße zwischen Schloßstraße und Schmalzgartenweg	Der Abschnitt ist als Netzlücke im Radkonzept Eislingen ausgewiesen. Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden (je nach Abschnitt zwischen 10.000-15.000 Kfz/24h). Im Radkonzept wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 und 30 km/h vorgeschlagen.	ja
11.4	Hauptstraße zwischen Schmalzgartenweg und Brunnenweilerstraße	Der Abschnitt ist als Netzlücke im Radkonzept Eislingen ausgewiesen (je nach Abschnitt zwischen 8.000-14.000 Kfz/24h). Zwischen Talstraße und Ziegelbachstraße sind die Gehwege für den Radverkehr freigegeben. Zwischen Ziegelbachstraße und Brunnenweilerstraße besteht auf der Ostseite ein einseitiger Schutzstreifen. An den übrigen Abschnitten sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Das Radkonzept schlägt zwischen Schmalzgartenweg und Ziegelbachstraße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h vor.	ja
13	Poststraße zwischen Steinbeisstraße und Scheerstraße	Es bestehen keine Radverkehrsanlagen (ca. 2.000 Kfz/24h). Der Abschnitt ist als Netzlücke im Radverkehrskonzept Eislingen ausgewiesen. Das Konzept spricht der Poststraße große Bedeutung für den Radverkehr zu (Schülerverkehr, Arbeit, Einkauf). Westlich der Kronbergstraße schlägt die Radkonzeption der Stadt Schutzstreifen vor, für die übrige Straße Tempo 30.	ja
14.1	Göppinger Straße zwischen Beginn Wohnbauung und Ortseingang	Der bauliche Geh- und Radweg ist nur durch einen Bord von der vierstreifigen Fahrbahn getrennt (ca. 18.000 Kfz/24h). Der gemeinsame Geh- und Radweg ist zu schmal, sodass eine alternative, sicherere Lösung erforderlich wird.	bedingt

Prüfabschnitt	Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr	Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sinnvoll
14.2	Hindenburgstraße zwischen Ortseingang und Charlottenstraße Auf der Südseite besteht ein gemeinsamer Geh-/Radweg. Auf der Nordseite besteht ein Schutzstreifen zwischen Krumm- und Olgastraße. Der Schutzstreifen soll gemäß Radkonzept des Kreises verlängert werden. Bei ca. 17.000 Kfz/24h unterstützt Tempo 30 diese Maßnahme. Bei gleichzeitigem „Gehweg, Radverkehr frei“ könnte Tempo 30 entfallen. Es wird jedoch empfohlen, Fuß- und Radverkehr innerorts grundsätzlich zu trennen.	bedingt
20.1	Salacher Straße zwischen Hauptstraße und Lessingstraße Der Teilbereich ist als Netzlücke im Radverkehrskonzept ausgewiesen. Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden. Die Stadt entwickelt den Vorschlag des Radkonzepts des Landkreises weiter. Es werden je nach Parkraumbedarf einseitige oder zweiseitige Schutzstreifen vorgesehen. Tempo 30 wäre bei nur einseitigen Schutzstreifen notwendig (ca. 11.000 Kfz/24h).	bedingt
20.2	Salacher Straße zwischen Lessingstraße und Beltstraße Es bestehen richtungsbezogene kombinierte Geh- und Radwege. Eine Geschwindigkeitsreduzierung ist aus Radverkehrssicht nicht erforderlich.	nein

Tabelle 20: Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr in Salach

Prüfabschnitt	Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr	Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sinnvoll
4.1	Hauptstraße zwischen Eduardstraße und Ottostraße Es bestehen keine Radverkehrsanlagen. Der Abschnitt ist eine wichtige Nordsüd-Radroute, da andere Bahnquerungen weiter entfernt sind. Das Radkonzept des Landkreises sieht Schutzstreifen vor (ca. 13.000 Kfz/24h). Soll weiterhin Parken möglich sein, sind diese nur einseitig möglich. Bei einseitigen Schutzstreifen ist Tempo 30 im Sinne des Radverkehrs. Gemäß Neuordnungskonzept sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen. Tempo 30 ist dann notwendig.	ja

MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Prüfabschnitt	Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr	Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sinnvoll
4.2	Hauptstraße zwischen Uferstraße und Stuttgarter Straße Es bestehen keine Radverkehrsanlagen (ca. 10.000 Kfz/24h). Können keine beidseitigen Schutzstreifen angelegt werden (im Neuordnungskonzept sind keine Schutzstreifen vorgesehen), ist Tempo 30 notwendig (Mischverkehr ist dann gerade noch verträglich).	ja
5	Wilhelmstraße zwischen Hauptstraße und Lautertalstraße Es bestehen keine Radverkehrsanlagen (ca. 6.000 Kfz/24h). Das Radkonzept des Landkreises fordert Tempo 30, da die Straße wichtig für den Alltagsradverkehr ist (Ziele im Nahbereich) und die Anzahl der Unfälle mit Radfahrereteiligung hoch ist.	ja
6.1	Hauptstraße zwischen Eduardstraße und Eisinger Straße Es bestehen keine Radverkehrsanlagen. Der Abschnitt ist eine wichtige Nordsüd-Radroute, da andere Bahnquerungen weiter entfernt sind. Das Radkonzept des Landkreises sieht Schutzstreifen vor (ca. 13.000 Kfz/24h). Im Neuordnungskonzept werden Radfahrstreifen vorgesehen.	bedingt
6.2	Hauptstraße zwischen Eisinger Straße und Hohenstauferstraße Es bestehen keine Radverkehrsanlagen (ca. 12.400, nördlich der Wilhelmstraße ca. 7.000 Kfz/24h). Gemäß Neuordnungskonzept sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen. Tempo 30 ist folglich notwendig.	ja
6.3	Hohenstauferstraße zwischen Hauptstraße und Eythstraße Es bestehen keine Radverkehrsanlagen (ca. 4.500 Kfz/24h). Gemäß Neuordnungskonzept sind Schutzstreifen vorgesehen. Tempo 30 ist nicht notwendig.	nein
7	Ulmer Straße zwischen Teckstraße und Hauptstraße Der Radverkehr wird auf nicht abgesetzten, gemeinsamen Geh- und Radwegen auf beiden Seiten geführt, wobei die Nordseite in beide Richtungen freigegeben ist. Die Breiten sind akzeptabel. Probleme bestehen gemäß Radkonzept des Landkreises vor allem an den Knotenpunkten.	nein
14	Hauffstraße zwischen Hauptstraße und Burrenstraße Es bestehen keine Radverkehrsanlagen (ca. 7.000 Kfz/24h). Tempo 30 ist notwendig.	ja



Prüfabschnitt	Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr	Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sinnvoll
21	<p>Eislinger Straße zwischen Unterdorfstraße und Hauptstraße</p> <p>Es gibt keine Radverkehrsanlagen zwischen Jahnstraße und Hauptstraße. Zwischen Jahnstraße und Unterdorfstraße besteht auf der Südseite ein -gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr.</p> <p>Die Radkonzeption des Landkreises schlägt einen Schutzstreifen auf der Nordseite vor. Der Radverkehr auf der Südseite soll in Richtung Osten zwischen Jahn- und Hauptstraße auf die parallele Alte Eislinger Straße geführt werden.</p>	nein
22	<p>Stuttgarter Straße zwischen Hauptstraße und Hauffstraße</p> <p>Der Radverkehr wird auf nicht abgesetzten, gemeinsamen Geh- und Radwegen auf beiden Seiten geführt, wobei die Nordseite in beide Richtungen freigegeben ist. Die Breiten sind akzeptabel. Probleme bestehen gemäß Radkonzept des Landkreises vor allem an den Knotenpunkten.</p>	nein

Tabelle 21: Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr in Süßen

Prüfabschnitt	Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr	Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sinnvoll
5.1-5.2	<p>Heidenheimer Straße zwischen Bahnhofstraße und Bühlstraße</p> <p>In diesem Abschnitt gibt es keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt (ca. 10.000 Kfz/24h). Die Verbindung ist eine der Haupttrouten des Fahrradverkehrs in Süßen.</p> <p>Das Radkonzept des Landkreises fordert Schutzstreifen oder Tempo 30.</p>	bedingt
5.3-5.5	<p>Heidenheimer Straße zwischen Bauschstraße und Bachstraße</p> <p>In diesem Abschnitt gibt es keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt (ca. 11.000 Kfz/24h). Mit Rathaus und Schule liegen wichtige Ziele an dieser Straße.</p> <p>Tempo 30 ist im Sinne des Radverkehrs.</p>	ja
6.1	<p>Hauptstraße zwischen Heidenheimer Straße und Bachstraße</p> <p>Es gibt keine Radverkehrsanlagen (ca. 8.200 Kfz/24h).</p> <p>Das Radkonzept des Landkreises sieht Schutzstreifen vor. Bei dieser Lösung wäre Tempo 30 aus Sicht des Radverkehrs nicht notwendig.</p>	bedingt
6.2	<p>Hauptstraße zwischen Bachstraße und Mörikestraße</p> <p>Es gibt keine Radverkehrsanlagen westlich An der Türkei. Ab An der Türkei in Richtung Osten gibt es auf der Nordseite einen Radweg (ca. 11.000 Kfz/24h).</p> <p>Das Radkonzept des Landkreises sieht als ergänzende Maßnahmen Schutzstreifen vor. Bei dieser Lösung wäre Tempo 30 aus Sicht des Radverkehrs nicht notwendig.</p>	bedingt

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Prüfabschnitt		Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr	Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sinnvoll
7	Bühlstraße zwischen Heidenheimer Straße und Querstraße	Es gibt zurzeit keine Radverkehrsanlagen (ca. 3.000 Kfz/24h). Zwei überörtliche touristische Radrouten führen über die Bühlstraße zwischen Graustraße und An der Lauter. Zudem gibt es wichtige Ziele für den Alltagsradverkehr. Die Stadt Süßen plant Radverkehrsanlagen.	bedingt
15	Stuttgarter Straße zwischen Tobelstraße und Heidenheimer Straße	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 nicht unbedingt notwendig.	nein
22.1	Donzdorfer Straße zwischen Staufenecker Straße und Heidenheimer Straße	Der Radverkehr wird durch das Zusatzschild 'Radverkehr frei' in beiden Richtungen auf dem nördlichen Gehweg geführt (ca. 8.000 Kfz/24h). Zweirichtungswege erhöhen das Unfallrisiko. Sind Schutzstreifen nicht gewollt (vgl. Maßnahme Sü 12), ist Tempo 30 der Zweirichtungsführung vorzuziehen.	bedingt
22.2	Donzdorfer Straße zwischen Heidenheimer Straße und Hillenbrandstraße	Der Radverkehr wird richtungsbezogen durch das Zusatzschild 'Radverkehr frei' auf dem Gehweg geführt (ca. 13.500 Kfz/24h). Parallel dazu gibt es einen Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse. Tempo 30 ist in diesem Bereich aus Sicht des Radverkehrs nicht unbedingt notwendig.	nein

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, führt dies zu einem Ausschluss der Maßnahme.

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

Abbildung 31: Hohe Bebauungs- und Nutzungsdichte im Straßenraum der Hauptstraße in Eislingen/Fils (links: nördlich der Jahnstraße; rechts: südlich der Jahnstraße)



MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Tabelle 22: Prüfabschnitte für Tempo 30 mit Bebauungs- und Nutzungsstruktur in Eislingen/Fils

Prüfabschnitt		Bebauungs- und Nutzungsstruktur	Ausschluss einer Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
8.1-8.3	Stuttgarter Straße zwischen L 1217 _{neu} und Zeppelinstraße	Gebäude meist mit vorgelagerten Wegen oder Parkplätzen. Gewerbegebiet nach FNP. Überwiegend Gewerbe- und Industriebauten.	ja
8.4-8.8	Stuttgarter Straße zwischen Zeppelinstraße und Hauptstraße	Bebauung teilweise bis direkt an die Straßenflucht. Mischgebiet nach FNP. Randbebauung besteht sowohl aus Gewerbe bzw. Einzelhandel und Wohnbebauung.	nein
9.1	Ulmer Straße zwischen Hauptstraße und Weberstraße	Die Randbebauung hat eine niedrige Dichte mit größeren frei stehenden Gebäuden und einem längeren Baumstreifen im Süden. Mischgebiet nach FNP. Gewerbebauten, teilweise Wohnbebauung. Der Straßenzug liegt im Zentrum der Südstadt Eislingens.	ja
9.2	Ulmer Straße zwischen Weberstraße und Beundstraße	Die Randbebauung hat eine niedrige Dichte mit größeren frei stehenden Bauten. Die Gebäudestruktur unterstützt nur östlich der H.-Kleist-Straße Tempo 30. Mischgebiet nach FNP. Gewerbebauten, teilweise Wohnbebauung. Der Straßenzug liegt im Zentrum der Südstadt Eislingens.	nein

MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Prüfabschnitt		Bebauungs- und Nutzungsstruktur	Ausschluss einer Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
9.3-9.4	Ulmer Straße zwischen Beundstraße und Mozartstraße	Die Randbebauung ist dicht. Mischgebiet nach FNP. Wohnhäuser, Gewerbebauten sowie Einzelhandel. Die Nutzungsdichte ist groß.	nein
9.5	Ulmer Straße zwischen Osttangente und Einfahrt Eichenbach-Stadion	Lockere Bebauung. Westlich der Karl-Liebknecht-Straße Gewerbegebiet nach FNP. Östlich der Karl-Liebknecht-Straße im Norden Mischgebiet und im Süden Grünflächen. Gewerbe- und Wohnbebauung. Letztere ist schwer einsehbar.	ja
10	Jahnstraße zwischen Charlottenstraße und Hauptstraße	Die Randbebauung steht ohne Vorgärten/-plätze direkt am Straßenraum. Mischgebiet nach FNP. Weiterhin fördert die Lage zwischen zwei Kreisverkehren die Einhaltung einer geringeren Höchstgeschwindigkeit.	nein
11.1	Hauptstraße zwischen Stuttgarter Straße und Schloßstraße	Im Bereich der Brücke ist die Straße anbaufrei. Mischgebiet nach FNP. Nördlich der Bahntrasse auf der Ostseite Gemeinbedarfsflächen. Zentrale Verbindung zwischen den Zentren der Süd- und Nordstadt. Es finden sich Gebäude und Nutzungen aller Art sowie herausragende Baudenkmäler (Schloss Eisingen).	nein
11.2-11.3	Hauptstraße zwischen Schloßstraße und Schmalzgartenweg	Es besteht eine dichte, überwiegend geschlossene Bebauung. Die Gebäude stehen direkt in der Straßenflucht. Mischgebiet nach FNP. Anliegende Nutzungen: Wohnen, Dienstleistungen, Einzelhandel. Es besteht eine hohe Nutzungsdichte in den Seitenräumen. Der Bereich ist Eisingens Stadtkern.	nein
11.4	Hauptstraße zwischen Schmalzgartenweg und Brunnenweilerstraße	Einzeln stehende Bauten mit Abstand zum Straßenraum. Wohngebiet nördlich von der Talstraße, sonst Mischgebiet nach FNP. Wohngebäude.	nein
13	Poststraße zwischen Steinbeisstraße und Scheerstraße	Einzeln stehende Gebäude zum Teil direkt am Straßenraum. Mischgebiet nach FNP. Überwiegend Wohnen. Straße macht den Eindruck einer Wohngebietsstraße.	nein

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Prüfabschnitt	Bebauungs- und Nutzungsstruktur	Ausschluss einer Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	
14.1	Göppinger Straße zwischen Beginn Wohnbebauung und Ortseingang	Bebauung im Norden von der Straße abgewendet mit Gärten. Mischgebiet auf der Nordseite, Gewerbegebiet auf der Südseite. Kaum wahrnehmbare Wohnbebauung auf der Nordseite.	ja
14.2	Hindenburgstraße zwischen Ortseingang und Charlottenstraße	Einige Bauten stehen direkt am Straßenrand. Mischgebiet auf der Nordseite, Wohngebiet auf der Südseite nach FNP. Wohnhäuser und die Gaststätte Waldhorn.	nein
20.1	Salacher Straße zwischen Hauptstraße und Kapellenweg	Die Räume sind verdichtet. Richtung Osten gibt es lockerere Bebauung. Mischgebiet und Grünflächen nach FNP. Nutzungsstruktur ist durch Wohnbebauung, Einzelhandel sowie Kirche geprägt. Der Straßenabschnitt ist ein Teil des Stadtzentrums in der Nordstadt.	nein
20.1	Salacher Straße zwischen Kapellenweg und Leibnizstraße	Einzel stehende Gebäude direkt am Straßenraum. Wohngebiet und Grünfläche nach FNP. Wohnen, teilweise Friedhof auf der Nordseite.	nein
20.2	Salacher Straße zwischen Leibnizstraße und Beitstraße	Gebäude direkt am Straßenraum. Überwiegend Gewerbegebiet nach FNP. Gewerbe.	ja

Tabelle 23: Prüfabschnitte für Tempo 30 mit Bebauungs- und Nutzungsstruktur in Salach

Prüfabschnitt	Bebauungs- und Nutzungsstruktur	Ausschluss einer Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	
4	Hauptstraße zwischen Eduardstraße und Stuttgarter Straße	Gebäude stehen teilweise in blockrandähnlicher Bebauung direkt an der Straßenflucht. Mischgebiet nach FNP. Wohnbebauung und einzelne Geschäfte.	nein

MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



	Prüfabchnitt	Bebauungs- und Nutzungsstruktur	Ausschluss einer Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
5	Wilhelmstraße zwischen Hauptstraße und Lautertalstraße	Mehrstöckige Gebäude zum Teil als Blockbebauung westlich der Pfarrstraße. Östlich der Pfarrstraße einzeln stehende Gebäude. Mischgebiet nach FNP. Einkaufen und Wohnen.	nein
6	Hauptstraße – Hohenstaufenstraße zwischen Eduardstraße und Eythstraße	Einzeln stehende, zum Teil mehrstöckige Gebäude. Mischgebiet nach FNP. Alter Ortskern: Einkaufen und Wohnen.	nein
7	Ulmer Straße zwischen Teckstraße und Hauptstraße	Einzeln stehende Gebäude, im Norden von der Straße abgewandt, häufig mit dazwischen liegenden Gärten, im Süden mit großen Freiflächen. Mischgebiet auf der Nordseite und Gewerbegebiet auf der Südseite nach FNP. Wohnen auf der Nord- und Gewerbe auf der Südseite. Die Bauten sind durch Hecken verdeckt.	ja
14	Hauffstraße zwischen Hauptstraße und Burrenstraße	Einzeln stehende, zum Teil mehrstöckige Gebäude. Überwiegend Mischgebiet nach FNP. Wohnen überwiegt, auf der Südseite östlich der Gartenstraße liegt ein Gewerbebau.	nein
21	Eislinger Straße zwischen Unterdorfstraße und Hauptstraße	Einzeln stehende Gebäude, im Norden oft von der Straße abgewandt und mit Gärten und Hecken dazwischen. Mischgebiet nach FNP. Überwiegend Wohnen.	nein
22	Stuttgarter Straße zwischen Hauptstraße und Hauffstraße	Einzeln stehende Gebäude, nicht direkt am Straßenraum stehend. Misch- und Gewerbegebiet auf der Nordseite und Gewerbegebiet auf der Südseite nach FNP. Wohnen und Gewerbe auf der Nordseite. Gewerbe auf der Südseite. Die Bauten sind zum Teil durch Hecken verdeckt.	ja

Tabelle 24: Prüfabschnitte für Tempo 30 mit Bebauungs- und Nutzungsstruktur in Süßen

Prüfabschnitt	Bebauungs- und Nutzungsstruktur	Ausschluss einer Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
5.1-5.2	Heidenheimer Straße zwischen Bahnhofstraße und Bühlstraße 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.	nein
5.3-5.5	Heidenheimer Straße zwischen Barbarossastraße und Bachstraße Wechselnde Charakteristik. Größere und kleinere, meist einzeln stehende 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.	nein
6.1	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.	nein
6.2	Hauptstraße zwischen Bachstraße und Mörikestraße Die Bebauung ist dicht und steht direkt am Straßenraum. Mischgebiet nach FNP. Überwiegend Wohnen und Tankstelle.	nein
7	Bühlstraße zwischen Heidenheimer Straße und Querstraße Westlich der Richthofenstraße vereinzelte Bauten. Östlich der Richthofenstraße Bauten auf der Nordseite mit vorgelagerten Parkplätzen und mehrstöckige Blöcke direkt am Straßenraum auf der Südseite. Mischgebiet nach FNP. Auf der Nordseite westlich der Richthofenstraße auch Wohngebiet. Wohnen und westlich der Richthofenstraße auf der Nordseite großflächiger Einzelhandel.	nein
15	Stuttgarter Straße zwischen Tobelstraße und Heidenheimer Straße 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.	ja

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**
Maßnahmenplanung
6. März 2015



MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Prüfabschnitt	Bebauungs- und Nutzungsstruktur	Ausschluss einer Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
22.1 Donzdorfer Straße zwischen Staufenecker Straße und Heidenheimer Straße	Einzel stehende Gebäude und ein größerer Gebäudeblock, teilweise etwas abgesetzt vom Straßenraum stehend. Nordseite Wohngebiet, Südseite Mischgebiet nach FNP. Überwiegend Wohnen.	nein
22.2 Donzdorfer Straße zwischen Heidenheimer Straße und Hillenbrandstraße	Die Bebauung ist meist etwas zurückgesetzt und teilweise vom Straßenraum durch einen Vorgarten getrennt. Nordseite Wohngebiet, Südseite Wohn- und Mischgebiet nach FNP. Überwiegend Wohnen.	nein

Zusammenfassung der Vorprüfung

Zu den o.g. Belangen erfolgt für die vorausgewählten Straßenabschnitte eine erste qualitative Abwägung auf Eignung für eine Geschwindigkeitsreduzierung. Die Vorprüfungsergebnisse aus Bearbeitungsschritt 1 sind in den Tabellen der Anlage 1 zusammengefasst. Im Ergebnis verbleiben folgende Straßenabschnitte in **Eislingen/Fils** für eine weitergehende akustische und rechtliche Prüfung auf Anordnungsfähigkeit einer

- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der
 - Stuttgarter Straße zwischen Zeppelinstraße und Hauptstraße (E 8);
Anmerkung: die Stadt plant zwischen Frauenstraße und Hauptstraße bereits eine ganztägige Tempo-30-Regelung,
 - Ulmer Straße zwischen Hauptstraße und Goethestraße (E 9);
Anmerkung: die Stadt plant zwischen Hauptstraße und Beundstraße bereits eine ganztägige Tempo-30-Regelung. Neben der städtebaulichen Entwicklung dient diese auch dem Schutz des Radverkehrs. Eine Beschränkung der Tempo-30-Regelung auf den Abschnitt zwischen Beundstraße und Goethestraße wird aus Gründen der Durchgängigkeit und Nachvollziehbarkeit nicht empfohlen,
 - Jahnstraße zwischen Charlottenstraße und Hauptstraße (E 10),
 - Hauptstraße zwischen Schmalzgartenweg und Schloßstraße (E 11) und
 - Poststraße zwischen Kornbergstraße und Scheerstraße (E 13);
Anmerkung: Tempo 30 soll helfen, den Durchgangsverkehr zu vermeiden und dient der Radverkehrsförderung. Die Regelung ist eine Begleitmaßnahme zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der

Stuttgarter Straße. Da an zwei Abschnitten bereits Tempo 30 besteht, dient die Maßnahme auch der Harmonisierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Eine Einbindung in die bestehende Tempo-30-Zone und eine Verlegung der Buslinien sollte geprüft werden (vgl. E 15, Kapitel 3.3). Die Maßnahme ist auch Empfehlung des Radverkehrskonzepts der Stadt Eisingen/Fils.

- Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h in der Göppinger Straße zwischen Beginn Wohnbebauung und Ortseingang (E 14).

Für das Sanierungsgebiet **Salach** verbleiben nach Bearbeitungsschritt 1 (Vorauswahl und Vorprüfung) folgende Straßenabschnitte für eine weitergehende akustische und rechtliche Prüfung auf Anordnungsfähigkeit einer:

- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der
 - Hauptstraße zwischen Eislinger Straße und Ulmer Straße (Sa 4);
Anmerkung: Obwohl nur zwischen Eduardstraße und Ottostraße die Lärmpegel des Kooperationserlasses durchgängig überschritten werden, sollte aus Gründen einer geordneten städtischen Entwicklung dem Neuordnungskonzept zur Hauptstraße entsprochen werden und für den gesamten Abschnitt Tempo 30 gelten,
 - Wilhelmstraße zwischen Hauptstraße und Lautertalstraße (Sa 5);
Anmerkung: Tempo 30 dient an diesem Abschnitt auch der Radverkehrsförderung und der Verkehrssicherheit und
 - Hauptstraße zwischen Bismarckstraße und Wilhelmstraße (Sa 6);
Anmerkung: Obwohl die Pegelwerte des Kooperationserlasses nicht erreicht werden, sollte aus Gründen einer geordneten städtischen Entwicklung die in dem Neuordnungskonzept zur Hauptstraße vorgeschlagene Tempo-30-Regelung umgesetzt werden. Da eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine Verdrängung des Durchgangsverkehrs in die parallel verlaufenden Eythstraße und Bismarckstraße bedeutet (laut Beschwerden von Anwohnenden wird dort eher ein Sicherheits- als ein Lärmproblem befürchtet), sollte die Maßnahme mit flankierenden Maßnahmen im angrenzenden Wohngebiet umgesetzt werden (Maßnahme Sa 8),
- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der
 - Ulmer Straße zwischen Teckstraße und Hauptstraße (Sa 7) und
 - Stuttgarter Straße zwischen Hauptstraße und Hauffstraße (Sa 22).

MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Für das Sanierungsgebiet **Süßen** verbleiben nach Bearbeitungsschritt 1 (Vorauswahl und Vorprüfung) folgende Straßenabschnitte für eine weitergehende akustische und rechtliche Prüfung auf Anordnungsfähigkeit einer

- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der
 - Heidenheimer Straße zwischen Bahnhofstraße und Stuttgarter Straße (Sü 5); Anmerkung: Die Heidenheimer Straße führt durch den zentralen Bereich von Süßen. Im Seitenraum besteht zum Teil eine hohe Nutzungsintensität. Aus diesem Grund und zur Harmonisierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sollte durchgängig Tempo 30 ganztags gelten,
 - Hauptstraße zwischen Heidenheimer Straße und Mörikestraße (Sü 6); Anmerkung: Die Hauptstraße führt durch den zentralen Bereich von Süßen. Aus Gründen der städtebaulichen Entwicklung und zur Harmonisierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sollte durchgängig Tempo 30 ganztags gelten.
 - Bühlsstraße zwischen Heidenheimer Straße und Querstraße (Sü 7); Anmerkung: Anwohnende beklagen hohe Geschwindigkeiten und damit einhergehend Probleme bei der Querung der Fahrbahn für Fuß- und Radverkehr. Alternativ bzw. ergänzend können Geschwindigkeitsüberwachung oder Dialog-Displays eingesetzt werden.
 - Donzdorfer Straße zwischen Heidenheimer Straße und Hillenbrandstraße (Sü 22).

Ergebnisse Schritt 2: akustischer Nachweis nach Berechnungsverfahren der RLS-90 und rechtliche Prüfung

Nach den Berechnungen gemäß RLS-90 und den rechtlichen Bewertungen verbleiben in den drei Sanierungsgebieten insgesamt 14 Straßenabschnitte, für die eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit empfohlen wird.

Die Empfehlungen zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Sanierungsgebiet **Eislingen** sind Tabelle 25 und Abbildung 32 zusammengefasst.

Tabelle 25: Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Eislingen / Fils mit Empfehlung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Straßenabschnitt		Empfehlung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
E 8	Stuttgarter Straße zwischen Zeppelinstraße und Hauptstraße	Tempo 30 ganztags bis zur Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung E 1 Tempo 30 ganztags auch nach der Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung E 1

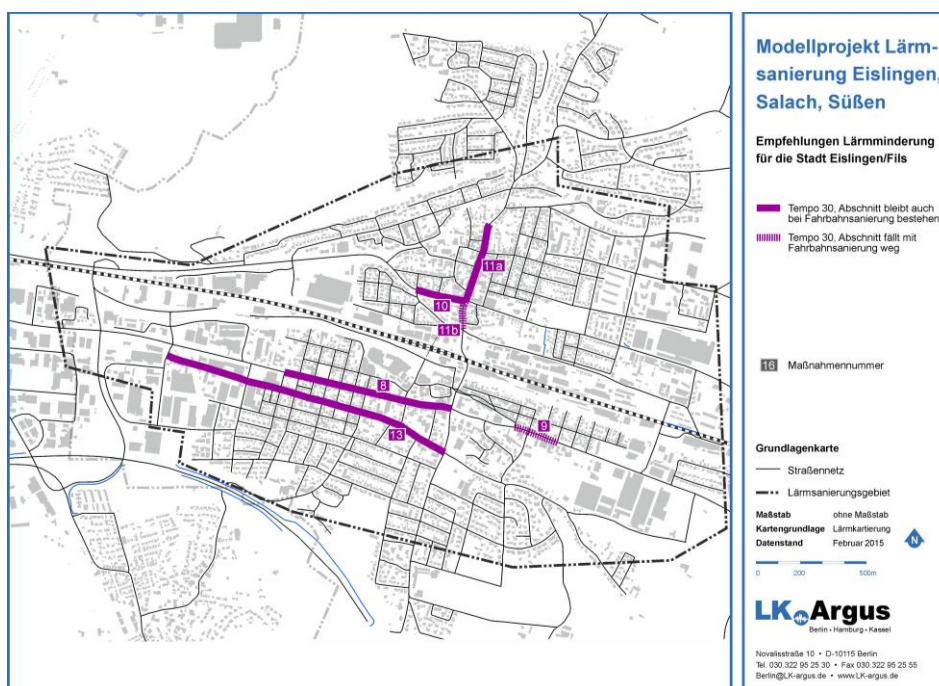
Straßenabschnitt		Empfehlung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
E 9	Ulmer Straße zwischen Heinrich-Kleist-Straße und Goethestraße	Tempo 30 nachts bis zur Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung E 2 keine Geschwindigkeitsbeschränkung nach der Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung E 2
E 10	Jahnstraße	Tempo 30 ganztags
E 11a	Hauptstraße	Tempo 30 ganztags bis zur Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung E 5 Tempo 30 nachts nach der Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung E 5
E 11b	Hauptstraße zwischen Salacher Straße und Schloßstraße	Tempo 30 ganztags bis zur Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung E 5 keine Geschwindigkeitsbeschränkung nach der Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung E 5
E 13	Poststraße	Tempo 30 ganztags / Tempo 30-Zone

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Abbildung 32: Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Eislingen / Fils mit Empfehlung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit



MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung

6. März 2015

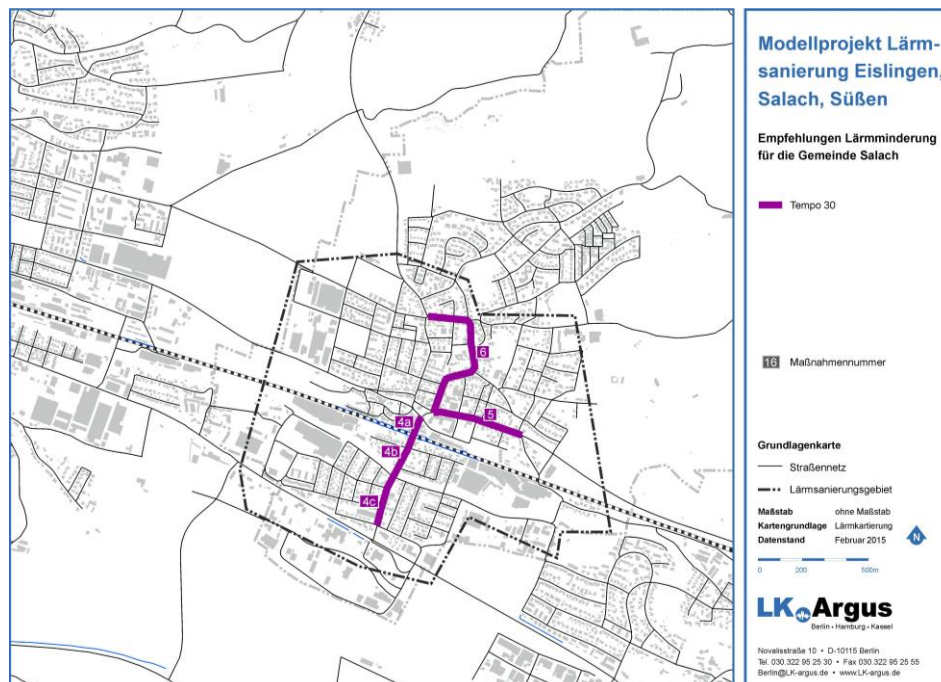


Die Empfehlungen zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Sanierungsgebiet **Salach** sind in Tabelle 26 und Abbildung 33 zusammengefasst.

Tabelle 26: Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Salach mit Empfehlung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Straßenabschnitt	Empfehlung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
Sa 4a Hauptstraße zwischen Eisinger Straße und Eduardstraße	Die rechtliche Bewertung kommt zu dem Schluss, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen wegen fehlender Lärmbelastung oberhalb der Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV vorläufig nicht möglich ist. Die Gemeinde plant jedoch aus verkehrlichen und städtebaulichen Überlegungen für den Abschnitt Eisinger Straße bis Hauffstraße eine Temporeduktion auf 30 km/h ganztags (Gemeinde Salach: Konzept „Neugestaltung Hauptstraße / Wilhelmstraße“, Stand Mai 2014).
Sa 4b Hauptstraße zwischen Eduardstraße und Ottostraße	Tempo 30 ganztags bis zur Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung Sa 2 Tempo 30 ganztags auch nach der Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung Sa 2
Sa 4c Hauptstraße zwischen Ottostraße und Hauffstraße	Die rechtliche Bewertung kommt zu dem Schluss, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen wegen fehlender Lärmbelastung oberhalb der Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV vorläufig nicht möglich ist. Die Gemeinde plant jedoch aus verkehrlichen und städtebaulichen Überlegungen für den Abschnitt Eisinger Straße bis Hauffstraße eine Temporeduktion auf 30 km/h ganztags (Gemeinde Salach: Konzept „Neugestaltung Hauptstraße / Wilhelmstraße“, Stand Mai 2014).
Sa 5 Wilhelmstraße zwischen Hauptstraße und Lautertalstraße	Die rechtliche Bewertung kommt zu dem Schluss, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen wegen fehlender Lärmbelastung oberhalb der Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV vorläufig nicht möglich ist. Die Gemeinde plant jedoch aus verkehrlichen und städtebaulichen Überlegungen für den Abschnitt Hauptstraße bis Lautertalstraße eine Temporeduktion auf 30 km/h ganztags (Gemeinde Salach: Konzept „Neugestaltung Hauptstraße / Wilhelmstraße“, Stand Mai 2014).
Sa 6 Hohenstauferstraße, Hauptstraße zwischen Wilhelmstraße und Bismarckstraße	Die rechtliche Bewertung kommt zu dem Schluss, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen wegen fehlender Lärmbelastung oberhalb der Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV vorläufig nicht möglich ist. Die Gemeinde plant jedoch aus verkehrlichen und städtebaulichen Überlegungen für den Abschnitt Wilhelmstraße bis Bismarckstraße eine Temporeduktion auf 30 km/h ganztags (Gemeinde Salach: Konzept „Neugestaltung Hauptstraße / Wilhelmstraße“, Stand Mai 2014).

Abbildung 33: Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Salach mit Empfehlung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit



MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**
Maßnahmenplanung
6. März 2015



Im Ergebnis des akustischen Nachweises und der rechtlichen Prüfung wird für die in Tabelle 27 und Abbildung 34 zusammengefassten Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet **Süßen** eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen.

Tabelle 27: Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Süßen mit Empfehlung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Straßenabschnitt		Empfehlung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
Sü 5a	Heidenheimer Straße zwischen Bahnhofstraße und Bühlsstraße	Tempo 30 ganztags bis zur Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung Sü 4 Tempo 30 nachts nach der Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung Sü 4
Sü 5b	Heidenheimer Straße zwischen Barbarossastraße und Bachstraße	Tempo 30 nachts bis zur Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung Sü 4 keine Geschwindigkeitsbeschränkung nach der Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung Sü 4
Sü 6	Hauptstraße zwischen Heidenheimer Straße und Mörikestraße	Tempo 30 ganztags bis zur Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung Sü 3 Tempo 30 nachts nach der Realisierung der Maßnahme Fahrbahnsanierung Sü 3

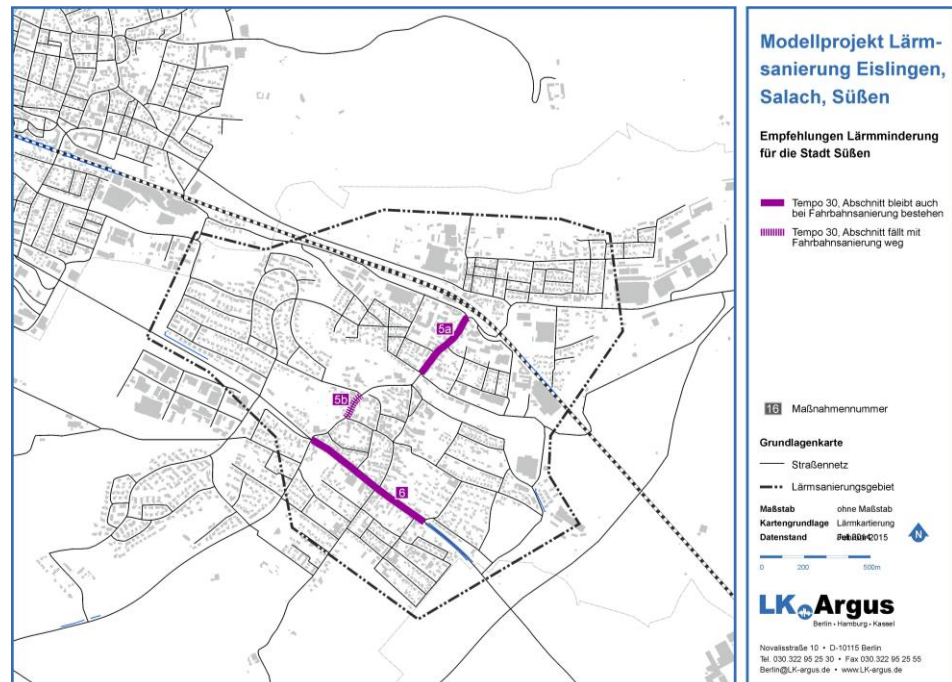
MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Abbildung 34: Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Süßen mit Empfehlung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit



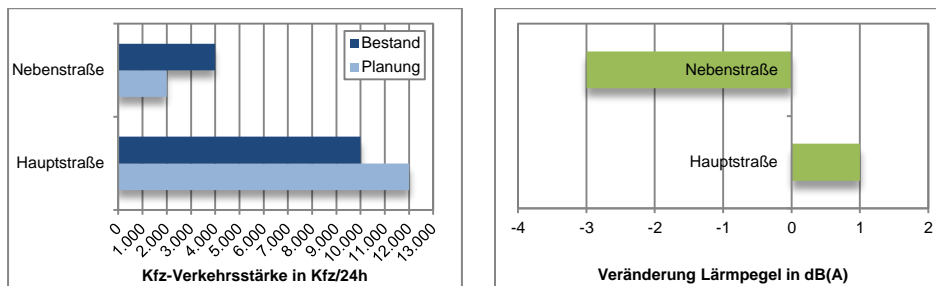
3.3 Verkehrsführung

Bündelung des Verkehrs auf einem leistungsfähigen Hauptnetz

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

Dies verdeutlicht das folgende Beispiel (Abbildung 35). In diesem theoretischen Fall gelingt es, die Verkehrsmengen einer Nebenstraße von 4.000 auf 2.000 Kfz/24h zu verringern, indem diese 2.000 Kfz auf eine benachbarte Hauptstraße verlagert werden. Dort steigt die Verkehrsmenge von 10.000 auf 12.000 Kfz/24h. Da Lärm mit einer logarithmischen Funktion beschrieben werden kann, bedeutet dies eine deutlich wahrnehmbare Pegelminderung um 3 dB(A) an der Nebenstraße und eine kaum hörbare Zunahme um lediglich rund 1 dB(A) an der Hauptstraße. Aus akustischer Sicht ist dies also eine sinnvolle Maßnahme.

Abbildung 35: Beispiel für Lärminderungspotenziale durch Verkehrsbündelung



Quelle: eigene Darstellung.

Es ist jedoch im Einzelfall zu prüfen, welche Betroffenenanzahlen vorliegen, ob an der höher belasteten Bündelungsstrecke beispielsweise Zielkonflikte mit der Luftreinhaltung auftreten und ob ggf. zu erwartende akustische Mehrbelastungen dort mit geeigneten Maßnahmen kompensiert werden können. Die durch die Verlagerung von Verkehr entstehenden Nachteile sind daher stets den Vorteilen, die in den Gebieten erwachsen, in denen der Verkehr abgezogen wird, gegenüberzustellen und gegeneinander abzuwägen.

Grundsätzlich zeigt dieses Beispiel jedoch die Notwendigkeit einer klaren Hierarchie und Kategorisierung des Straßennetzes, welche stellenweise mit baulichen und organisatorischen Maßnahmen untersetzt werden sollte.

In **Salach** besteht Handlungsbedarf bei der Vermeidung von Durchgangsverkehren in der Bismarck- und Eythstraße (Sa 8). Die Hauptstraße ist die zentrale Geschäftsstraße der Gemeinde und stark vom Kfz-Verkehr belastet. Da sie als K 1404 umwegig geführt ist, werden die Eyth- und die Bismarckstraße als Ausweichrouten genutzt. Anwohnende beklagen vor allem hohe Geschwindigkeiten und zum Teil rücksichtsloses Verhalten der Durchfahrenden.

Bei dem geplanten Umbau der Hauptstraße und Einführung einer Tempo-30-Regelung ist ein verstärkter Druck auf die Eyth- und Bismarckstraße wahrscheinlich und Maßnahmen zur Vermeidung von weiterem Durchgangsverkehr werden verstärkt erforderlich. Einbahnstraßenregelungen und Netztrennungen sind zur Verfügung stehende Maßnahmen. Aufpflasterungen und Fahrbahneinengungen können dagegen durch vermehrt notwendiges Anfahren die Lärmbelastung erhöhen.

Es wird vorgeschlagen, die Bismarckstraße in den nördlichen und südlichen Abschnitten mit einer Einbahnstraßenregelung auszustatten (auch als unechte Einbahnstraße ausführbar) und die Eythstraße an der Hohenstaufenstraße vom Netz zu trennen. Alternativ ist eine Durchtrennung der Bismarckstraße zwischen Mozart- und Brühlstraße möglich, wobei hier die Belange des Tankstellenbetreibers zu berücksichtigen sind. In allen Fällen ist die Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr weiterhin zu gewährleisten.

Durch die Maßnahmen werden die Streckenlänge und die Fahrtzeiten für potenzielle Ausweichverkehre erhöht. Mit weiteren Einbahnstraßen in der Eyth-

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**
Maßnahmenplanung
6. März 2015



MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung

6. März 2015

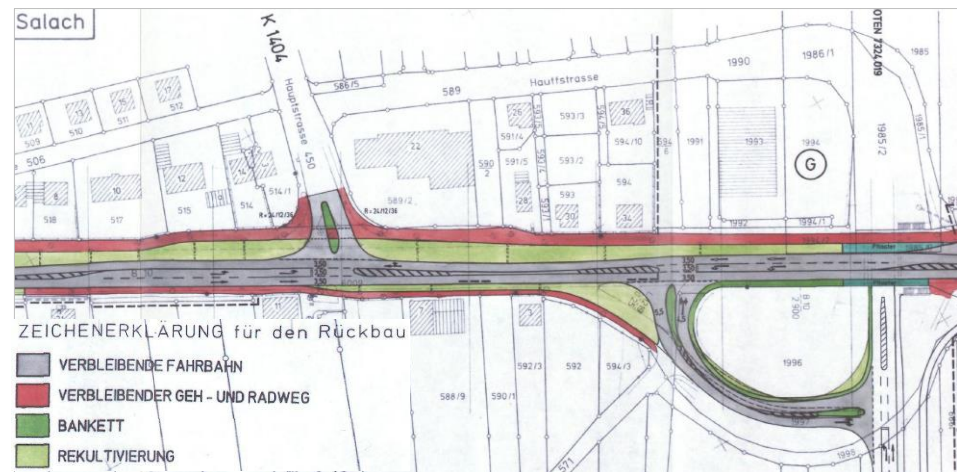


und Zeppelinstraße könnten die Effekte verstärkt werden. Allerdings werden dann auch die Fahrlängen und Umwege der Anwohnenden erhöht, was zu Mehrverkehr führt und kontraproduktiv sein kann. Aus diesem Grund wird empfohlen, die weitere Entwicklung nach Umsetzung der ersten Maßnahmen zu beobachten.

In Salach kann außerdem eine Neuorganisation der Anbindung der Hauptstraße und Hauffstraße (K 1404) an die Stuttgarter Straße (L 1214) (Sa 9) die Hauffstraße entlasten. Die Rückbaupläne des Landes gewährleisten dies, in dem an den beiden Knotenpunkten alle Fahrbeziehungen zu gelassen werden (Abbildung 36). In der Folge ist eine Nutzung der Hauffstraße, um aus Richtung Westen kommend in das Gemeindezentrum von Salach zu fahren, nicht mehr notwendig. Der Verkehr von Salach zum Gewerbegebiet wird allerdings noch weiterhin über die Hauffstraße führen. Mit einem Umbau der Knoten wird die Situation des Radverkehrs verbessert und den Empfehlungen aus der Radkonzeption des Landkreises entsprochen.

Alternativ ist für den Knotenpunkt Ulmer Straße / Stuttgarter Straße / Hauptstraße auch der Einbau eines Kreisverkehrs denkbar. Diese Lösung ist dem Konzept „Neugestaltung Hauptstraße / Wilhelmstraße“ der Gemeinde Salach mit Stand Mai 2014 entnommen. Sie bietet wegen der mit einem Kreisverkehr verbundenen geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung im Annäherungsbereich des Knotenpunktes zusätzliche Potenziale für eine Lärminderung.

Abbildung 36: Rückbauplanung des Landes am Knotenpunkt Stuttgarter Straße / Hauptstraße und Stuttgarter Straße / Hauffstraße in Salach



Quelle: Regierungspräsidium Stuttgart / Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg; Bauentwurf zum Neubau der B 10 zwischen Göppingen und Gingen, der B 466 Ortsumgehung Süßen und der K 1404 Querspange Salach; Stand November 1994.

Abbildung 37: konzeptionelle Überlegung der Gemeinde Salach zum Knotenpunkt Stuttgarter Straße / Hauptstraße und Stuttgarter Straße / Hauffstraße in Salach



Quelle: Gemeinde Salach; Konzept zur Neugestaltung Hauptstraße / Wilhelmstraße; Stand Mai 2014.

Der Straßenzug Schillerstraße, Goethestraße und Reuteweg (Sa 10) dient als Abkürzung zwischen Wilhelm- und Hauptstraße. Vor allem die Lichtsignalanlage am Knoten Hauptstraße / Wilhelmstraße wird so umgangen. Es steht zu befürchten, dass sich dieser Effekt bei einer Umsetzung der Tempo 30-Empfehlung in der Hauptstraße nördlich der Wilhelmstraße weiter verstärkt. Um dies zu vermeiden ist es sinnvoll, im Straßenzug Schillerstraße, Goethestraße und Reuteweg geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen wie z. B. Einengungen an den Knoten oder Aufpflasterungen zur Verkehrsberuhigung einzubauen.

Die Innenstadt von **Süßen** (Sü 8) wird zurzeit erheblich vom Durchgangsschwerverkehr belastet. Um nach Realisierung der B 466 Ortsumgehung Süßen den Schwerverkehr frühzeitig auf die neue B 466 umzuleiten, sollten Durchfahrverbote für schwere Lkw insbesondere an den Einfahrten Heidenheimer Straße (an den Knoten Hauptstraße und Bühlstraße) und an der Einfahrt Bachstraße (am Knoten Hauptstraße) angeordnet werden.

Einer sofortigen Bündelung des Schwerverkehrs auf der Heidenheimer Straße steht die augenblickliche Geometrie des Knotens Hauptstraße / Heidenheimer Straße entgegen. Der Schwerverkehr (Lastzüge) von der Hauptstraße in Richtung B 466_{alt} Nord kann am Knoten nicht rechts abbiegen und muss über die Bachstraße ausweichen. Ist ein Umbau des Knotens zu einem Kreisverkehr

MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**
Maßnahmenplanung
6. März 2015



MVI BW, Eislingen,
Salach, Süssen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



(Sü 11b) vor der Realisierung der B 466_{neu} umgesetzt, kann das Durchfahrtsverbot an der Bachstraße vorzeitig angeordnet werden.

Der Knoten Hauptstraße / Bachstraße (Sü 11c) erleichtert mit eigenen Links- und Rechtsabbiegerfahrstreifen das Einbiegen in die Bachstraße. Damit ist ein Einfahren des Schwerverkehrs in die Bachstraße ungehindert möglich. Gleichzeitig stehen dem Fuß- und Radverkehr nur sehr eingeschränkt Flächen zur Verfügung. Der Forderung des Ortsentwicklungskonzepts nach einer Fahrbahnbreitenreduzierung durch u. a. den Rückbau des Rechtsabbiegerfahrstreifens sollte daher entsprochen werden.

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 und
- die Lichtsignalkoordinierung (Grüne Welle).

Kreisverkehre

Kreisverkehre können zur Lärminderung beitragen. Richtig angewendet lassen sich mit ihrer Hilfe die an lichtsignalgeregelten 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 ist 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 ausrei-

chender Verkehrsqualität betrieben werden.²⁴ Kleine Kreisverkehre benötigen einen Außendurchmesser von mindestens 26 m.

Innerhalb der Vorprüfung wurde der an den Knotenpunkten vorhandene und für einen kleinen Kreisverkehr notwendige Platz anhand von Luftbildern abgeschätzt. Zudem wurde das am Knoten anliegende Verkehrsaufkommen laut Prognose-Nullfall 2017/2018 ermittelt.

In **Eislingen/Fils** soll im Zuge des Rückbaus der Hauptstraße der Knoten Stuttgarter Straße / Ulmer Straße / Scheerstraße (E 17) zu einem kleinen Kreisverkehr umgebaut werden. Hierzu liegen bereits Planungen der Stadt vor.

In **Salach** kommt der Knoten Hauptstraße / Stuttgarter Straße / Ulmer Straße (Sa 9) für einen Umbau zu einem kleinen Kreisverkehrsplatz in Frage (siehe auch Abschnitt zur Bündelung des Verkehrs). Das Gesamtverkehrsaufkommen in den Zufahrten liegt bei maximal 20.800 Kfz/24h (unter Hinzuziehung der Zufahrt Hauffstraße). Diese Lösung entstammt dem Neuordnungskonzept der Gemeinde Salach zur Hauptstraße. Die Bauplanungen der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg zum Neu- / Rückbau der B 10 zwischen Göppingen und Gingen sehen hingegen keinen Kreisverkehr an dieser Stelle vor. Hier wird ein Vorfahrtknoten präferiert.

In **Süßen** eignen sich zwei Knoten für den Umbau zu einem kleinen Kreisverkehr. Die Umbauten sind Vorschläge des Ortsentwicklungskonzeptes.

- Donzdorfer Straße / Heidenheimer Straße (Sü 10 – Abbildung 38) mit 15.400 Kfz/24h an den Zufahrten. Die Maßnahme führt voraussichtlich auch zu Entlastungen im Nebenstraßennetz (Kuntzestraße), da der Anreiz zur Umfahrung des lichtsignalgeregelten Knotens entfällt.
- Stuttgarter Straße / Heidenheimer Straße / Hauptstraße / Schlater Straße (Sü 11b – Abbildung 39) mit 17.400 Kfz/24h an den Zufahrten.

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



²⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe Straßenentwurf: Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Ausgabe 2006.

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Abbildung 38: Vorschlag Kreisverkehr Donzdorfer Straße / Heidenheimer Straße in Süßen (Skizze)



Abbildung 39: Vorschlag Kreisverkehr Stuttgarter Straße / Heidenheimer Straße / Hauptstraße / Schlater Straße in Süßen (Skizze)



Die Vorschläge wurden überschlägig vorgeprüft, bedürfen allerdings hinsichtlich der Verkehrsqualität und des zu berücksichtigten Raumbedarfs noch intensiver Planungen. Hierbei ist die Machbarkeit auch unter Berücksichtigung weiterer räumlicher Gegebenheiten, der Belange des öffentlichen Verkehrs, des Fußverkehrs und der Schulwegsicherung zu prüfen. Da der Umbau einer Kreuzung in einen Kreisverkehr kostenintensiv ist, sollten neben einer lärmindernden Wirkung auch weitere positive Effekte wie eine gesteigerte Leistungsfähigkeit und eine höhere Verkehrssicherheit mit dem Umbau einhergehen.

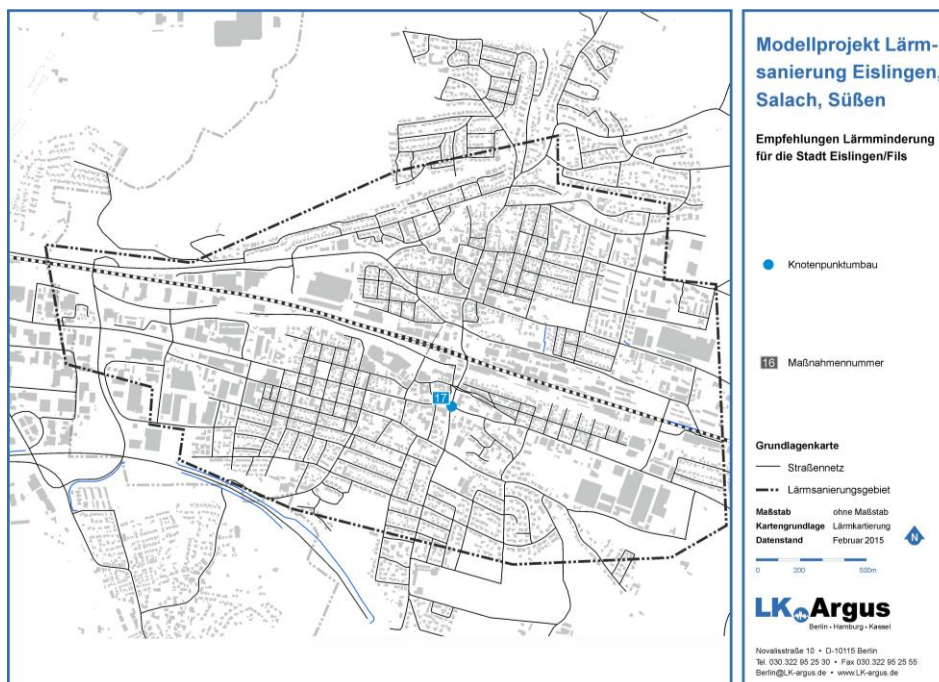
Für den Knoten Stuttgarter Straße / Tobelstraße / Stiegelwiesenstraße (Sü 11a) ist in den Bauplanungen der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg zum Neu- / Rückbau der B 10 zwischen Göppingen und Gingen eine Reduzierung

der Fahrbahflächen vorgesehen. Das Ortsentwicklungskonzept der Stadt Süßen schlägt für diesen Knoten hingegen einen Umbau zu einem kleinen Kreisverkehr vor. Zwischen Land und Kommune ist abzustimmen, welche Variante letztendlich zur Umsetzung gelangen soll.

Lichtsignalkoordinierung

Die Heidenheimer Straße in **Süßen** (B 466_{alt}) verfügt zwischen Donzdorfer Straße und Stuttgarter Straße über insgesamt acht Lichtsignalanlagen. Gemäß den Angaben von Anwohnenden soll dies zu regelmäßigen Stauungen führen. Durch einen Umbau von Knoten zu Kreisverkehren (Knoten Donzdorfer Straße / Heidenheimer Straße und Stuttgarter Straße / Hauptstraße, siehe Maßnahmen Sü 10 und Sü 11b) kann die Anzahl der lichtsignalgeregelten Knoten bereits um zwei reduziert und eine Versteigung des Verkehrs erzielt werden. Für die verbleibenden Lichtsignalanlagen im Straßenzug Heidenheimer Straße wird empfohlen, die Möglichkeiten einer Koordinierung zu prüfen. Alternativ besteht in Verbindung mit dem Bau der Ortsumgehung Süßen (B 466) und dem damit einhergehenden Verkehrsrückgang in der Heidenheimer Straße von im Bestand 19.000 Kfz/24h auf zukünftig ca. 10.000 Kfz/24h die Möglichkeit, Lichtsignalanlagen zurückzubauen und durch Mittelinseln o.ä. zu ersetzen. Auch diese Möglichkeit der Verstetigung des Verkehrs sollte unter Berücksichtigung der Belange des Schülerverkehrs näher untersucht werden.

Abbildung 40: Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Eisingen / Fils mit Empfehlungen zur Bündelung und Verstetigung des Verkehrs



MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**
Maßnahmenplanung
6. März 2015



Abbildung 41: Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Salach mit Empfehlungen zur Bündelung und Verstetigung des Verkehrs

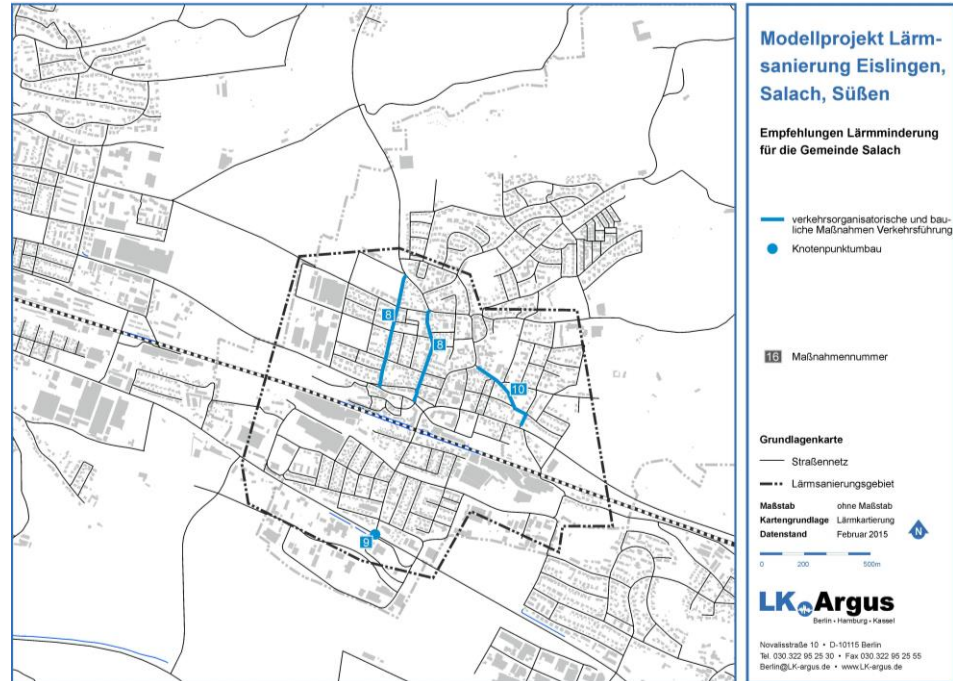
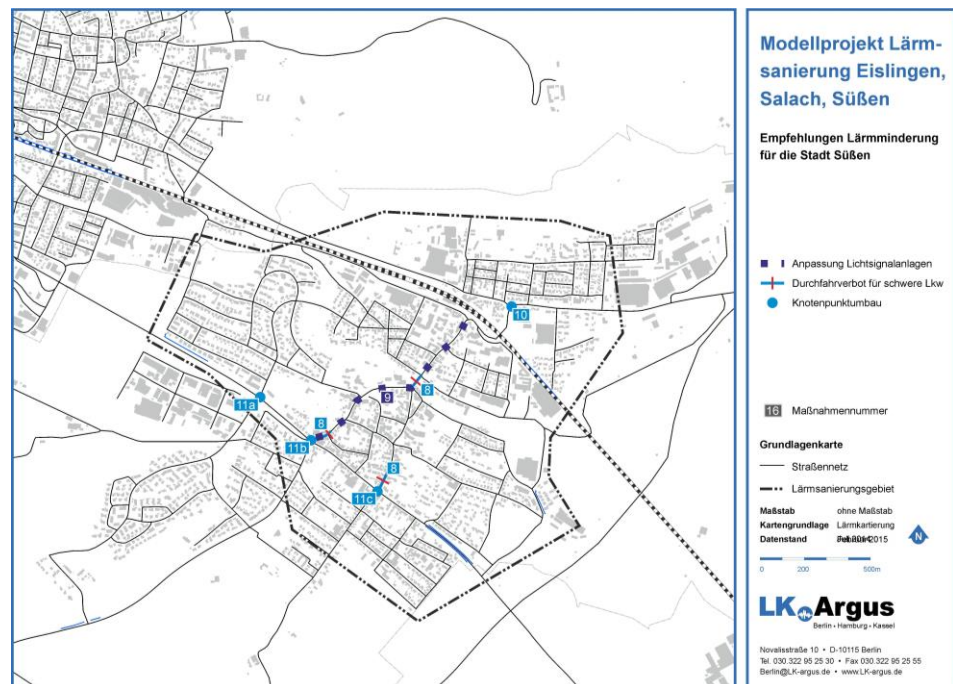


Abbildung 42: Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Süßen mit Empfehlungen zur Bündelung und Verstetigung des Verkehrs



3.4 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 den betrachteten Sanierungsgebieten der drei Städte und Gemeinden gibt es vor allem Potenziale an der alten B 10, der alten L 1219 und der alten B 466, da die Fahrbahnen aufgrund ihrer Rückstufung überdimensioniert oder zu ungeordnet sind. Zudem fehlt meist eine anforderungsgerechte Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs. Die Probleme sind den Städten und Gemeinden bekannt. Daher liegen bereits einige Planungen oder Überlegungen vor, die die Situationen vor Ort verbessern sollen.

In **Eislingen/Fils** wurden im Ortskern bereits erste Umbauten vorgenommen. In der Stuttgarter Straße / Ulmer Straße (B 10_{alt}) zwischen Ulrichstraße und Beundstraße ist die Fahrbahnbreite auf zwei Fahrstreifen reduziert worden, wobei zwischen Ulrich- und Frauenstraße eine provisorische Einengung erfolgte. Neben einer Fortführung der Umbauten in der alten B 10, sind auch in der Salacher Straße Maßnahmen geplant.

Für die Stuttgarter Straße zwischen ca. 150 m östlich der Steinbeisstraße und Frauenstraße (E 18) liegen detaillierte Planungen der Stadt vor. Die Maßnahme soll bereits 2015 umgesetzt werden. Die für den Kfz-Verkehr nutzbare Fahrbahn wird durchgehend von vier Fahrstreifen auf zwei reduziert. Für den Radverkehr wird zwischen Kornbergstraße und Frauenstraße ein beidseitiger Schutzstreifen markiert.

Eine Fortführung dieser Maßnahme sollte für die Ulmer Straße zwischen Beundstraße und Osttangente (E 19) erfolgen. In diesem Bereich besteht nur auf der Nordseite eine Radverkehrsanlage. Der Straßenraum wirkt aufgrund der fast durchgehenden Linksabbiegerstreifen immer noch überdimensioniert. Mit der Reduktion der für den Kfz-Verkehr nutzbaren Fahrbahn sind Schutzstreifen für den Radverkehr möglich. Daneben kann ein Parkstreifen, unterbrochen mit Baumpflanzungen, oder ein Grünstreifen angelegt werden (Abbildung 43). Wie in den Planungen der Stadt zur Stuttgarter Straße könnten auch hier die Linksabbiegerfahrstreifen zukünftig entfallen. Aufgrund der Bebauung sollten die Bedarfe in ähnlicher Größenordnung wie in der Stuttgarter Straße liegen.

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



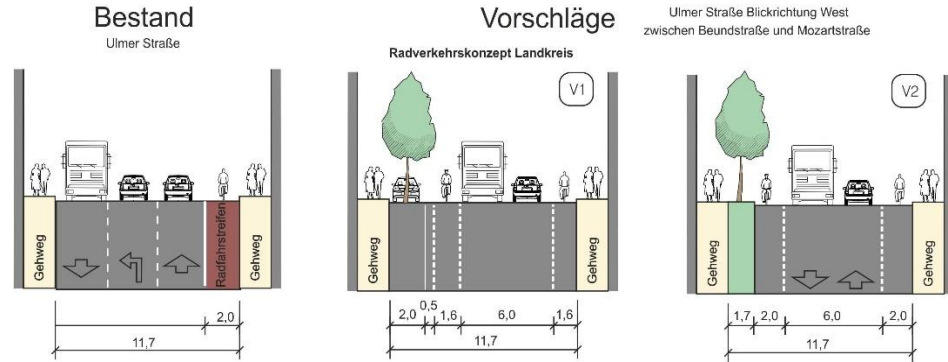
MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Falls Linksabbiegerfahrstreifen notwendig sind, kann der Grün- oder Parkstreifen entsprechend unterbrochen werden. Dies gilt auch für Querungshilfen. Die Anlage von Schutzstreifen ist ein Vorschlag der Radkonzeption des Landkreises.

Abbildung 43: Vorschläge zur Straßenraumorganisation Ulmer Straße in Eisingen/Fils

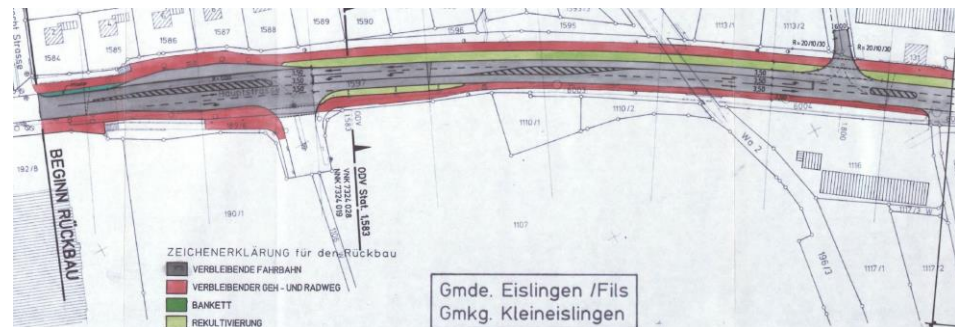


Eine Umgestaltung bietet sich auch für die Salacher Straße zwischen Hauptstraße und Leibnizstraße (E 20) an. Die Einrichtung von Schutzstreifen ist ein Vorschlag aus der Radkonzeption des Landkreises, der von der Stadt aufgenommen und weiterentwickelt wurde. Diskutiert werden beidseitige Schutzstreifen oder ein einseitiger Schutzstreifen und ein Parkstreifen auf der gegenüberliegenden Seite.

Beschlossen sind die Anlage von Radfahrstreifen in der Hauptstraße zwischen Schloßstraße und Stuttgarter Straße (E 22) und der Kreisverkehr Stuttgarter Straße / Hauptstraße (E 17).

Für die Ulmer Straße zwischen Karl-Liebknecht-Straße und Querspange Salach (E 23) existieren bereits Rückbaupläne des Landes. Dabei sind eine Rücknahme von Fahrstreifen und eine Rekultivierung der ehemaligen Fahrbahnbereiche vorgesehen (Abbildung 44).

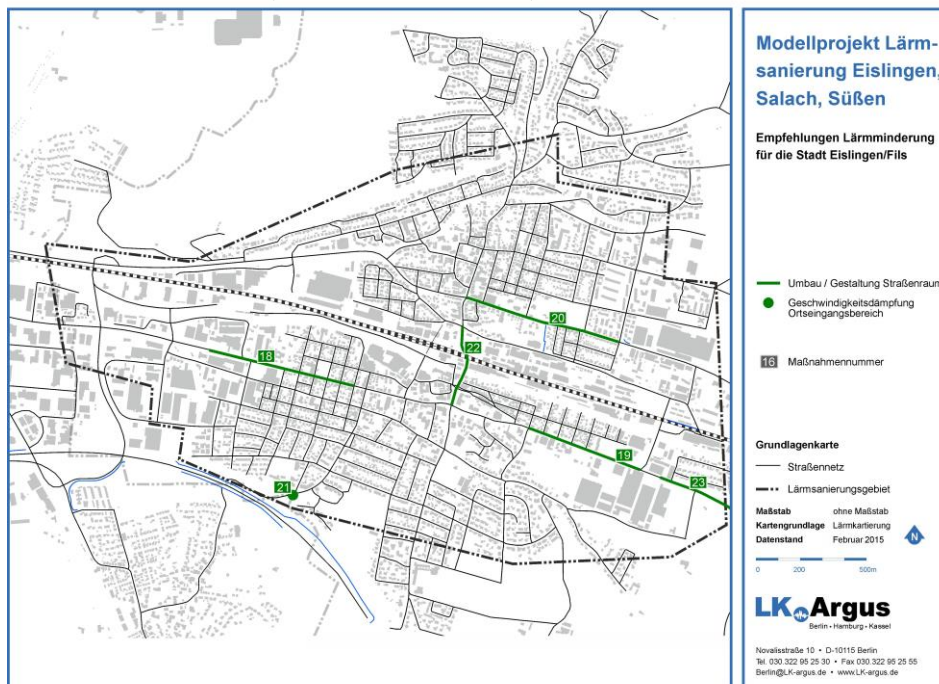
Abbildung 44: Rückbauplanung des Landes für die Ulmer Straße zwischen Karl-Liebknecht-Straße und Querspange Salach in Eisingen/Fils



Quelle: Regierungspräsidium Stuttgart / Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg; Bautentwurf zum Neubau der B 10 zwischen Göppingen und Gingen, der B 466 Ortsumgehung Süßen und der K 1404 Querspange Salach; Stand November 1994.

An der Holzheimer Straße (E 21) kann die Gestaltung des Ortseingangsbereichs am Beginn der Wohnbebauung mit einer Mittelinsel die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verbessern. Durch die Integration einer Querungshilfe für Radfahrer wird einer Maßnahmenempfehlung der Radkonzeption des Landkreises entsprochen.

Abbildung 45: Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Eisingen / Fils mit Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung



MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



In **Salach** gibt es bereits für den Straßenzug Hauptstraße – Hohenstufenstraße und die Wilhelmstraße im Rahmen des Neuordnungskonzepts der Gemeinde Salach eine detaillierte Planung zur Veränderung der Straßenraumorganisation. Außerdem bieten sich weitere Straßenabschnitte für eine Umorganisation an.

In der Ulmer und Stuttgarter Straße zwischen Teckstraße und Hauffstraße (Sa 11) sehen die Rückbaupläne der B_{10alt} des Landes eine Reduktion der Fahrstreifenanzahl von vier auf zwei Fahrstreifen vor. Durch den gewonnenen Platz wird die Fahrbahn vollständig nach Süden verlegt (Abbildung 46). Damit wird der Abstand zur lärmsensiblen Wohnbebauung auf der Nordseite vergrößert. Gleichzeitig könnte auf der Nordseite ein Lärmschutzwall errichtet werden.

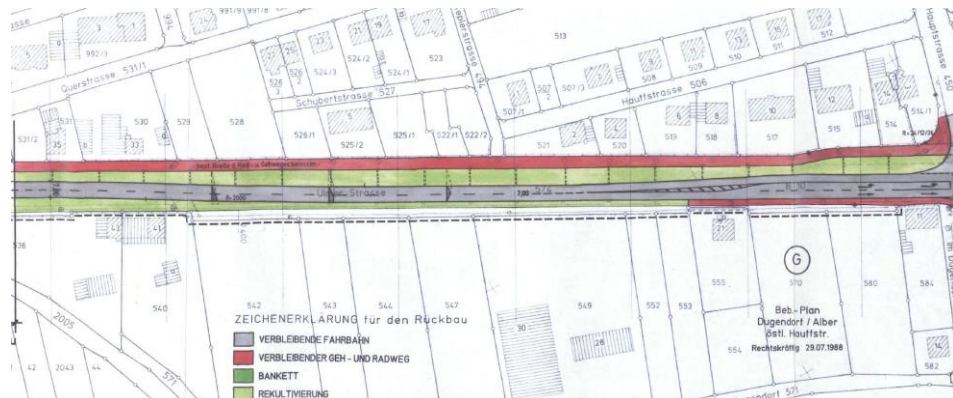
MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Abbildung 46: Rückbauplanung des Landes für die Ulmer Straße zwischen Teckstraße und Hauptstraße in Salach



Quelle: Regierungspräsidium Stuttgart / Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg; Bauentwurf zum Neubau der B 10 zwischen Göppingen und Gingen, der B 466 Ortsumgehung Süßen und der K 1404 Querspange Salach; Stand November 1994.

Für die Hauptstraße zwischen Eislinger Straße und Ulmer Straße (Sa 12) besteht ein Neuordnungskonzept der Gemeinde Salach. Für den Abschnitt der Bahnunterführung zwischen Eislinger Straße und Eduardstraße sind Radfahrstreifen vorgesehen. In dem übrigen Abschnitt erfolgt eine Fahrbahneinengung mit einem Fußgängerüberweg auf Höhe der Querstraße.

Der Straßenzug Hauptstraße – Hohenstaufenstraße zwischen Eislinger Straße und Bismarckstraße (Sa 13) ist ebenfalls Teil des Neuordnungskonzepts. Im Bereich der Hauptstraße ist eine Reduzierung der Fahrbahnbreite vorgesehen. Der Seitenraum wird verbreitert und mit Parkständen ausgestattet. An den Bushaltestellen sind Fußgängerüberwege geplant. Im Bereich der Hohenstaufenstraße sind Schutzstreifen und in Höhe der Kaißerstraße ein Fußgängerüberweg vorgesehen.

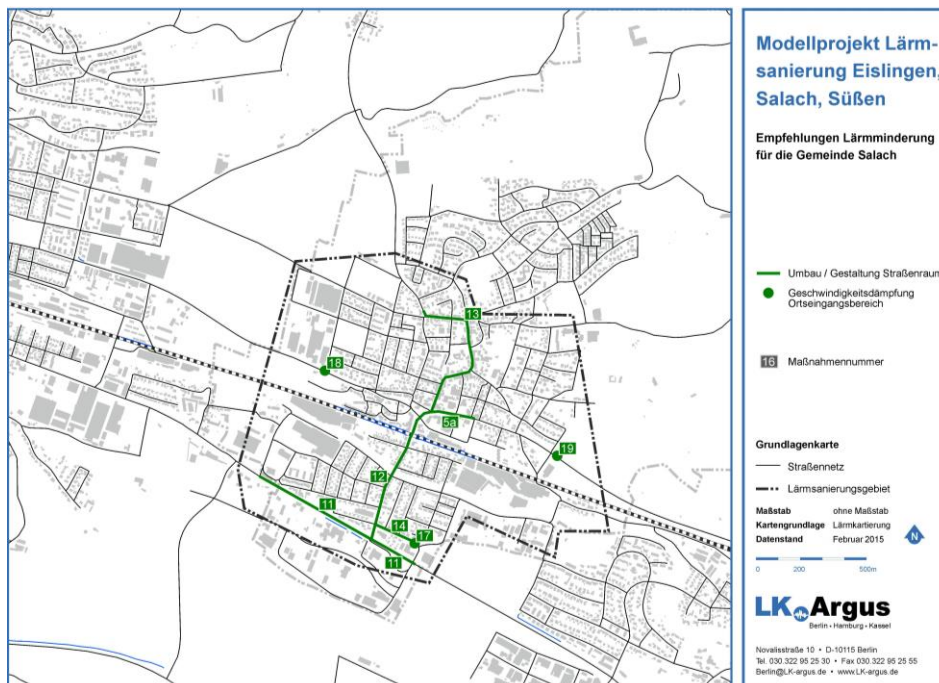
Der Abschnitt Wilhelmstraße zwischen Hauptstraße und Hermannstraße (Sa 5a) soll ebenfalls im Rahmen des Neuordnungskonzepts umgebaut werden. Neben der Reduzierung der Fahrbahnbreite sind Fußgängerüberwege in Höhe Schulstraße und Pfarrstraße und eine Begrünung vorgesehen. Für den ruhenden Verkehr sind Parkstände im insgesamt breiteren Seitenraum geplant.

Die Hauffstraße zwischen Hauptstraße und Burrenstraße (Sa 14) ist Zufahrtsstraße zur alten B 10 und zum Gewerbegebiet. Anwohnende beklagen den vom Schwerverkehr verursachten Lärm und hohe Geschwindigkeiten, insbesondere an der Kurve Burrenstraße. Eine optische Einengung, z. B. durch markierte Parkstände mit Baumkübeln – wie beispielsweise in Eislingen / Fils in der Stuttgarter Straße zwischen Ulrichstraße und Frauenstraße realisiert – und Querungshilfen z. B. in Höhe Gartenstraße vermindern überhöhte Geschwindigkeiten.

Durch die Gestaltung von Ortseingangsbereichen mit einer Mittelinsel kann die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verbessert werden. Es wird vorgeschlagen, folgende Bereiche in Salach zu berücksichtigen:

- Ortseinfahrt Hauffstraße zu Beginn der Wohnbebauung in Höhe Burrenstraße (Sa 17),
- Ortseinfahrt Eislinger Straße zu Beginn der Wohnbebauung in Höhe Karl-Laible-Straße (Sa 18) und
- Ortseinfahrt Lautertalstraße zu Beginn der Wohnbebauung in Höhe Stufenstraße (Sa 19).

Abbildung 47: Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Salach mit Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung



In **Süßen** macht das Ortsentwicklungskonzept einige Vorschläge zu Straßenraumgestaltungen. Es sieht insbesondere im Bereich der alten B 466 (Heidenheimer Straße) Entwicklungspotenziale.

Für die Donzdorfer Straße zwischen Staufenecker Straße und Heidenheimer Straße (Sü 12) wird eine Einengung der für Kfz nutzbaren Fahrbahnbreite durch die Anlage von Schutzstreifen empfohlen (Abbildung 48). Die prognostizierten Kfz-Verkehrsstärken von unter 8.000 Kfz/24h lassen dies laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen und den Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt 06) auch bei Tempo 50 zu. Wird der Knoten Donzdorfer Straße / Heidenheimer Straße zu einem Kreisverkehr umgebaut, kann zudem der Bushalt näher an den Knoten verlagert werden (siehe Abbildung 38 auf Seite 82). Statt der Busbucht kann ein Buskap eingerichtet werden. Dies kommt vor allem den Fahrgästen entgegen, da ein Buskap fahrdynamisch günstiger

MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



MVI BW, Eislingen,
Salach, Sülzen

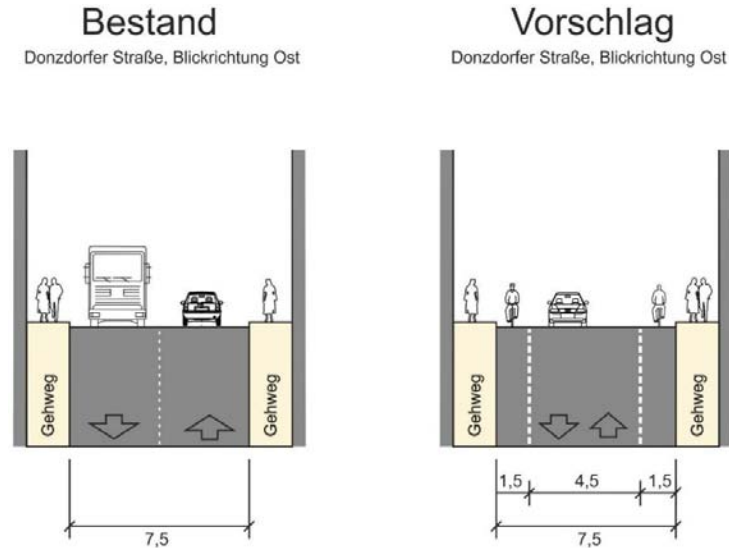
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



angefahren werden kann. Durch den Buskap und die Lage direkt am Kreisverkehr kann der haltende Bus nicht von anderen Kraftfahrzeugen überholt werden. In der Folge können Fahrgäste die Fahrbahn vor dem Bus sicher queren. Dieser Effekt wird durch die Fußgängerüberwege am Kreisverkehr verstärkt.

Abbildung 48: Vorschlag zur Straßenraumorganisation Donzdorfer Straße in Sülzen



In der Heidenheimer Straße zwischen Donzdorfer Straße und Bahnhofstraße (Sü 13) empfiehlt die Radkonzeption des Landkreises die Anlage von Schutzstreifen. Da die Fahrbahnbreite 9,0 m beträgt, ist die Anlage von 1,5 m breiten Schutzstreifen möglich.

Für große Teile der Heidenheimer Straße zwischen Bahnhofstraße und Stuttgarter Straße (Sü 14) fordert das Ortsentwicklungskonzept eine Reduzierung des Straßenquerschnitts und zusätzliche Querungshilfen oder eine Optimierung der Querungsmöglichkeiten für den Fuß und Radverkehr. Betroffen sind Querungen in Höhe Jahnstraße, Bühlstraße / Filsstraße (eine LSA besteht bereits), Küblerstraße und Lange Straße (eine LSA besteht).

Aus gutachterlicher Sicht ist eine weitere Querungshilfe in der Bachstraße nötig. Die Radkonzeption des Landkreises fordert Schutzstreifen vor allem für den Bereich zwischen Bahnhofstraße und Lange Straße. Bei prognostizierten 10.000 Kfz/Tag und einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h sind Schutzstreifen zweckmäßig, aber nicht zwingend notwendig. Wird Tempo 30 eingeführt, könnten die Schutzstreifen entfallen. Insbesondere im Bereich südlich der Barbarossastraße besteht Potenzial für eine Reduzierung der Fahrbahnbreite. Die Notwendigkeit der Linksabbiegerfahrstreifen sollte überprüft werden.

Für die Stuttgarter Straße zwischen Ortseingang und Heidenheimer Straße (Sü 15) 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 (Sü 17a und 17b) runden die Maßnahme ab.

In der Hauptstraße zwischen Heidenheimer Straße und Mörikestraße (Sü 16) soll die Fahrbahnbreite reduziert werden. Bei den prognostizierten Verkehrsstärken (8.200 Kfz/24h zwischen Heidenheimer und Bachstraße, östlich der Bachstraße 11.000 Kfz/24h) sind auch bei Tempo 30 Schutzstreifen von Vorteil.

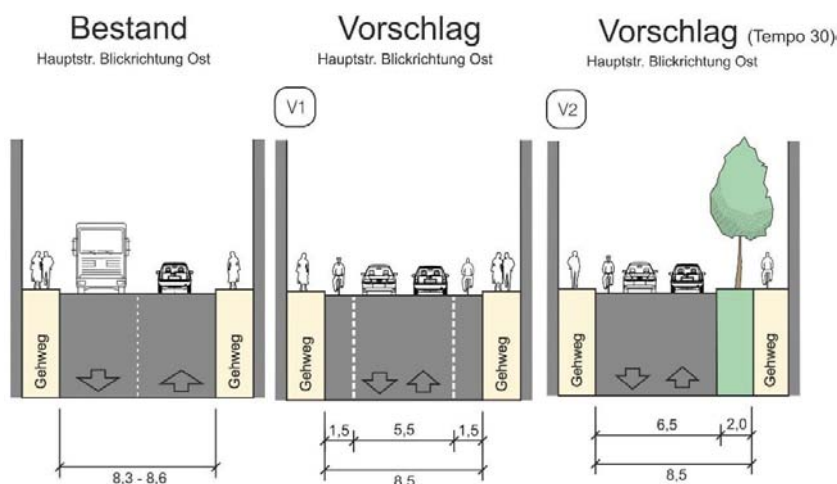
Variante 1 (Abbildung 49) stellt die von der Radkonzeption des Landkreises vorgeschlagene Lösung dar. Alternativ ist eine reduzierte Restfahrbahnbreite kombiniert mit einem Baumstreifen möglich (Variante 2). Der Baumstreifen ist ein Vorschlag aus dem Ortsentwicklungskonzept der Stadt und soll auf der 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 prognostizierten Verkehrsbelastungen ist dies nur im Abschnitt zwischen Heidenheimer Straße und Bachstraße im Zusammenhang mit einer Tempo-30-Regelung zu empfehlen. Bei beiden Varianten sollte die in dem Ortsentwicklungskonzept gewünschte Querungshilfe in Höhe Im Gäßle (Sü 17c) realisiert werden.

MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Abbildung 49: Vorschläge zur Straßenraumorganisation Hauptstraße in Süßen



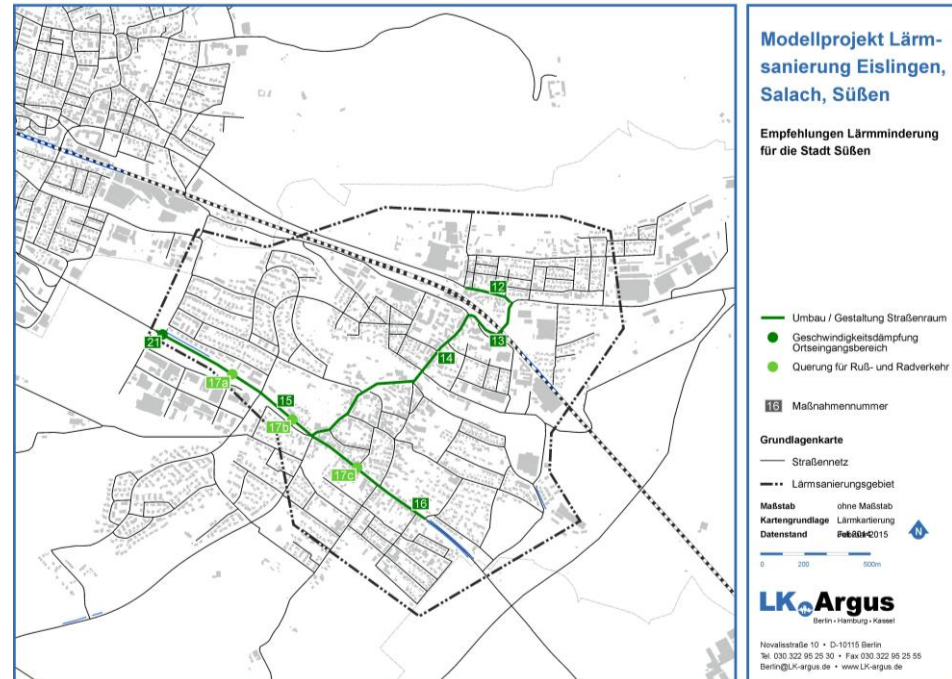
MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



Durch die Gestaltung von Ortseingangsbereichen mit einer Mittelinsel kann die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verbessert werden. Es wird vorgeschlagen, in Süßen die Ortseinfahrt Stuttgarter Straße mit Beginn der Wohnbebauung zu berücksichtigen (Sü 21).

Abbildung 50: Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Süßen mit Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung



4 Zusammenfassung

Im Rahmen des Modellprojektes Lärmsanierung Eislingen / Salach / Süßen werden lärmindernde Maßnahmen für die Modellprojektkommunen erarbeitet. Gegenstand sind die im Rahmen des Modellvorhabens abgestimmten Lärmsanierungsgebiete für Eislingen, Salach und Süßen.

Die Planung basiert auf dem Straßennetz für den Prognosezustand 2017 / 2018. Dieser enthält neben den vorhandenen Straßen die Ortsumfahrung Süßen (B 466) und die Vervollständigung der Bundesstraße B 10_{neu} in Richtung Gingen. Entsprechend liegen der Planung die mit den infrastrukturellen Veränderungen verbundenen zukünftigen Verkehrsstärken und Schwerverkehrsanteile zugrunde. Außerdem ist die aktualisierte und auf dem Prognosezustand 2017 / 2018 basierende Lärmkartierung des Straßen- und Schienenverkehrs Grundlage der Planung.

Auf Grundlage der Lärmkartierung werden diejenigen Straßenabschnitte identifiziert, in denen ein Handlungsbedarf zur Lärminderung besteht. Ausgewählt werden hierzu alle jene Straßenabschnitte, an denen für mehrere Wohngebäude die gesundheitsrelevanten Auslösewerte von $L_{DEN, Straße}$ 65 dB(A) und / oder $L_{Night, Straße}$ 55 dB(A) überschritten werden. Für diese Straßenabschnitte werden unter Berücksichtigung der Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung Maßnahmen zur Lärminderung erarbeitet. Einen Überblick über die gewählten Maßnahmenansätze und das generelle Verfahren zur Maßnahmenfindung bietet nachfolgende kurze Zusammenfassung.

Fahrbahnsanierungen (mit besonders lärmindernd wirkendem Asphalt)

In einem ersten Arbeitsschritt werden all jene Straßenabschnitte vorausgewählt, in denen Überschreitungen der Beurteilungspegel der Umgebungslärmkartierung L_{DEN} von 65 dB(A) und L_{Night} von 55 dB(A) bei vorhandener Wohnbebauung vorliegen. Anschließend erfolgt für diese vorausgewählten Abschnitte durch das Regierungspräsidium Stuttgart (RPS) eine Lärmberechnung nach den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90). Empfehlungen für eine Fahrbahnsanierung werden schlussendlich nur für Straßenabschnitte ausgesprochen, in denen Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmsanierung vorliegen.

Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Für die Auswahl geeigneter Straßenabschnitte zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird ebenfalls mehrstufig vorgegangen. Zu Beginn erfolgt auf Grundlage des Kooperationserlasses Lärmaktionsplanung des Landes Baden-Württemberg eine Vorauswahl von Straßenabschnitten, welche bei vorhandener Wohnbebauung die Beurteilungspegel der Umgebungslärmkartierung von L_{DEN} 71 dB(A) und L_{Night} 60 dB(A) überschreiten. Darüber hinaus werden auch Straßenabschnitte vorausgewählt, in denen der Beurteilungspegel

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**
Maßnahmenplanung
6. März 2015



MVI BW, Eislingen,
Salach, Süssen

**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015



der Umgebungslärmkartierung L_{DEN} von 65 dB(A) und L_{Night} von 55 dB(A) für eine hohe Anzahl an Betroffenen überschritten scheint. Für die vorausgewählten Abschnitte erfolgen anschließend eine Lärmberechnung nach den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) sowie eine rechtlichen Prüfung. Das Endergebnis aus diesen Bearbeitungsschritten bildet die Empfehlungen für Straßenabschnitte zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in den drei Sanierungsgebieten. Um zu berücksichtigen, dass Geschwindigkeitsreduzierungen auch Straßenabschnitte betreffen, die für eine Fahrbahnsanierung vorgeschlagen sind, erfolgt ergänzend eine Prüfung, ob auch bei Anwendung der Fahrbahnsanierung mit besonders lärmindernd wirkenden Asphaltdeckschichten Fassadenpegel nach RLS 90 > 70 dB(A) tags und / oder > 60 dB(A) nachts vorliegen.

Straßenraumorganisation / Straßenraumgestaltung / Knotenpunkumbau:

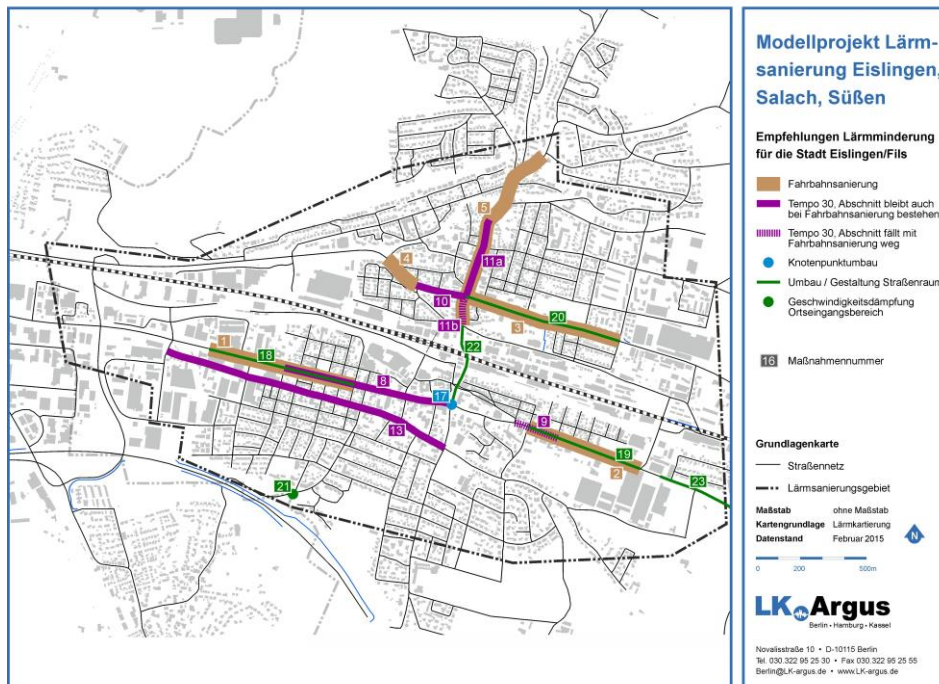
Bei über das notwendige Maß hinausgehenden Fahrbahnbreiten und Knotenpunktausbauten werden Maßnahmen vorgeschlagen, die zum Ziel haben, den Verkehr zu verstetigen, den Abstand der Emissionsorte (Schallquellen) zu den Fassaden der Wohnbebauung zu erhöhen, anforderungsgerechte Verkehrsanlagen für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen und die Aufenthaltsfunktion des Straßenraums zu verbessern. Eine Umgestaltung wird für Straßenabschnitte mit vorhandener Wohnbebauung dann empfohlen, wenn die Umgebungslärmkartierung einen L_{DEN} von mehr als 65 dB(A) oder einen L_{Night} von mehr 55 dB(A) ausweist.

Berücksichtigung vorhandener Planungen:

Darüber hinaus werden Maßnahmen aus vorhandenen kommunalen und übergeordneten Planungen in das Konzept übernommen, die der Lärmminde- rung dienen und Straßen betreffen, in denen ein L_{DEN} von 65 dB(A) oder ein L_{Night} von 55 dB(A) bei vorhandener Wohnbebauung überschritten wird. Dies betrifft u.a. Maßnahmen der Rückbauplanungen der B 10alt, Maßnahmen des Innenstadtkonzeptes der Stadt Eislingen / Fils (Stand März 2011), Maßnahmen des Konzeptes „Neugestaltung Hauptstraße / Wilhelmstraße“ der Gemeinde Salach (Stand Mai 2014) und Ideen des dialogisch erarbeiteten Ortsentwick- lungskonzeptes der Stadt Süssen (Stand September 2013).

Eine Zusammenfassung der empfohlenen Maßnahmen ist in den folgenden drei Abbildungen und in tabellarischer Form in Anlage 2 dargestellt.

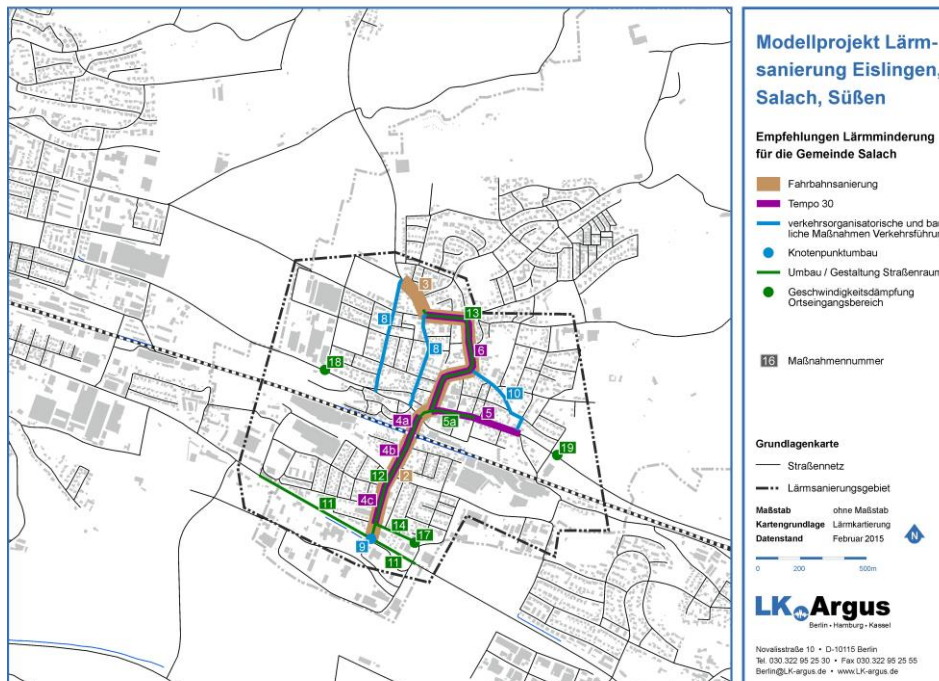
Abbildung 51: Übersicht über die Straßenabschnitte mit Empfehlungen zur Lärminderung im Sanierungsgebiet Eisingen / Fils



MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärm-sanierung**
Maßnahmenplanung
6. März 2015



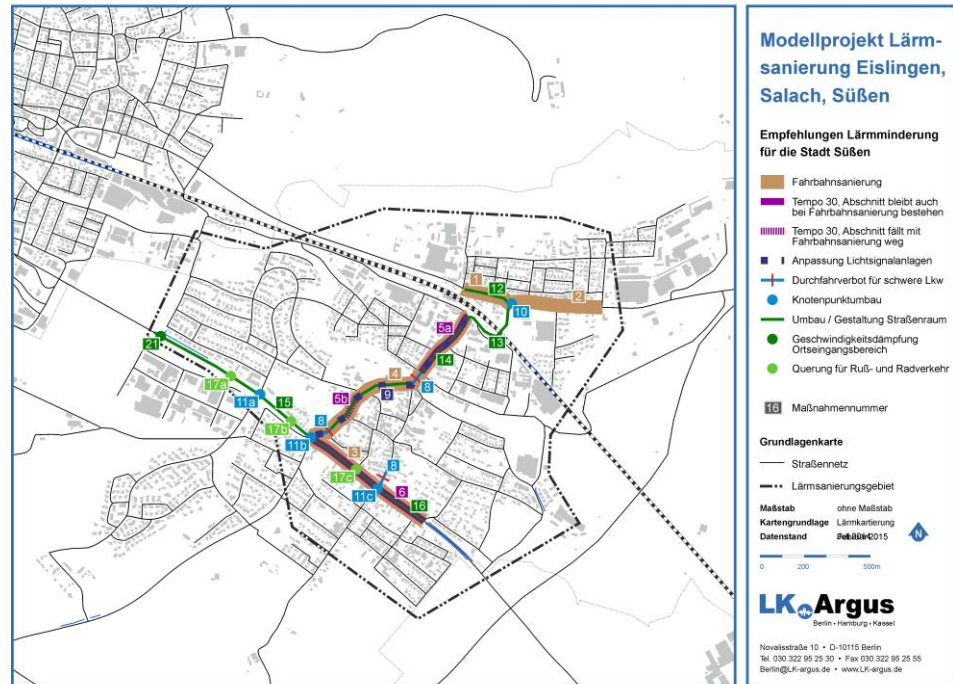
Abbildung 52: Übersicht über die Straßenabschnitte mit Empfehlungen zur Lärminderung im Sanierungsgebiet Salach



MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**
Maßnahmenplanung
6. März 2015



Abbildung 53: Übersicht über die Straßenabschnitte mit Empfehlungen zur Lärminderung im Sanierungsgebiet Süßen



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Lärmbrennpunkte Straßenverkehr im Sanierungsgebiet Eisingen/Fils	2
Tabelle 2:	Lärmbrennpunkte Straßenverkehr im Sanierungsgebiet Salach	3
Tabelle 3:	Lärmbrennpunkte Straßenverkehr im Sanierungsgebiet Süßen	4
Tabelle 4:	Orientierungswerte für den Ausbauzustand von Kfz-Fahrbahnen in Abhängigkeit des Verkehrsaufkommens nach RAS 06 (<i>kursiv: überschlägliche Umrechnung in Kfz/Werktag im Querschnitt</i>)	20
Tabelle 5:	Rückbaumaßnahmen L 1214 gemäß Planfeststellungsbeschluss	25
Tabelle 6:	Generelle Maßnahmen zur Lärminderung im Kfz-Verkehr	36
Tabelle 7:	Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Eisingen / Fils mit Empfehlung für eine Fahrbahnsanierung mit besonders lärmindernd wirkenden Asphaltdeckschichten	40
Tabelle 8:	Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Salach mit Empfehlung für eine Fahrbahnsanierung mit besonders lärmindernd wirkenden Asphaltdeckschichten	41
Tabelle 9:	Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Süßen mit Empfehlung für eine Fahrbahnsanierung mit besonders lärmindernd wirkenden Asphaltdeckschichten	42
Tabelle 10:	Auf Basis der Lärmkartierung vorausgewählte Straßenabschnitte zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Sanierungsgebiet Eisingen / Fils	45
Tabelle 11:	Auf Basis der Lärmkartierung vorausgewählte Straßenabschnitte zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Sanierungsgebiet Salach	46
Tabelle 12:	Auf Basis der Lärmkartierung vorausgewählte Straßenabschnitte zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Sanierungsgebiet Süßen	47
Tabelle 13:	Einschätzung zu möglichen Verkehrsverlagerungen durch Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Eisingen/Fils	50
Tabelle 14:	Einschätzung zu möglichen Verkehrsverlagerungseffekten durch Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Salach	52
Tabelle 15:	Einschätzung zu möglichen Verkehrsverlagerungseffekten durch Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Süßen	53
Tabelle 16:	Prüfabschnitte mit Linien des öffentlichen Verkehrs in Eisingen/Fils	55
Tabelle 17:	Prüfabschnitte mit Linien des öffentlichen Verkehrs in Salach	56

MVI BW, Eisingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**
Maßnahmenplanung
6. März 2015



MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**
Maßnahmenplanung
6. März 2015



Tabelle 18:	Prüfabschnitte mit Linien des öffentlichen Verkehrs in Süßen	56
Tabelle 19:	Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr in Eislingen/Fils	58
Tabelle 20:	Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr in Salach	61
Tabelle 21:	Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr in Süßen	63
Tabelle 22:	Prüfabschnitte für Tempo 30 mit Bebauungs- und Nutzungsstruktur in Eislingen/Fils	65
Tabelle 23:	Prüfabschnitte für Tempo 30 mit Bebauungs- und Nutzungsstruktur in Salach	67
Tabelle 24:	Prüfabschnitte für Tempo 30 mit Bebauungs- und Nutzungsstruktur in Süßen	69
Tabelle 25:	Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Eislingen / Fils mit Empfehlung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	72
Tabelle 26:	Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Salach mit Empfehlung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	74
Tabelle 27:	Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Süßen mit Empfehlung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	75

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Überschreitung der Pegelwerte im Sanierungsgebiet Eislingen/Fils zur Bestimmung der Lärmbrennpunkte im Straßenverkehr	2
Abbildung 2:	Überschreitung der Pegelwerte im Sanierungsgebiet Salach zur Bestimmung der Lärmbrennpunkte Straßenverkehr	3
Abbildung 3:	Überschreitung der Pegelwerte im Sanierungsgebiet Süßen zur Bestimmung der Lärmbrennpunkte Straßenverkehr	4
Abbildung 4:	Situation bei der Ortsbegehung am 11. Juli 2014 gegen 9.30 Uhr in der Grünenberger Straße	5
Abbildung 5:	Lärmbrennpunkte im Sanierungsgebiet Eislingen/Fils	6
Abbildung 6:	Lärmbrennpunkte im Sanierungsgebiet Salach	6
Abbildung 7:	Lärmbrennpunkte im Sanierungsgebiet Süßen	7
Abbildung 8:	Klassifizierung der untersuchten Straßen im Sanierungsgebiet Eislingen/Fils	8
Abbildung 9:	Klassifizierung der untersuchten Straßen im Sanierungsgebiet Salach	9
Abbildung 10:	Klassifizierung der untersuchten Straßen im Sanierungsgebiet Süßen	9

Abbildung 11:	Verkehrsstärken in Eislingen/Fils (Prognose-Nullfall 2017 / 2018)	11
Abbildung 12:	Schwerverkehrsanteil in Eislingen/Fils (Prognose-Nullfall 2017 / 2018)	12
Abbildung 13:	Verkehrsstärken in Salach (Prognose-Nullfall 2017 / 2018)	13
Abbildung 14:	Schwerverkehrsanteil in Salach (Prognose-Nullfall 2017 / 2018)	14
Abbildung 15:	Verkehrsstärken in Süßen (Prognose-Nullfall 2017 / 2018)	15
Abbildung 16:	Schwerverkehr in der Bachstraße und Johan-Georg-Fischer-Straße (links) und bei der Einfahrt von der Hauptstraße (rechts)	16
Abbildung 17:	Schwerverkehrsanteil in Süßen	16
Abbildung 18:	Fahrbahnoberfläche in der Stuttgarter Straße (links) und der Ulmer Straße (rechts)	18
Abbildung 19:	Fahrbahnoberfläche in der Salacher Straße (links) und der Hindenburgstraße (rechts)	18
Abbildung 20:	Fahrbahnoberfläche in der Holzheimer Straße (links) und der Scheerstraße (rechts)	18
Abbildung 21:	Fahrbahnoberfläche in der Hauffstraße (links) und der Hauptstraße (rechts)	19
Abbildung 22:	Fahrbahnoberfläche in der Donzdorfer Straße (links) und der Hauptstraße (rechts)	19
Abbildung 23:	Fahrbahnoberfläche in der Heidenheimer Straße	20
Abbildung 24:	Stuttgarter Straße (links) und Hauptstraße (rechts)	21
Abbildung 25:	überbreite Fahrbahnen in der Salacher Straße (links) und Ulmer Straße (rechts)	21
Abbildung 26:	Überbreite Fahrbahnen in der Hauptstraße (links) und in der westlichen Donzdorfer Straße (rechts)	22
Abbildung 27:	Lärminderungspotenziale ausgewählter Maßnahmen	38
Abbildung 28:	Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Eislingen / Fils mit Empfehlung für eine Fahrbahnsanierung mit besonders lärmindernd wirkenden Asphaltdeckschichten	40
Abbildung 29:	Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Salach mit Empfehlung für eine Fahrbahnsanierung mit besonders lärmindernd wirkenden Asphaltdeckschichten	41
Abbildung 30:	Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Süßen mit Empfehlung für eine Fahrbahnsanierung mit besonders lärmindernd wirkenden Asphaltdeckschichten	42
Abbildung 31:	Hohe Bebauungs- und Nutzungsdichte im Straßenraum der Hauptstraße in Eislingen/Fils (links: nördlich der Jahnstraße; rechts: südlich der Jahnstraße)	65
Abbildung 32:	Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Eislingen / Fils mit Empfehlung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	73

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**
Maßnahmenplanung
6. März 2015



MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**
Maßnahmenplanung
6. März 2015



Abbildung 33:	Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Salach mit Empfehlung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	75
Abbildung 34:	Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Süßen mit Empfehlung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	76
Abbildung 35:	Beispiel für Lärminderungspotenziale durch Verkehrsbündelung	77
Abbildung 36:	Rückbauplanung des Landes am Knotenpunkt Stuttgarter Straße / Hauptstraße und Stuttgarter Straße / Hauffstraße in Salach	78
Abbildung 37:	konzeptionelle Überlegung der Gemeinde Salach zum Knotenpunkt Stuttgarter Straße / Hauptstraße und Stuttgarter Straße / Hauffstraße in Salach	79
Abbildung 38:	Vorschlag Kreisverkehr Donzdorfer Straße / Heidenheimer Straße in Süßen (Skizze)	82
Abbildung 39:	Vorschlag Kreisverkehr Stuttgarter Straße / Heidenheimer Straße / Hauptstraße / Schlater Straße in Süßen (Skizze)	82
Abbildung 40:	Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Eislingen / Fils mit Empfehlungen zur Bündelung und Verstetigung des Verkehrs	83
Abbildung 41:	Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Salach mit Empfehlungen zur Bündelung und Verstetigung des Verkehrs	84
Abbildung 42:	Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Süßen mit Empfehlungen zur Bündelung und Verstetigung des Verkehrs	84
Abbildung 43:	Vorschläge zur Straßenraumorganisation Ulmer Straße in Eislingen/Fils	86
Abbildung 44:	Rückbauplanung des Landes für die Ulmer Straße zwischen Karl-Liebknecht-Straße und Querspange Salach in Eislingen/Fils	86
Abbildung 45:	Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Eislingen / Fils mit Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung	87
Abbildung 46:	Rückbauplanung des Landes für die Ulmer Straße zwischen Teckstraße und Hauptstraße in Salach	88
Abbildung 47:	Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Salach mit Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung	89
Abbildung 48:	Vorschlag zur Straßenraumorganisation Donzdorfer Straße in Süßen	90
Abbildung 49:	Vorschläge zur Straßenraumorganisation Hauptstraße in Süßen	91
Abbildung 50:	Straßenabschnitte im Sanierungsgebiet Süßen mit Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung	92
Abbildung 51:	Übersicht über die Straßenabschnitte mit Empfehlungen zur Lärminderung im Sanierungsgebiet Eislingen / Fils	95

Abbildung 52: Übersicht über die Straßenabschnitte mit Empfehlungen zur Lärminderung im Sanierungsgebiet Salach	95
Abbildung 53: Übersicht über die Straßenabschnitte mit Empfehlungen zur Lärminderung im Sanierungsgebiet Süßen	96

MVI BW, Eislingen,
Salach, Süßen
**Modellprojekt
Lärmsanierung**

Maßnahmenplanung
6. März 2015

Anlagen

Anlage 1:	Abwägungsergebnis für eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in den Sanierungsgebieten Eislingen/Fils, Salach und Süßen
Anlage 2:	Liste der Maßnahmen zur Lärminderung für die Sanierungsgebiete Eislingen/Fils, Salach und Süßen



Berlin

Novalisstraße 10
D-10115 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