



Lärmaktionsplan Runde 4

- Abschlussbericht -



Prof. Kh. Schaechterle
Dipl.-Ing. H. Siebrand
Dipl.-Ing. (FH) R. Neumann

Schillerstraße 18
89077 Ulm
0731/39 94 94-0

12.12.2025

Impressum

Auftraggeber	Stadt Stockach Adenauerstraße 4, 78333 Stockach Telefon: 07771 / 802-0 Internet: www.stockach.de
vertreten durch	Bürgermeisterin Susen Katter
Auftragnehmer	Modus Consult Ulm GmbH Schillerstraße 18, 89077 Ulm Telefon: +49 (0731) 399494-0 Internet: www.modusconsult-ulm.de
Bearbeitung	Cathrin Straub Claus Kiener, M. Eng.
Projektnummer	30191
Projektstatus	Abschlussbericht
Aufgestellt	Ulm, 12.12.2025

Inhaltsverzeichnis

Impressum	I
Inhaltsverzeichnis	II
Planverzeichnis	III
Anlagenverzeichnis	V
1. Grundlagen der Bearbeitung	1
1.1 Rechtlicher Hintergrund	1
1.2 Lärmkartierung LUBW	2
1.3 Zielsetzung der Lärmaktionsplanung	4
1.4 Vorausgegangene Lärmaktionsplanung	5
2. Lärmkartierung in Runde 4	8
2.1 Erweiterte Lärmkartierung	8
2.2 Darstellung und Bewertung der Ergebnisse	8
3. Betroffenheitsanalyse / Lärmminderungskonzept	10
3.1 Strategische Ansätze zur Lärmminderung	10
3.2 Maßnahmenvorschlag zur Lärmminderung	11
3.3 Passiver Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung	50
3.4 Ruhige Gebiete	51
4. Beteiligung der Öffentlichkeit	53
5. Zusammenfassung	54

Planverzeichnis

- Planreihe 1 Rasterlärmkarten Gesamtgemeinde
 Plan 1.1 BESTAND, Zeitbereich Tag (06 – 22 Uhr)
 Plan 1.2 BESTAND, Zeitbereich Nacht (22 – 06 Uhr)
- Planreihe 2 Gebäudelärmkarten Stockach (Kernstadt)
 Plan 2.1 BESTAND, Auslösewerte Lärmsanierung, Tag
 Plan 2.2 BESTAND, Auslösewerte Lärmsanierung, Nacht
 Plan 2.3 BESTAND, Werte Ermessenslenkung, Tag
 Plan 2.4 BESTAND, Werte Ermessenslenkung, Nacht
 Plan 2.5 PLANUNG LAP(4), Auslösewerte Lärmsanierung, Tag
 Plan 2.6 PLANUNG LAP(4), Auslösewerte Lärmsanierung, Nacht
 Plan 2.7 PLANUNG LAP(4), Gebäude-Differenzlärmkarte, Tag
 Plan 2.8 PLANUNG LAP(4), Gebäude-Differenzlärmkarte, Nacht
- Planreihe 3 Gebäudelärmkarten Stockach (Nord)
 Plan 3.1 BESTAND, Auslösewerte Lärmsanierung, Tag
 Plan 3.2 BESTAND, Auslösewerte Lärmsanierung, Nacht
 Plan 3.3 BESTAND, Werte Ermessenslenkung, Tag
 Plan 3.4 BESTAND, Werte Ermessenslenkung, Nacht
 Plan 3.5 PLANUNG LAP(4), Auslösewerte Lärmsanierung, Tag
 Plan 3.6 PLANUNG LAP(4), Auslösewerte Lärmsanierung, Nacht
 Plan 3.7 PLANUNG LAP(4), Gebäude-Differenzlärmkarte, Tag
 Plan 3.8 PLANUNG LAP(4), Gebäude-Differenzlärmkarte, Nacht
- Planreihe 4 Gebäudelärmkarten Stockach (Ost)
 Plan 4.1 BESTAND, Auslösewerte Lärmsanierung, Tag
 Plan 4.2 BESTAND, Auslösewerte Lärmsanierung, Nacht
 Plan 4.3 BESTAND, Werte Ermessenslenkung, Tag
 Plan 4.4 BESTAND, Werte Ermessenslenkung, Nacht
 Plan 4.5 PLANUNG LAP(4), Auslösewerte Lärmsanierung, Tag
 Plan 4.6 PLANUNG LAP(4), Auslösewerte Lärmsanierung, Nacht
 Plan 4.7 PLANUNG LAP(4), Gebäude-Differenzlärmkarte, Tag
 Plan 4.8 PLANUNG LAP(4), Gebäude-Differenzlärmkarte, Nacht
- Planreihe 5 Gebäudelärmkarten Stockach (Süd)
 Plan 5.1 BESTAND, Auslösewerte Lärmsanierung, Tag
 Plan 5.2 BESTAND, Auslösewerte Lärmsanierung, Nacht
 Plan 5.3 BESTAND, Werte Ermessenslenkung, Tag
 Plan 5.4 BESTAND, Werte Ermessenslenkung, Nacht
 Plan 5.5 PLANUNG LAP(4), Auslösewerte Lärmsanierung, Tag
 Plan 5.6 PLANUNG LAP(4), Auslösewerte Lärmsanierung, Nacht
 Plan 5.7 PLANUNG LAP(4), Gebäude-Differenzlärmkarte, Tag
 Plan 5.8 PLANUNG LAP(4), Gebäude-Differenzlärmkarte, Nacht

Planreihe 6 Ruhige Gebiete (Vorschlagsflächen)

Plan 6.1 PLANUNG LAP(4), "Aachpark"

Plan 6.2 PLANUNG LAP(4), "Naherholung Stockach"

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Übersichtslageplan Kartierungsstrecken, Verkehrsdaten
Anlage 2	Ergänzende Informationen für die Lärmkartierung <i>Anlage 2.1 Flächennutzungsplan (BESTAND)</i> <i>Anlage 2.2 Fahrbahnbeläge (BESTAND)</i> <i>Anlage 2.3 Geschwindigkeiten, Knotenpunkte (BESTAND)</i>
Anlage 3	Potenzielle Flächen für „Ruhige Gebiete“
Anlage 4	Betroffenheitsanalyse BESTAND Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 Beurteilung über Auslösewerte Lärmsanierung und Beurteilung ab Werte Ermessenslenkung Tabellarische Zusammenstellung
Anlage 5	Wirkungsanalyse PLANUNG LAP(4) Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 Beurteilung über Auslösewerte Lärmsanierung und Beurteilung ab Werte Ermessenslenkung Tabellarische Zusammenstellung der vorgeschlagenen Maßnahmen
Anlage 6	Protokoll der öffentlichen Anhörung

Text

1. Grundlagen der Bearbeitung

1.1 Rechtlicher Hintergrund

Die EU-Kommission möchte die Gesundheit der Menschen und den Schutz der Umwelt auf einem hohen Niveau sicherstellen. Durch das Instrument der Lärmaktionsplanung sollen neue Belästigungen durch Umgebungslärm verhindert, vorhandene Lärmbelastungen reduziert und ruhige Gebiete vor zusätzlicher Verlärmung geschützt werden.

Die Lärmaktionsplanung besteht im Wesentlichen aus drei Teilen:

- **Lärmkartierung:** Berechnung und Darstellung der vorhandenen Lärmbelastung
- **Beteiligung:** Information & Beteiligung der Öffentlichkeit zum Umgebungslärm
- **Lärmaktionsplan:** Ausarbeitung von Konzepten/Maßnahmen zur Lärminderung

Im Jahr 2002 trat dazu die „Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm“ (Richtlinie 2002/49/EG) in Kraft, welche durch Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (§§ 47a bis 47f) im Jahr 2005 in nationales Recht umgesetzt wurde.

Die Lärmkartierung und die erste Information der Öffentlichkeit erfolgen (außer für die Ballungsräume) in jedem Bundesland zentral durch die jeweiligen Landesämter bzw. für bundeseigene Schienenstrecken durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), die Ausarbeitung von Lärmaktionsplänen ist dann Aufgabe der betroffenen Kommunen. Ballungsräume sind in Baden-Württemberg die Städte Stuttgart (einschließlich Teile von Esslingen), Karlsruhe, Mannheim, Freiburg, Heidelberg, Pforzheim, Heilbronn, Reutlingen und Ulm.

Lärmquellen	Lärmkartierung	Lärmaktionsplanung
	Fristen: jeweils 30. Juni 2012, 2017, 2022, ...	Fristen: jeweils 18. Juli 2013, 2018, 2024*, ...
	Zuständigkeit	Zuständigkeit
Ballungsräume > 100.000 Einwohner	Ballungsräume	Ballungsräume
Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Kfz/Jahr (8.200 Kfz/Tag)	LUBW	Kommunen
Haupteisenbahnstrecken > 30.000 Züge/Jahr (82 Züge/Tag)	bundeseigene: Eisenbahn-Bundesamt	bundeseigene: Eisenbahn-Bundesamt
	nicht-bundeseigene: LUBW	nicht-bundeseigene: Kommunen
Großflughäfen > 50.000 Bewegungen/Jahr (in BW nur Flughafen Stuttgart)	LUBW	Regierungspräsidium Stuttgart

*geänderte Frist: Zukünftig sind etwa zwei Jahre Zeit zwischen der Lärmkartierung und dem Abschluss der Aktionsplanung

Abbildung 1: Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung: Lärmquellen, Zuständigkeiten und Fristen

In Baden-Württemberg hat die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) über die in Abbildung 1 genannten Zuständigkeiten hinaus die Aufgabe, die erarbeiteten Lärmkarten und Lärmaktionspläne dem Umweltbundesamt zur Berichterstattung an die EU-Kommission zu übermitteln. Die LUBW stellt den Kommunen außerdem die Berechnungsgrundlagen und Ergebnisdaten der Lärmkartierung für weitergehende Analysen im Rahmen der Lärmaktionsplanung auf Anfrage kostenfrei zur Verfügung.

Erstmals wurden im Jahr 2007 landesweit Lärmkarten in reduziertem Umfang¹ der Stufe I erstellt. Seit dem Jahr 2012 erfolgt die Lärmkartierung alle fünf Jahre mit dem vollen Kartierungsumfang der Stufe II.

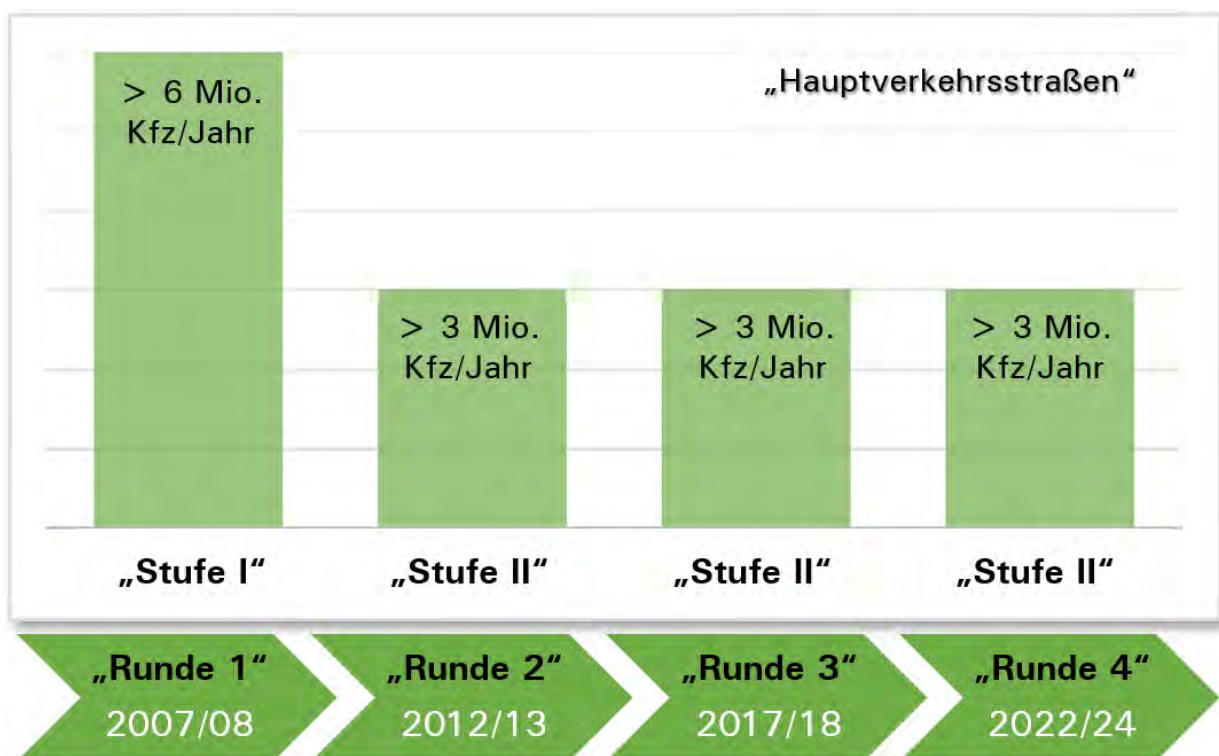


Abbildung 2: „Stufen“ und „Runden“ der Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung

Die Lärmkarten und Lärmaktionspläne sind mindestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten bzw. fortzuschreiben.

1.2 Lärmkartierung LUBW

Die LUBW erstellt die Lärmkartierung für Hauptverkehrsstraßen (= Pflichtkartierungsstrecken). Hauptverkehrsstraßen im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Bundesautobahnen (BAB), Bundesstraßen (B) und Landesstraßen (L) mit einem jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) von mehr als 8.200 Kfz/Tag. Kreisstraßen sind, unabhängig vom Verkehrsaufkommen, per Definition keine Hauptverkehrsstraßen.

Durch das Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg werden seit 2010 jährlich entweder gemessene, fortgeschriebene oder geschätzte Verkehrsmengen auf dem klassifizierten Straßennetz

¹ Kartierungsumfang Stufe I: Ballungsräume > 200.000 EW; Hauptverkehrsstraßen > 6 Mio. Kfz/a; Haupteisenbahnstrecken > 60.000 Züge/a; Großflughäfen > 50.000 Bewegungen/a

ausgewiesen. Die Ergebnisse des Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg stehen über die Homepage MOBIDATA BW (<https://mobidata-bw.de/>) öffentlich zur Verfügung.

Im Rahmen der Lärmkartierung LUBW 2022 (Runde 4) werden Hauptverkehrsstraßen entsprechend den Ergebnissen des Verkehrsmonitoring 2019 berücksichtigt. In Stockach sind das die Bundesautobahn A98, die Bundesstraßen 31 und 31n, Teile der Bundesstraßen 14, 34 und 313 sowie ein Abschnitt der Landesstraße 194.

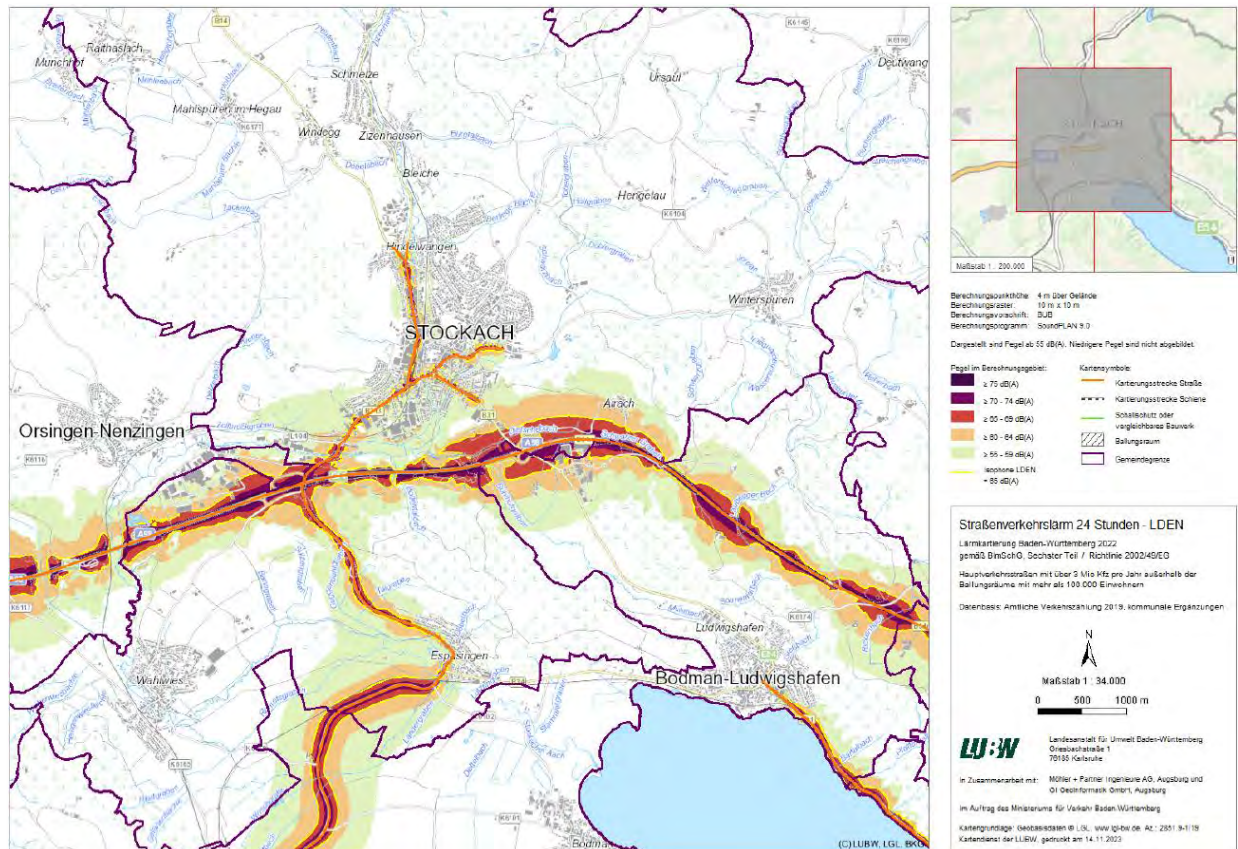


Abbildung 3: Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022, Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{DEN}

Der Straßenverkehrslärm wird auf Grundlage des Jahresdurchschnittlichen, täglichen Verkehrsaufkommens (DTV) berechnet. Dabei wird nach den vier Fahrzeuggruppen Pkw, Lkw1 (Lkw ohne Anhänger, Busse), Lkw2 (Lkw mit Anhänger, Sattelzüge) und Motorräder differenziert. In der modellhaften Berechnung werden Korrekturen für Steigungs- und Gefällestrrecken, für die Störlwirkung durch das Anfahren und Bremsen an bestimmten Knotenpunkten und für unterschiedliche Straßendeckschichten vorgenommen. Weiter werden die zulässige Höchstgeschwindigkeit sowie evtl. vorhandene Lärmschutzeinrichtungen in der Lärmberechnung berücksichtigt.

Für das Land Baden-Württemberg stehen die Ergebnisse der Lärmkartierung sowie Informationen zur Lärmaktionsplanung auf der Homepage der Landesanstalt für Umwelt (LUBW) bereit:
<https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/en/laerm-und-erschuetterungen>

Bei der Lärmkartierung 2022 werden alle Lärmkarten in der EU nach neuen, einheitlichen Berechnungsverfahren erstellt, damit die Ergebnisse zwischen den Mitgliedstaaten vergleichbar sind. In Runde 4 wird als Berechnungsgrundlage für den Straßenverkehrslärm die "Berechnungsmethode

für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB" vom 07. September 2021 verwendet.

Für die Beschreibung der Lärmbelastung werden nach BUB die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} verwendet. Der Lärminde L_{DEN} beschreibt die Lärmbelastung über 24 Stunden und setzt sich aus den drei Zeitbereichen "day" (06 – 18 Uhr), "evening" (18 – 21 Uhr) und "night" (22 – 06 Uhr) zusammen, wobei die höheren Störwirkungen am Abend (+5 dB(A)) und in der Nacht (+10 dB(A)) durch einen Zuschlag stärker gewichtet werden. Der Lärminde L_{Night} beschreibt die Lärmbelastung nur für den Nachtzeitraum von 22 bis 06 Uhr.

Die Lärmkartierungen der Runden 1 bis 3 wurden noch nach vorläufigen Berechnungsgrundlagen (VUBS, VBEB) durchgeführt. Deshalb sind die neuen Lärmkarten der Runde 4 nicht mit den Lärmkarten aus den vorausgegangenen Runden vergleichbar, gleiches gilt auch für die Anzahl der von Umgebungslärm betroffenen Personen. Vielerorts werden jetzt deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen – obwohl sich die Lärmsituation zwischenzeitlich nicht wesentlich geändert hat oder sogar Lärmschutzmaßnahmen ergriffen wurden.

Um die Maßnahmenplanung zu erleichtern, stellt die LUBW erstmalig in Runde 4 neben der Lärmkartierung nach europäischem Regelwerk (BUB) auch Berechnungsergebnisse nach nationalem Regelwerk (RLS-19) zur Verfügung. Auf dieser Grundlage kann für die kartierten Straßenabschnitte direkt in die Maßnahmenplanung eingestiegen werden, die bisher erforderliche Um- oder Neuberechnung entfällt. In Runde 4 werden als nationale Berechnungsgrundlage für den Straßenverkehrslärm die "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-19", Ausgabe 2019 verwendet.

Für die Beschreibung der Lärmbelastung werden nach RLS-19 die Lärmindizes L_{Tag} und L_{Nacht} verwendet. Der Lärminde L_{Tag} beschreibt die Lärmbelastung im Zeitraum von 06 – 22 Uhr und der Lärminde L_{Nacht} im Zeitraum von 22 – 06 Uhr.

Den kartierten Kommunen werden durch die LUBW die Berechnungsgrundlagen (Geländemodell, Gebäudemodell, Emissionsquellen und Lärmschutzeinrichtungen) und Ergebnisdaten der Lärmkartierung (Berechnungsergebnisse nach BUB und RLS-19) für weitergehende Analysen im Rahmen der Lärmaktionsplanung auf Anfrage kostenfrei zur Verfügung gestellt.

1.3 Zielsetzung der Lärmaktionsplanung

Gemäß dem jüngsten „Kooperationserlass“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 08.02.2023 sind Lärmaktionspläne grundsätzlich für alle von der Umgebungslärmkartierung erfassten Gebiete aufzustellen, unabhängig davon, ob Lärmprobleme vorhanden sind oder auf dem kartierten Gemeindegebiet Lärmbetroffene ermittelt wurden.

In einfach gelagerten Fällen, wenn beispielsweise keine Betroffenen über 65 dB(A) bezogen auf den 24-h-Lärminde L_{DEN} bzw. 55 dB(A) bezogen auf den Nacht-Lärminde L_{Night} (22 - 6 Uhr) ausgewiesen sind, kann es ausreichend sein, eine **vereinfachte Lärmaktionsplanung** durchzuführen.

Bei Lärmproblemen über 65 dB(A) L_{DEN} bzw. über 55 dB(A) L_{Night} ist ein **qualifizierter Lärmaktionsplan** mit Maßnahmenplanung aufzustellen. Durch geeignete Lärmminderungsmaßnahmen sollen die Beurteilungspegeln von 65 dB(A) L_{DEN} bzw. über 55 dB(A) L_{Night} nach Möglichkeit unterschritten werden. Vordringlicher Handlungsbedarf zur Lärmminderung und zur Verringerung der Anzahl der

Betroffenen besteht in Bereichen mit sehr hohen und im Blick auf den Gesundheitsschutz grundrechtlich relevanten Lärmbelastungen ab 70 dB(A) L_{DEN} und 60 dB(A) L_{Night} .

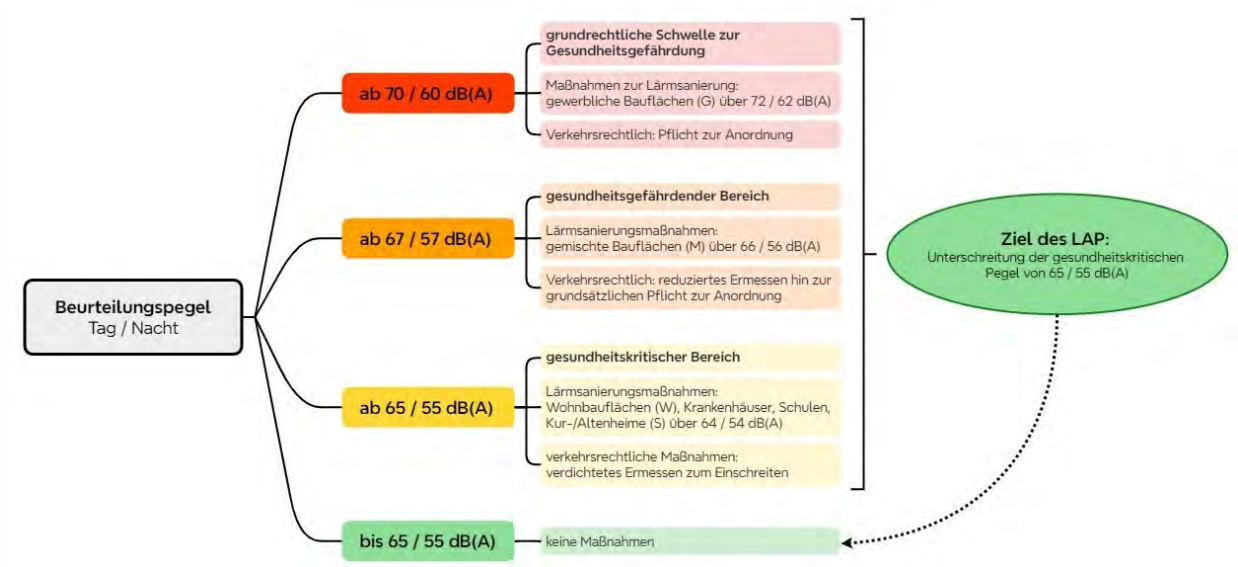


Abbildung 4: Zielsetzung der Lärmaktionsplanung

Mindestziel der Lärmaktionsplanung sollte also sein, alle Beurteilungspegel ab der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung ($\geq 70 / 60$ dB(A) Tag / Nacht) zu reduzieren ("Ziel 1").

Darüber hinaus sollte angestrebt werden, alle Beurteilungspegel im gesundheitsgefährdenden Bereich (zwischen 67 und 70 dB(A) am Tag bzw. 57 und 60 dB(A) in der Nacht) auf unter 67 / 57 dB(A) zu reduzieren ("Ziel 2").

Als **Maximalziel** sollen nach Möglichkeit auch die Beurteilungspegel im gesundheitskritischen Bereich (zwischen 65 und 67 dB(A) am Tag bzw. 55 und 57 dB(A) in der Nacht) auf unter 65 / 55 dB(A) gesenkt werden ("Ziel 3").

Darüber hinaus ist in beiden Fällen zu prüfen, ob durch die Ausweisung **ruhiger Gebiete** zum weitergehenden Ziel der Umgebungslärmrichtlinie beigetragen werden kann, die Umweltqualität zu erhalten und eine künftige Verlärmung solcher Räume zu vermeiden.

Im Kooperationserlass wird den Gemeinden empfohlen, für eine zielgerichtete Lärmaktionsplanung die Lärmkartierung über den gesetzlichen Kartierungsumfang hinaus um weitere lärmrelevante Straßen zu ergänzen und durch eine räumlich differenzierte Betroffenheitsanalyse zu verfeinern. Dadurch können beispielsweise Gebiete mit Mehrfachbelastungen besser beurteilt, die Grundlage zur Identifizierung potenzieller ruhiger Gebiete verbessert und die Beurteilung von Verkehrsverlagerungseffekten, die möglicherweise mit angedachten Lärmschutzmaßnahmen einhergehen, erleichtert werden.

1.4 Vorausgegangene Lärmaktionsplanung

In Runde 3 wurde erstmalig der gemeinsame Lärmaktionsplan „Espasingen / Ludwigshafen / Sippingen“ aufgestellt. Der Musterbericht des Lärmaktionsplans für den Stockacher Ortsteil Espasingen vom 18.07.2018 kommt unter Berücksichtigung der Bundesstraßen B 34 und B 313 für Espasingen zu folgenden Ergebnissen:

- Bisher durchgeführte und laufende Maßnahmen
 - o **Laufende Maßnahme 1:** Am Bahnübergang im Zuge der B 34 Riedstraße sind für Mitte 2018 dringende Instandhaltungsmaßnahmen vorgesehen.
 - o **Laufende Maßnahme 2:** Zur Kontrolle/Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Zuge der B 313 Zielstraße wird voraussichtlich im Juli 2018 ein stationärer Messplatz eingerichtet.
- Geplante Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre
 - o **Maßnahme 1** (kurzfristig): Aufgrund der ermittelten Betroffenheit durch Straßenverkehrslärm wird als Maßnahme aus dem Lärmaktionsplan eine Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich der gesamten Ortsdurchfahrt B 34/B 313 Riedstraße/Zielstraße vorgeschlagen. Im Sinne einer einheitlichen Anordnung sollte die Geschwindigkeitsreduzierung ganztags erfolgen.
 - o **Maßnahme 2** (kurzfristig): Am Bahnübergang B 34 Riedstraße ist ergänzend zu den Instandhaltungsmaßnahmen (Laufende Maßnahme 1) eine BÜ-Sanierung für 2019 geplant.
 - o **Maßnahme 3** (kurzfristig): Aus der Beteiligung der Öffentlichkeit wird als weitere Maßnahme die Überprüfung/Sanierung von klappernden bzw. abgesenkten Schachtdeckeln und Schieberkappen angeregt und als weitere Maßnahmen in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
 - o **Maßnahme 4** (kurz-/mittelfristig): Im Bereich Breitene (Ende Lärmschutzwand) bis Höhe Bündtstraße wird als Maßnahme aus dem Lärmaktionsplan im Falle von Belagsarbeiten der Einbau von lärmarmen bzw. lärmmindernden Fahrbahnbeläge vorgeschlagen.
 - o **Maßnahme 5a** (mittelfristig): Bau der Ortsumfahrung B 34/B 313 OU Espasingen
 - o **Maßnahme 5b** (mittelfristig): Lkw-Fahrverbot im Zuge der B 31 „alt“ für den Durchgangsverkehr zwischen Überlingen und Stockach bzw. Radolfzell zur Entlastung der Ortsdurchfahrten B 31 Sipplingen, B 31/B 34 Ludwigshafen und B 34/B 313 Espasingen als gemeindeübergreifende Maßnahme im Zuge des gemeinsamen Lärmaktionsplanes Espasingen/Ludwigshafen/Sipplingen. **VORAUSSETZUNG für diese Maßnahme ist die Verkehrsfreigabe der Ortsumfahrung Espasingen!**
- Geplante Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete für die nächsten fünf Jahre
 - o Für den Stadtteil Espasingen werden im Rahmen der aktuellen Lärmaktionsplanung keine ruhigen Gebiete definiert.

Zum Zeitpunkt der Grundlagenermittlung für die Lärmkartierung Runde 4 waren davon die laufenden Maßnahmen 1 und 2 sowie die geplante Maßnahme 2 umgesetzt.

Im Rahmen des gemeinsamen Lärmaktionsplanes Runde 3 „Espasingen / Ludwigshafen / Sipplingen“ wurde im Gemeindegebiet Stockach nur der Ortsteil Espasingen mitbehandelt.

Beim vorliegenden Lärmaktionsplan Runde 4 der Stadt Stockach handelt es sich deshalb für die Kernstadt und die Ortsteile Hindelwangen, Hoppetenzell, Mahlspüren im Hegau, Mahlspüren im Tal, Raithaslach, Seelfingen, Wahlwies, Winterspüren und Zizenhausen um die erstmalige Aufstellung eines Lärmaktionsplanes.

2. Lärmkartierung in Runde 4

2.1 Erweiterte Lärmkartierung

Der Empfehlung des Kooperationserlasses folgend werden in der aktuellen Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt Stockach alle Bundesfernstraßen (BAB, B), alle Landesstraßen, alle Kreisstraßen sowie wesentliche Gemeindestraßen (Aachenstraße, Stabelstraße, Hägerweg, Winterspürer Straße) mitberücksichtigt. Dieser Bearbeitungsumfang geht damit deutlich über den Umfang der Pflichtkartierung der LUBW hinaus.

Einen Überblick über die verpflichtenden und freiwilligen Kartierungsstrecken vermittelt [Anlage 1](#). Darin sind auch Lage der Verkehrsmonitoring-Zählstellen BW sowie die entsprechenden Verkehrsmengen und Abschnittseinteilungen ersichtlich. Die Aufteilung auf die beiden Zeitbereiche Tag und Nacht sowie auf die vier Fahrzeuggruppen erfolgt über die Daten der nächstgelegenen Zählstellen des Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg.

Mit den von der LUBW zur Verfügung gestellten Modelldaten wurde ein 3D-Rechnmodell aufgebaut, dies um die oben genannten freiwilligen Strecken ergänzt, die erweiterte Lärmkartierung berechnet und eine detaillierte Betroffenheitsanalyse durchgeführt. Im Rechenmodell werden darüber hinaus die in [Anlage 2](#) dokumentierten, weiteren lärmrelevanten Grundlagen wie Bauflächen (Flächennutzungsplanung), vorhandene Fahrbahnbeläge, zulässige Höchstgeschwindigkeiten und Knotenpunkttypen berücksichtigt.

2.2 Darstellung und Bewertung der Ergebnisse

Die Ergebnisse der flächenhaften Lärmkartierung Runde 4 sind als Rasterlärmkarten nach RLS-19 in [Planreihe 1](#) für das kartierte Gemeindegebiet dargestellt. Die Rasterlärmkarten zeigen die Verlärmung in der Fläche für die beiden Zeitbereiche Tag (06 – 22 Uhr) und Nacht (22 – 06 Uhr) in einer Höhe von 4 Meter über dem Gelände. Sie dienen als strategische Karten für die Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung sowie die Bauleitplanung und im Zusammenhang mit den in [Anlage 3](#) abgebildeten Potentialflächen auch zur Identifizierung ruhiger Gebiete.

Die Ergebnisse der gebäudescharfen Lärmkartierung Runde 4 (BESTAND) sind als Gebäudelärmkarten nach RLS-19 für die einzelnen Ortslagen ab [Planreihe 2](#) in der Reihenfolge Stockach (Kernstadt), Stockach (Nord), Stockach (Ost) und Stockach (Süd) dargestellt. Bei der Anspruchsprüfung von Lärmschutzmaßnahmen ist zwischen baulichen/konstruktiven Maßnahmen (z. B. Austausch Fahrbahnbelag, Lärmschutzwand/-wall, Lärmschutzfenster) und verkehrsrechtlichen Maßnahmen (z. B. Geschwindigkeitsreduzierung, Fahrverbote für Schwerverkehr) zu unterscheiden:

Voraussetzung für [bauliche/konstruktive Lärmschutzmaßnahmen](#) ist eine Überschreitung der Auslösewerte für die Lärmsanierung gemäß Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997 (VLärmSchR97). Hier gelten in Abhängigkeit der Art der baulichen Nutzung folgende Auslösewerte für Tag / Nacht:

■ (W) Wohnbauflächen	64 / 54 dB(A)
■ (M) gemischte Bauflächen	66 / 56 dB(A)
■ (G) gewerbliche Bauflächen	72 / 62 dB(A)
■ (S) Sonderbauflächen (explizit für Krankenhäuser, Schulen, Kur-/Altenheime)	64 / 54 dB(A)

In den Gebäudelärmkarten x.1 (Tag, 06 – 22 Uhr) und x.2 (Nacht, 22 – 06 Uhr) sind diejenigen Gebäude farbig markiert, an denen der jeweilige Gebäude-Maximalpegel über den Auslösewerten für die Lärmsanierung liegt. Ergänzend zu den Plänen sind in [Anlage 4](#) die entsprechenden tabellarischen Auswertungen für die Bestandskartierung zu finden.

Voraussetzung für [verkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen](#) ist ein Erreichen der im jüngsten Kooperationserlass für die Ermessenslenkung bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen genannten Werten für Tag / Nacht:

- ab 65 / 55 dB(A) verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten
- ab 67 / 57 dB(A) reduziertes Ermessen hin zur grundsätzlichen Anordnungspflicht
- ab 70 / 60 dB(A) grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung

In den Gebäudelärmkarten x.3 (Tag, 06 – 22 Uhr) und x.4 (Nacht, 22 – 06 Uhr) sind diejenigen Gebäude farbig gestuft markiert, an denen der jeweilige Gebäude-Maximalpegel ab den Werten der Ermessenslenkung bei verkehrsrechtlichen Maßnahmen liegt. Ergänzend zu den Plänen sind ebenfalls in [Anlage 3](#) die entsprechenden tabellarischen Auswertungen für die Bestandskartierung zu finden.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind in der Regel nur im Zusammenhang mit einem Gesamtkonzept zur Lärminderung (vorbeugende Maßnahmen zur Lärmvermeidung und bauliche/konstruktive Maßnahmen zur Lärminderung) genehmigungsfähig.

Anhand der Auswertung der erweiterten Lärmkartierung hinsichtlich betroffener Gebäude und Einwohner*innen (Betroffenheitsanalyse) werden für entsprechend herausgearbeiteten Lärmschwerpunkte geeignete Maßnahmen zur Lärminderung vorgeschlagen (Lärminderungskonzept).

3. Betroffenheitsanalyse / Lärminderungskonzept

3.1 Strategische Ansätze zur Lärminderung

3.1.1 Langfristige Maßnahmen

Langfristig kann eine nachhaltige Reduzierung des Straßenverkehrslärms durch einen deutlichen Ausbau der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erreicht werden. Dazu gehören gleichermaßen Verbesserung der fußläufigen Infrastruktur, des Radwegenetzes und des Angebotes im öffentlichen Verkehr. Die Erkenntnisse aus der Lärmaktionsplanung sollten deshalb in aktuelle und zukünftige städtebauliche Planungen (Bauleitplanung, Mobilitätsplanung) der Gemeinde einfließen.

Als weitere wichtige Maßnahme, um langfristig eine Lärminderung zu erreichen, ist die öffentliche Information und Kommunikation zum Thema Umgebungslärm. Wenn es gelingt, das Bewusstsein eines jeden einzelnen zum Thema Lärm zu schärfen, kann durch Verhaltensänderung (z. B. verstärkte Nutzung ÖV, Bike-/Carsharing) und durch lärmbewusste Entscheidungen beim Kfz (z. B. lärmarme Reifen, leisere Motoren und Auspuffanlagen) der Straßenverkehrslärm reduziert werden.

Ebenfalls als langfristige Maßnahme kann der Neubau von Straßeninfrastruktur zur Lärminderung beitragen. In diesem Falle ist jedoch eine genaue Abwägung der vom Lärm entlasteten Bestandsstraßen zu den durch eine Neubautrasse zusätzlich verlärmten Bereichen durchzuführen.

Eine solche langfristige Maßnahme stellt die B 14 OU Stockach dar. Diese ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als Projekt Nr. B028-G50-BW im Vordringlichen Bedarf (VB) enthalten. Aus der Sicht des Landes liegt der Anmeldung zum BVWP 2020 folgende Notwendigkeit zu Grunde: " Erhebliche Nachteile innerorts (Lärm, Abgase, verkehrliche Überlastung, Staubbildung u.a. in den Hauptverkehrszeiten). Teilweise ungenügende Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer. DTV₂₀₁₀ 5.315 Kfz/24h (B 14) und 15.725 Kfz/24h (B 313)."

Eine weitere langfristige Maßnahme ist die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs bei Espasingen im Zuge der B 34. Die Maßnahme "B 34 / B 313 OU Espasingen" war bereits im Rahmen des gemeinsamen Lärmaktionsplanes Bodman-Ludwigshafen / Espasingen / Sipplingen der Runde 3 als langfristige Maßnahme enthalten und soll auch im Rahmen des Lärmaktionsplanes Stockach der Runde 4 als solche beibehalten werden.

Entsprechende Maßnahmen können zum Zeitpunkt der Erarbeitung eines Lärmaktionsplanes in der Regel nicht hinreichend konkret in die Lärminderungsplanung für die nächsten fünf Jahre aufgenommen werden. Sie stellen trotzdem einen wichtigen Baustein zur Minderung der von Umgebungslärm betroffenen Kommunen dar und sollten zukünftig verstärkt Berücksichtigung finden.

3.1.2 Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen

Als mittelfristig sind in der Regel baulich/konstruktive Lärmschutzmaßnahmen zu verstehen. Dazu zählen Maßnahmen am Straßenbelag, Reduzierung der Querschnitte, Umbau von Knotenpunkten, Bau von Lärmschutzwänden/-wällen oder die Schalldämmung an Gebäuden.

Der Austausch eines bestehenden Fahrbahnbelages kommt üblicherweise erst dann zur Umsetzung, wenn der Belag bei Baumaßnahmen im Straßenraum oder aufgrund von Fahrbahnschäden bzw. turnusgemäßer Wartung erneuert werden muss.

Aber auch organisatorische Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses, zur Verkehrsberuhigung, zur Parkraumbewirtschaftung sowie die Verbesserung der Fahrzeuge und Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs sind hier von Belang.

Kurzfristig sind in der Regel nur restriktive Maßnahmen für den Straßenverkehr, wie zum Beispiel Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit², zeitliche oder räumliche Beschränkungen oder Fahrverbote zu nennen.

Entsprechende kurz- bis mittelfristige Maßnahmen können im Rahmen eines Lärmaktionsplanes in der Regel hinreichend konkret in die Lärminderungsplanung für die nächsten fünf Jahre aufgenommen, ihre lärmindernde Wirkung berechnet und ausgewertet/dargestellt werden.

3.2 Maßnahmenvorschlag zur Lärminderung

Nachfolgend werden die Ergebnisse der erweiterten Lärmkartierung, die daraus abgeleiteten Betroffenheitsanalyse sowie konkrete, kurz- bis mittelfristig umsetzbare Maßnamenvorschläge für die einzelnen Abschnitte besprochen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen orientieren sich nach dem folgenden Lärminderungskonzept:

Schritt 1: Sofern mit der Überschreitung der Auslösewerte für die Lärmsanierung die Bedingungen für bauliche/konstruktive Lärmsanierungsmaßnahmen gegeben sind, werden diese als erste Maßnahme(n) für den betroffenen Straßenabschnitt vorgeschlagen. Der Schwerpunkt liegt hierbei auf dem Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge, wodurch innerorts eine Lärminderung zwischen -2 und -3 dB(A) erreicht werden kann. Wo es die städtebauliche Situation zulässt, werden auch Lärmschutzwände/-wälle als Maßnahmen vorgeschlagen.

Schritt 2: Sofern auch unter Berücksichtigung der im ersten Schritt vorgeschlagenen, baulich/konstruktiven Maßnahme(n) die Werte für die Ermessenslenkung überschritten sind, werden für den betroffenen Straßenabschnitt zusätzlich straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen vorgeschlagen. Der Schwerpunkt liegt hierbei auf einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Innerhalb der Ortsdurchfahrten kann durch eine Reduzierung von 50 auf 30 km/h eine Lärminderung zwischen -2 und -3 dB(A) erreicht werden. Aus der Interessensabwägung mit anderen Belangen (Verkehrsfunktion, ÖV) kann auch eine Reduzierung von 50 auf 40 km/h als milderes Mittel oder der Verzicht von Geschwindigkeitsreduzierungen im Hauptverkehrsstraßennetz vorgesehen werden.

- **Schritt 3:** Sofern durch die Maßnahmen der Schritte 1 und 2 immer noch Beurteilungsspiegel über den Auslösewerten für die Lärmsanierung vorliegen, kann durch Lärmschutzfenster eine zusätzliche Lärminderungen innerhalb der betroffenen Gebäude erreicht werden.

² *Anmerkung zu Geschwindigkeitskontrollen:* Die Überwachung des fließenden Verkehrs im öffentlichen Raum obliegt der unteren Verkehrsbehörde, welche diese im pflichtgemäßen Ermessen durchführt. Dabei handelt es sich um keine verkehrsrechtliche Maßnahme, sondern um eine Überwachung verkehrsrechtlicher Vorschriften gemäß Polizei- oder Ordnungswidrigkeitenrecht. Dementsprechend können Geschwindigkeitskontrollen nicht als Maßnahme in einem Lärmaktionsplan verbindlich vorgeschrieben werden. Dies würde den falschen Eindruck einer rechtlichen Verpflichtung seitens der Kontrollbehörden erwecken.

Die gebäudescharfe Wirkungsanalyse der vorgeschlagenen Maßnahmen des Lärminderungskonzeptes Runde 4 (PLANUNG) ist als Gebäudelärmkarte sowie als Differenzlärmkarte jeweils nach RLS-19 für die einzelnen Ortslagen ab [Planreihe 2](#) in der Reihenfolge Stockach (Kernstadt), Stockach (Nord), Stockach (Ost) und Stockach (Süd) dargestellt. Ergänzend zu den Plänen sind in [Anlage 5](#) die entsprechende tabellarische Zusammenstellung der vorgeschlagenen Maßnahmen sowie die Auswertungen der Wirkungsanalyse zu finden.

Nachfolgend werden die entsprechend dem Lärminderungskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen im Einzelnen besprochen und abgewogen.

3.2.1 Stockach (Kernstadt)

Durch die Ortslage von Stockach (Kernstadt) verlaufen die Bundesstraßen 14, 31, 313, die Landesstraße 194 und die Kreisstraße 6180. Als lärmrelevante Gemeindestraßen werden in der Lärmaktionsplanung die Aachenstraße / Stabelstraße, Hägerweg und Winterspürer Straße mitberücksichtigt.

3.2.1.1 Stockach (Kernstadt) / Hindelwangen, B14 Tuttlinger Straße

Die erste Gebäudereihe im Zuge der B14 Tuttlinger Straße ist am Tag von Beurteilungspegeln bis 71 und in der Nacht bis 62 dB(A) betroffen.

Tabelle 1: Betroffenheitsanalyse B14 Tuttlinger Straße

Betroffenheitsanalyse	Tag (6 – 22 Uhr)			Nacht (22 – 6 Uhr)		
max. Beurteilungspegel	71 dB(A)			62 dB(A)		
EW > Auslösewerte	11			14		
EW ≥ 65 / 67 / 70 Tag bzw. ≥ 55 / 57 / 60 Nacht	30	2	9	27	3	11

Zur Lärminderung kommen kurzfristig eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie mittel- bis langfristige der Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge in Betracht. Im Rahmen der Lärminderungsplanung Runde 4 werden für die Ortsdurchfahrt B14 Tuttlinger Straße folgende konkreten Lärmsanierungsmaßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen:

Maßnahme 1: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der B14 Tuttlinger Straße im Abschnitt B313 (Kreisverkehr) bis Mühlenweg auf eine Länge von rund 150 m.

Begründung: Im Tageszeitraum sind 11 und während des Nachtzeitraums 14 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln über den Auslösewerten für die Lärmsanierung betroffen. Damit ist die Voraussetzung für bauliche/konstruktive Lärmsanierungsmaßnahmen gegeben.

Maßnahme 2: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h im Zuge der B14 Tuttlinger Straße im Abschnitt B313 (Kreisverkehr) bis Mühlenweg auf eine Länge von rund 150 m für Tag und Nacht.

Begründung: In den Zeiträumen Tag / Nacht sind 30 / 27 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln im gesundheitskritischen Bereich betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen verdichtet sich ab diesen Werten das Ermessen zum Einschreiten. Weiter sind von Beurteilungspegeln im gesundheitsgefährdenden Bereich 2 / 3 Personen betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen reduziert sich ab diesen Werten das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen. Darüber hinaus sind 9 / 11 Personen von

Beurteilungspegeln ab der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung betroffen. Der ebenfalls als Maßnahme vorgesehene Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages allein ist für eine nachhaltige Lärmreduzierung nicht ausreichend.

- **Alternativenprüfung:** Eine deutliche, lärmrelevante Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Zuge der Tuttlinger Straße kann erst mit Verkehrsfreigabe der B14 OU Stockach erreicht werden. Bis dahin kommen andere als die vorgeschlagenen Maßnahmen hier nicht in Betracht. Alternativrouten für eine Änderung der Verkehrsführung stehen im örtlichen Straßennetz nicht zur Verfügung. Eine Verdrängung in das nachgeordnete Straßennetz würde eine zusätzliche Verlärmung in der Fläche bedeuten und widerspräche der Funktion der Bündelung des Verkehrs (und damit auch des Lärmschutzes) auf dem klassifizierten Straßennetz. Lärmsanierungsmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle kommen aus städtebaulichen Gründen und dem fehlenden Platzbedarf hier ebenfalls nicht in Betracht.
- **Interessensabwägung:** Das vorrangige Interesse der Verkehrsteilnehmer*innen, die Ortsdurchfahrt zügig mit der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu durchfahren, wird im Rahmen der Interessenabwägung weitaus weniger gewichtet als die gesundheitlichen Interessen der von Beurteilungspegeln bis zu 71 dB(A) am Tag bzw. 62 dB(A) in der Nacht betroffenen Anwohner*innen.
- **Verkehrsverlagerung:** Durch die Geschwindigkeitsreduzierung auf einer Länge von 150 m verlängert sich die Durchfahrtszeit (einfach) um 3 Sekunden. Entsprechend Kooperationserlass 02/2023 wird eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme erst bei mehr als 30 Sekunden als ausschlaggebend erachtet.
- **Betroffenheit ÖV:** Im Rahmen der Beteiligung sind entsprechende Rückmeldungen bzw. Stellungnahmen zu negativen Auswirkungen auf den ÖV eingegangen. Die Belange des ÖV werden dahingehend berücksichtigt, dass auf den betroffenen Strecken Temporeduzierung von 50 auf 40 km/h als milderes Mittel in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden.
- **Fuß- und Radverkehr:** Zu Fuß gehende und Radfahrende sind von den Maßnahmen nicht beeinträchtigt. Eine flächenhaft sanierte Fahrbahnoberfläche trägt vielmehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr bei. Durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Verkehrssicherheit von zu Fuß gehenden und Radfahrenden sowohl im Längs- als auch Querverkehr erhöht werden.

Wirkungsanalyse: Durch den Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages in Kombination mit der Geschwindigkeitsreduzierung kann eine Lärmreduzierung von rund 3 bis 4 dB(A) erreicht werden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes der Runde 4 können die Beurteilungspegel im Bereich der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 / 60 dB(A) unterschritten werden (Ziel 1). Es verbleiben jedoch gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel über 67 / 57 dB(A). Die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung wird im Tageszeitraum von 11 auf 9 Personen und im Nachtzeitraum von 14 auf 9 Personen reduziert. Für die verbleibenden Betroffenen über den Auslösewerten für die

Lärmsanierung kommen unter bestimmten Voraussetzungen Lärmschutzfenster als weitere Maßnahme in Betracht.

3.2.1.2 Stockach (Kernstadt), B31 Goethestraße

Die erste Gebäudereihe im Zuge der B31 Goethestraße ist am Tag von Beurteilungspegeln bis 70 und in der Nacht bis 62 dB(A) betroffen. Bei der Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung der Runde 4 wurden folgende, bestehenden Lärmsanierungsmaßnahmen berücksichtigt:

Bestand 1: Vorhandener lärmindernder Fahrbahnbelag (AC 11) im Zuge der B31 Goethestraße im Abschnitt B313 (Kreisverkehr) bis Gaswerkstraße auf eine Länge von rund 135 m.

Bestand 2: Vorhandener lärmindernder Fahrbahnbelag (AC 11) im Zuge der B31 Goethestraße im Abschnitt Gaswerkstraße bis L194 (Kreisverkehr) auf eine Länge von rund 175 m.

Tabelle 2: Betroffenheitsanalyse B31 Goethestraße

Betroffenheitsanalyse	Tag (6 – 22 Uhr)			Nacht (22 – 6 Uhr)		
max. Beurteilungspegel	70 dB(A)			62 dB(A)		
EW > Auslösewerte	49			49		
EW ≥ 65 / 67 / 70 Tag bzw. ≥ 55 / 57 / 60 Nacht	0	41	8	0	41	8

Zur Lärminderung kommt kurzfristig eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Betracht. Im Rahmen der Lärminderungsplanung Runde 4 werden für die Ortsdurchfahrt B31 Goethestraße folgende konkreten Lärmsanierungsmaßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen:

Maßnahme 4: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der B31 Goethestraße im Abschnitt B313 (Kreisverkehr) bis L194 (Kreisverkehr) auf eine Länge von rund 310 m.

Begründung: Im Tageszeitraum sind 49 und während des Nachtzeitraums 49 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln über den Auslösewerten für die Lärmsanierung betroffen. Damit ist die Voraussetzung für bauliche/konstruktive Lärmsanierungsmaßnahmen gegeben.

- **Alternativenprüfung:** Andere Maßnahmen planerischer oder straßenbaulicher Natur kommen hier nicht in Betracht. Eine Umgehungsstraße zur Entlastung der OD ist weder geplant noch in den einschlägigen Maßnahmenplänen (Bundes-, Landesverkehrswegeplan, Kreisstraßenausbauprogramm, FNP) enthalten. Zudem wäre eine Umgehungsstraße in Bezug auf die damit verbundene großflächige, zusätzliche Verlärmung von bis dahin in der Regel ruhigen Gebieten weder zielführend im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie noch verhältnismäßig in Bezug auf bauliche/konstruktive und/oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen im Bestandnetz. Alternativrouten für eine Änderung der Verkehrsführung stehen im örtlichen Straßennetz nicht zur Verfügung. Eine Verdrängung in das nachgeordnete Straßennetz würde eine zusätzliche Verlärmung in der Fläche bedeuten und widerspräche der Funktion der Bündelung des Verkehrs (und damit auch des Lärmschutzes) auf dem klassifizierten Straßennetz. Lärmsanierungsmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle kommen aus städtebaulichen Gründen und dem fehlenden Platzbedarf hier ebenfalls nicht in Betracht.
- **Verkehrsverlagerung:** Durch die Maßnahme ist keine Verdrängung oder Verlagerung des Verkehrs in angrenzende Parallelstraßen oder Wohngebiete zu erwarten.

- **Betroffenheit ÖV:** Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr.
- **Fuß- und Radverkehr:** Zu Fuß gehende und Radfahrende sind von der Maßnahme nicht beeinträchtigt. Eine flächenhaft sanierte Fahrbahnoberfläche trägt vielmehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr bei.

Wirkungsanalyse: Durch den Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages kann eine Lärmreduzierung von rund -3 bis -4 dB(A) erreicht werden. Die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung wird im Tageszeitraum von 49 auf 37 Personen und im Nachtzeitraum von 49 auf 37 Personen reduziert. Durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes der Runde 4 können die Beurteilungspegel im Bereich der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 / 60 dB(A) unterschritten werden (Ziel 1). Es verbleiben jedoch gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel über 67 / 57 dB(A). Für die verbleibenden Betroffenen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung kommen unter bestimmten Voraussetzungen Lärmschutzfenster als weitere Maßnahme in Betracht.

3.2.1.3 Stockach (Kernstadt), B31 Ludwigshafener Straße

Die erste Gebäudereihe im Zuge der B31 Ludwigshafener Straße ist am Tag von Beurteilungspegeln bis 72 und in der Nacht bis 61 dB(A) betroffen. Bei der Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung der Runde 4 wurde folgende, bestehende Lärmsanierungsmaßnahme berücksichtigt:

Bestand 3: Vorhandener lärm mindernder Fahrbahnbelag (AC 11) im Zuge der B31 Ludwigshafener Straße im Abschnitt Waldstraße bis Am Hermannsberg auf eine Länge von rund 370 m.

Tabelle 3: Betroffenheitsanalyse B31 Ludwigshafener Straße

Betroffenheitsanalyse	Tag (6 – 22 Uhr)			Nacht (22 – 6 Uhr)		
max. Beurteilungspegel	72 dB(A)			61 dB(A)		
EW > Auslösewerte	121			121		
EW ≥ 65 / 67 / 70 Tag bzw. ≥ 55 / 57 / 60 Nacht	15	58	48	35	38	48

Zur Lärminderung kommen kurzfristig eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie mittel- bis langfristige der Einbau lärm mindernder Fahrbahnbeläge in Betracht. Im Rahmen der Lärminderungsplanung Runde 4 werden für die Ortsdurchfahrt B31 Ludwigshafener Straße folgende konkreten Lärmsanierungsmaßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen:

Maßnahme 5: Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der B31 Ludwigshafener Straße im Abschnitt L194 (Kreisverkehr) bis Waldstraße auf eine Länge von rund 140 m.

Maßnahme 6: Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der B31 Ludwigshafener Straße im Abschnitt Am Hermannsberg bis Dietsche auf eine Länge von rund 430 m.

Begründung: Im Tageszeitraum sind 121 und während des Nachtzeitraums 121 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln über den Auslösewerten für die Lärmsanierung betroffen. Damit ist die Voraussetzung für bauliche/konstruktive Lärmsanierungsmaßnahmen gegeben.

Maßnahme 7: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h im Zuge der B31 Ludwigshafener Straße im Abschnitt L194 (Kreisverkehr) bis Am Hermannsberg auf eine Länge von rund 510 m für Tag und Nacht.

Begründung: In den Zeiträumen Tag / Nacht sind 15 / 35 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln im gesundheitskritischen Bereich betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen verdichtet sich ab diesen Werten das Ermessen zum Einschreiten. Weiter sind von Beurteilungspegeln im gesundheitsgefährdenden Bereich 58 / 38 Personen betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen reduziert sich ab diesen Werten das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen. Darüber hinaus sind 48 / 48 Personen von Beurteilungspegeln ab der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung betroffen. Der ebenfalls als Maßnahme vorgesehene Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages allein ist für eine nachhaltige Lärmreduzierung nicht ausreichend.

- **Alternativenprüfung:** Andere Maßnahmen planerischer oder straßenbaulicher Natur kommen hier nicht in Betracht. Eine Umgehungsstraße zur Entlastung der OD ist weder geplant noch in den einschlägigen Maßnahmenplänen (Bundes-, Landesverkehrswegeplan, Kreisstraßenausbauprogramm, FNP) enthalten. Zudem wäre eine Umgehungsstraße in Bezug auf die damit verbundene großflächige, zusätzliche Verlärmung von bis dahin in der Regel ruhigen Gebieten weder zielführend im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie noch verhältnismäßig in Bezug auf bauliche/konstruktive und/oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen im Bestandnetz. Alternativrouten für eine Änderung der Verkehrsführung stehen im örtlichen Straßennetz nicht zur Verfügung. Eine Verdrängung in das nachgeordnete Straßennetz würde eine zusätzliche Verlärmung in der Fläche bedeuten und widerspräche der Funktion der Bündelung des Verkehrs (und damit auch des Lärmschutzes) auf dem klassifizierten Straßennetz. Lärmsanierungsmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle kommen aus städtebaulichen Gründen und dem fehlenden Platzbedarf hier ebenfalls nicht in Betracht.
- **Interessensabwägung:** Das vorrangige Interesse der Verkehrsteilnehmer*innen, die Ortsdurchfahrt zügig mit der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu durchfahren, wird im Rahmen der Interessenabwägung weitaus weniger gewichtet als die gesundheitlichen Interessen der von Beurteilungspegeln bis zu 72 dB(A) am Tag bzw. 61 dB(A) in der Nacht betroffenen Anwohner*innen.
- **Verkehrsverlagerung:** Durch die Geschwindigkeitsreduzierung auf einer Länge von 510 m verlängert sich die Durchfahrtszeit (einfach) um 9 Sekunden. Entsprechend Kooperationserlass 02/2023 wird eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme erst bei mehr als 30 Sekunden als ausschlaggebend erachtet.
- **Betroffenheit ÖV:** Im Rahmen der Beteiligung sind entsprechende Rückmeldungen bzw. Stellungnahmen zu negativen Auswirkungen auf den ÖV eingegangen. Die Belange des ÖV werden dahingehend berücksichtigt, dass auf den betroffenen Strecken Temporeduzierung von 50 auf 40 km/h als milderer Mittel in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden.
- **Fuß- und Radverkehr:** Zu Fuß gehende und Radfahrende sind von den Maßnahmen nicht beeinträchtigt. Eine flächenhaft sanierte Fahrbahnoberfläche trägt vielmehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr bei. Durch die Herabsetzung

der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Verkehrssicherheit von zu Fuß gehenden und Radfahrenden sowohl im Längs- als auch Querverkehr erhöht werden.

Wirkungsanalyse: Durch den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages in Kombination mit der Geschwindigkeitsreduzierung kann eine Lärmreduzierung von rund 3 bis 3 dB(A) erreicht werden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes der Runde 4 können die Beurteilungspegel im Bereich der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 / 60 dB(A) unterschritten werden (Ziel 1). Es verbleiben jedoch gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel über 67 / 57 dB(A). Die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung wird im Tageszeitraum von 121 auf 94 Personen und im Nachtzeitraum von 121 auf 77 Personen reduziert. Für die verbleibenden Betroffenen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung kommen unter bestimmten Voraussetzungen Lärmschutzfenster als weitere Maßnahme in Betracht.

3.2.1.4 Stockach (Kernstadt), B313 Heinrich-Fahr-Straße

Die erste Gebäudereihe im Zuge der B313 Heinrich-Fahr-Straße ist am Tag von Beurteilungspegeln bis 70 und in der Nacht bis 62 dB(A) betroffen. Bei der Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung der Runde 4 wurden folgende, bestehenden Lärmsanierungsmaßnahmen berücksichtigt:

Bestand 4: Vorhandener lärmindernder Fahrbahnbelag (AC 11, SMA 8) im Zuge der B313 Heinrich-Fahr-Straße im Abschnitt B31 (Lichtsignalanlage) bis Aachenstraße (Kreisverkehr) auf eine Länge von rund 500 m.

Tabelle 4: Betroffenheitsanalyse B313 Heinrich-Fahr-Straße

Betroffenheitsanalyse	Tag (6 – 22 Uhr)			Nacht (22 – 6 Uhr)		
max. Beurteilungspegel	70 dB(A)			62 dB(A)		
EW > Auslösewerte	74			74		
EW ≥ 65 / 67 / 70 Tag bzw. ≥ 55 / 57 / 60 Nacht	0	41	33	15	15	59

Zur Lärminderung kommt kurzfristig eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Betracht. Im Rahmen der Lärminderungsplanung Runde 4 werden für die Ortsdurchfahrt B313 Heinrich-Fahr-Straße folgende konkreten Lärmsanierungsmaßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen:

Maßnahme 8: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h im Zuge der B313 Heinrich-Fahr-Straße im Abschnitt B31 (Lichtsignalanlage) bis Aachenstraße (Kreisverkehr) auf eine Länge von rund 500 m für Tag und Nacht.

Begründung: In den Zeiträumen Tag / Nacht sind 0 / 15 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln im gesundheitskritischen Bereich betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen vermindert sich ab diesen Werten das Ermessen zum Einschreiten. Weiter sind von Beurteilungspegeln im gesundheitsgefährdenden Bereich 41 / 15 Personen betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen reduziert sich ab diesen Werten das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen. Darüber hinaus sind 48 / 59 Personen von Beurteilungspegeln ab der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung betroffen. Der bereits vorhandene lärmindernde Fahrbahnbelag allein ist für eine nachhaltige Lärmreduzierung nicht ausreichend.

- **Alternativenprüfung:** Eine deutliche, lärmrelevante Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Zuge der Heinrich-Fahr-Straße kann erst mit Verkehrsfreigabe der B14 OU Stockach erreicht werden. Bis dahin kommen andere als die vorgeschlagenen Maßnahmen hier nicht in Betracht. Alternativrouten für eine Änderung der Verkehrsführung stehen im örtlichen Straßennetz nicht zur Verfügung. Eine Verdrängung in das nachgeordnete Straßennetz würde eine zusätzliche Verlärmung in der Fläche bedeuten und widerspräche der Funktion der Bündelung des Verkehrs (und damit auch des Lärmschutzes) auf dem klassifizierten Straßennetz. Lärmsanierungsmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle kommen aus städtebaulichen Gründen und dem fehlenden Platzbedarf hier ebenfalls nicht in Betracht.
- **Interessensabwägung:** Das vorrangige Interesse der Verkehrsteilnehmer*innen, die Ortsdurchfahrt zügig mit der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu durchfahren, wird im Rahmen der Interessenabwägung weitaus weniger gewichtet als die gesundheitlichen Interessen der von Beurteilungspegeln bis zu 70 dB(A) am Tag bzw. 62 dB(A) in der Nacht betroffenen Anwohner*innen.
- **Verkehrsverlagerung:** Durch die Geschwindigkeitsreduzierung auf einer Länge von 500 m verlängert sich die Durchfahrtszeit (einfach) um 9 Sekunden. Entsprechend Kooperationserlass 02/2023 wird eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme erst bei mehr als 30 Sekunden als ausschlaggebend erachtet.
- **Betroffenheit ÖV:** Im Rahmen der Beteiligung sind entsprechende Rückmeldungen bzw. Stellungnahmen zu negativen Auswirkungen auf den ÖV eingegangen. Die Belange des ÖV werden dahingehend berücksichtigt, dass auf den betroffenen Strecken Temporeduzierung von 50 auf 40 km/h als milderer Mittel in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden.
- **Fuß- und Radverkehr:** Zu Fuß gehende und Radfahrende sind von den Maßnahmen nicht beeinträchtigt. Durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Verkehrssicherheit von zu Fuß gehenden und Radfahrenden sowohl im Längs- als auch Querverkehr erhöht werden.

Wirkungsanalyse: Durch die Geschwindigkeitsreduzierung kann eine Lärmreduzierung von rund 2 dB(A) erreicht werden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes der Runde 4 können die Beurteilungspegel im Bereich der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 / 60 dB(A) nicht an allen Immissionsorten unterschritten werden. Die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung wird im Tageszeitraum von 74 auf 59 Personen und im Nachtzeitraum von 74 auf 74 Personen reduziert. Für die verbleibenden Betroffenen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung kommen unter bestimmten Voraussetzungen Lärmschutzfenster als weitere Maßnahme in Betracht.

3.2.1.5 Stockach (Kernstadt) / Hindelwangen, B313 Meßkircher Straße

Die erste Gebäudereihe im Zuge der B313 Meßkircher Straße ist am Tag von Beurteilungspegeln bis 74 und in der Nacht bis 65 dB(A) betroffen.

Tabelle 5: Betroffenheitsanalyse B313 Meßkircher Straße

Betroffenheitsanalyse	Tag (6 – 22 Uhr)			Nacht (22 – 6 Uhr)		
max. Beurteilungspegel	74 dB(A)			65 dB(A)		
EW > Auslösewerte	91			113		
EW ≥ 65 / 67 / 70 Tag bzw. ≥ 55 / 57 / 60 Nacht	56	37	54	20	66	63

Zur Lärminderung kommen kurzfristig eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie mittel- bis langfristige der Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge in Betracht. Im Rahmen der Lärminderungsplanung Runde 4 werden für die Ortsdurchfahrt B313 Meßkircher Straße folgende konkreten Lärmsanierungsmaßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen:

Maßnahme 9: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der B313 Meßkircher Straße im Abschnitt Aachenstraße (Kreisverkehr) bis Höhe Sportplatz Hindelwangen auf eine Länge von rund 1200 m.

Begründung: Im Tageszeitraum sind 91 und während des Nachtzeitraums 113 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln über den Auslösewerten für die Lärmsanierung betroffen. Damit ist die Voraussetzung für bauliche/konstruktive Lärmsanierungsmaßnahmen gegeben.

Maßnahme 10: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h im Zuge der B313 Meßkircher Straße im Abschnitt Aachenstraße (Kreisverkehr) bis Höhe Sportplatz Hindelwangen auf eine Länge von rund 1200 m für Tag und Nacht.

Begründung: In den Zeiträumen Tag / Nacht sind 56 / 20 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln im gesundheitskritischen Bereich betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen verdichtet sich ab diesen Werten das Ermessen zum Einschreiten. Weiter sind von Beurteilungspegeln im gesundheitsgefährdenden Bereich 37 / 66 Personen betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen reduziert sich ab diesen Werten das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen. Darüber hinaus sind 54 / 63 Personen von Beurteilungspegeln ab der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung betroffen. Der ebenfalls als Maßnahme vorgesehene Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages allein ist für eine nachhaltige Lärmreduzierung nicht ausreichend.

- **Alternativenprüfung:** Eine deutliche, lärmrelevante Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Zuge der Meßkircher Straße kann erst mit Verkehrsfreigabe der B14 OU Stockach erreicht werden. Bis dahin kommen andere als die vorgeschlagenen Maßnahmen hier nicht in Betracht. Alternativrouten für eine Änderung der Verkehrsführung stehen im örtlichen Straßennetz nicht zur Verfügung. Eine Verdrängung in das nachgeordnete Straßennetz würde eine zusätzliche Verlärmung in der Fläche bedeuten und widerspräche der Funktion der Bündelung des Verkehrs (und damit auch des Lärmschutzes) auf dem klassifizierten Straßennetz. Lärmsanierungsmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle kommen aus städtebaulichen Gründen und dem fehlenden Platzbedarf hier ebenfalls nicht in Betracht.
- **Interessensabwägung:** Das vorrangige Interesse der Verkehrsteilnehmer*innen, die Ortsdurchfahrt zügig mit der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu durchfahren, wird im Rahmen der Interessenabwägung weitaus weniger gewichtet als

die gesundheitlichen Interessen der von Beurteilungspegeln bis zu 74 dB(A) am Tag bzw. 65 dB(A) in der Nacht betroffenen Anwohner*innen.

- **Verkehrsverlagerung:** Durch die Geschwindigkeitsreduzierung auf einer Länge von 1200 m verlängert sich die Durchfahrtszeit (einfach) um 22 Sekunden. Entsprechend Kooperationserlass 02/2023 wird eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme erst bei mehr als 30 Sekunden als ausschlaggebend erachtet.
- **Betroffenheit ÖV:** Im Rahmen der Beteiligung sind entsprechende Rückmeldungen bzw. Stellungnahmen zu negativen Auswirkungen auf den ÖV eingegangen. Die Belange des ÖV werden dahingehend berücksichtigt, dass auf den betroffenen Strecken Temporeduzierung von 50 auf 40 km/h als milderer Mittel in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden.
- **Fuß- und Radverkehr:** Zu Fuß gehende und Radfahrende sind von den Maßnahmen nicht beeinträchtigt. Eine flächenhaft sanierte Fahrbahnoberfläche trägt vielmehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr bei. Durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Verkehrssicherheit von zu Fuß gehenden und Radfahrenden sowohl im Längs- als auch Querverkehr erhöht werden.

Wirkungsanalyse: Durch den Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages in Kombination mit der Geschwindigkeitsreduzierung kann eine Lärmreduzierung von rund 3 bis 4 dB(A) erreicht werden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes der Runde 4 können die Beurteilungspegel im Bereich der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 / 60 dB(A) nicht an allen Immissionsorten unterschritten werden. Die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung wird im Tageszeitraum von 91 auf 28 Personen und im Nachtzeitraum von 113 auf 72 Personen reduziert. Für die verbleibenden Betroffenen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung kommen unter bestimmten Voraussetzungen Lärmschutzfenster als weitere Maßnahme in Betracht.

3.2.1.6 Stockach (Kernstadt), B313 Radolfzeller Straße

Die erste Gebäudereihe im Zuge der B313 Radolfzeller Straße ist am Tag von Beurteilungspegeln bis 75 und in der Nacht bis 67 dB(A) betroffen. Bei der Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung der Runde 4 wurden folgende, bestehenden Lärmsanierungsmaßnahmen berücksichtigt:

Bestand 5: Vorhandener lärm mindernder Fahrbahnbelag (AC 11, SMA 8) im Zuge der B313 Radolfzeller Straße im Abschnitt Industriestraße bis B31 (Lichtsignalanlage) auf eine Länge von rund 570 m.

Tabelle 6: Betroffenheitsanalyse B313 Radolfzeller Straße

Betroffenheitsanalyse	Tag (6 – 22 Uhr)			Nacht (22 – 6 Uhr)		
max. Beurteilungspegel	75 dB(A)			67 dB(A)		
EW > Auslösewerte	179			189		
EW ≥ 65 / 67 / 70 Tag bzw. ≥ 55 / 57 / 60 Nacht	4	73	127	8	24	180

Zur Lärminderung kommen kurzfristig eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie mittel- bis langfristige der Einbau lärm mindernder Fahrbahnbeläge in Betracht. Im Rahmen

der Lärminderungsplanung Runde 4 werden für die Ortsdurchfahrt B313 Radolfzeller Straße folgende konkreten Lärmsanierungsmaßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen:

Maßnahme 11: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der B313 Radolfzeller Straße im Abschnitt B313/L194 (Kreisverkehr) bis Industriestraße auf eine Länge von rund 460 m.

Begründung: Im Tageszeitraum sind 179 und während des Nachtzeitraums 189 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln über den Auslösewerten für die Lärmsanierung betroffen. Damit ist die Voraussetzung für bauliche/konstruktive Lärmsanierungsmaßnahmen gegeben.

Maßnahme 12: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h im Zuge der B313 Radolfzeller Straße im Abschnitt B313/L194 (Kreisverkehr) bis B31 (Lichtsignalanlage) auf eine Länge von rund 1030 m für Tag und Nacht.

Begründung: In den Zeiträumen Tag / Nacht sind 4 / 8 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln im gesundheitskritischen Bereich betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen verdichtet sich ab diesen Werten das Ermessen zum Einschreiten. Weiter sind von Beurteilungspegeln im gesundheitsgefährdenden Bereich 73 / 24 Personen betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen reduziert sich ab diesen Werten das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen. Darüber hinaus sind 127 / 180 Personen von Beurteilungspegeln ab der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung betroffen. Der ebenfalls als Maßnahme vorgesehene Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages allein ist für eine nachhaltige Lärmreduzierung nicht ausreichend.

- **Alternativenprüfung:** Eine deutliche, lärmrelevante Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Zuge der Radolfzeller Straße kann erst mit Verkehrsfreigabe der B14 OU Stockach erreicht werden. Bis dahin kommen andere als die vorgeschlagenen Maßnahmen hier nicht in Betracht. Alternativrouten für eine Änderung der Verkehrsführung stehen im örtlichen Straßennetz nicht zur Verfügung. Eine Verdrängung in das nachgeordnete Straßennetz würde eine zusätzliche Verlärmung in der Fläche bedeuten und widerspräche der Funktion der Bündelung des Verkehrs (und damit auch des Lärmschutzes) auf dem klassifizierten Straßennetz. Lärmsanierungsmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle kommen aus städtebaulichen Gründen und dem fehlenden Platzbedarf hier ebenfalls nicht in Betracht.
- **Interessensabwägung:** Das vorrangige Interesse der Verkehrsteilnehmer*innen, die Ortsdurchfahrt zügig mit der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu durchfahren, wird im Rahmen der Interessenabwägung weitaus weniger gewichtet als die gesundheitlichen Interessen der von Beurteilungspegeln bis zu 75 dB(A) am Tag bzw. 67 dB(A) in der Nacht betroffenen Anwohner*innen.
- **Verkehrsverlagerung:** Durch die Geschwindigkeitsreduzierung auf einer Länge von 1030 m verlängert sich die Durchfahrtszeit (einfach) um 19 Sekunden. Entsprechend Kooperationserlass 02/2023 wird eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme erst bei mehr als 30 Sekunden als ausschlaggebend erachtet.

- **Betroffenheit ÖV:** Im Rahmen der Beteiligung sind entsprechende Rückmeldungen bzw. Stellungnahmen zu negativen Auswirkungen auf den ÖV eingegangen. Die Belange des ÖV werden dahingehend berücksichtigt, dass auf den betroffenen Strecken Temporeduzierung von 50 auf 40 km/h als milderes Mittel in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden.
- **Fuß- und Radverkehr:** Zu Fuß gehende und Radfahrende sind von den Maßnahmen nicht beeinträchtigt. Eine flächenhaft sanierte Fahrbahnoberfläche trägt vielmehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr bei. Durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Verkehrssicherheit von zu Fuß gehenden und Radfahrenden sowohl im Längs- als auch Querverkehr erhöht werden.

Wirkungsanalyse: Durch den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages in Kombination mit der Geschwindigkeitsreduzierung kann eine Lärmreduzierung von rund 3 bis 4 dB(A) erreicht werden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes der Runde 4 können die Beurteilungspegel im Bereich der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 / 60 dB(A) nicht an allen Immissionsorten unterschritten werden. Die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung wird im Tageszeitraum von 179 auf 171 Personen und im Nachtzeitraum von 189 auf 175 Personen reduziert. Für die verbleibenden Betroffenen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung kommen unter bestimmten Voraussetzungen Lärmschutzfenster als weitere Maßnahme in Betracht.

3.2.1.7 Stockach (Kernstadt), Aachenstraße / Stabelstraße

Die erste Gebäudereihe im Zuge von Aachen- und Stabelstraße ist am Tag von Beurteilungspegeln bis 72 und in der Nacht bis 65 dB(A) betroffen. Bei der Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung der Runde 4 wurde folgende, bestehende Lärmsanierungsmaßnahme berücksichtigt:

Bestand 6: Verbot für Kraftfahrzeuge über 5 t im Zuge der Aachenstraße, Stabelstraße im Abschnitt B313 (Kreisverkehr) bis L194, Stadtwall auf eine Länge von rund 500 m.

Tabelle 7: Betroffenheitsanalyse Aachenstraße / Stabelstraße

Betroffenheitsanalyse	Tag (6 – 22 Uhr)			Nacht (22 – 6 Uhr)		
max. Beurteilungspegel	72 dB(A)			65 dB(A)		
EW > Auslösewerte	86			102		
EW ≥ 65 / 67 / 70 Tag bzw. ≥ 55 / 57 / 60 Nacht	21	32	49	19	43	59

Zur Lärminderung kommen kurzfristig eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie mittel- bis langfristige der Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge in Betracht. Im Rahmen der Lärminderungsplanung Runde 4 werden für die Aachenstraße / Stabelstraße folgende konkreten Lärmsanierungsmaßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen:

Maßnahme 13: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der Aachenstraße, Stabelstraße im Abschnitt B313 (Kreisverkehr) bis L194, Stadtwall auf eine Länge von rund 500 m.

Begründung: Im Tageszeitraum sind 86 und während des Nachtzeitraums 102 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln über den Auslösewerten für die Lärmsanierung betroffen. Damit ist die Voraussetzung für bauliche/konstruktive Lärmsanierungsmaßnahmen gegeben.

Maßnahme 14: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im Zuge der Aachenstraße, Stabelstraße im Abschnitt B313 (Kreisverkehr) bis L194, Stadtwall auf eine Länge von rund 500 m für Tag und Nacht.

Begründung: In den Zeiträumen Tag / Nacht sind 21 / 19 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln im gesundheitskritischen Bereich betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen verdichtet sich ab diesen Werten das Ermessen zum Einschreiten. Weiter sind von Beurteilungspegeln im gesundheitsgefährdenden Bereich 32 / 43 Personen betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen reduziert sich ab diesen Werten das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen. Darüber hinaus sind 49 / 59 Personen von Beurteilungspegeln ab der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung betroffen. Der ebenfalls als Maßnahme vorgesehene Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages allein ist für eine nachhaltige Lärmreduzierung nicht ausreichend.

- **Alternativenprüfung:** Andere Maßnahmen planerischer oder straßenbaulicher Natur kommen hier nicht in Betracht. Eine Umgehungsstraße zur Entlastung der OD ist weder geplant noch in den einschlägigen Maßnahmenplänen (Bundes-, Landesverkehrswegeplan, Kreisstraßenausbauprogramm, FNP) enthalten. Zudem wäre eine Umgehungsstraße in Bezug auf die damit verbundene großflächige, zusätzliche Verlärmung von bis dahin in der Regel ruhigen Gebieten weder zielführend im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie noch verhältnismäßig in Bezug auf bauliche/konstruktive und/oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen im Bestandnetz. Alternativrouten für eine Änderung der Verkehrsführung stehen im örtlichen Straßennetz nicht zur Verfügung. Eine Verdrängung in das nachgeordnete Straßennetz würde eine zusätzliche Verlärmung in der Fläche bedeuten und widerspräche der Funktion der Bündelung des Verkehrs (und damit auch des Lärmschutzes) auf dem klassifizierten Straßennetz. Lärmsanierungsmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle kommen aus städtebaulichen Gründen und dem fehlenden Platzbedarf hier ebenfalls nicht in Betracht.
- **Interessensabwägung:** Das vorrangige Interesse der Verkehrsteilnehmer*innen, die Ortsdurchfahrt zügig mit der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu durchfahren, wird im Rahmen der Interessenabwägung weitaus weniger gewichtet als die gesundheitlichen Interessen der von Beurteilungspegeln bis zu 72 dB(A) am Tag bzw. 65 dB(A) in der Nacht betroffenen Anwohner*innen.
- **Verkehrsverlagerung:** Durch die Geschwindigkeitsreduzierung auf einer Länge von 500 m verlängert sich die Durchfahrtszeit (einfach) um 24 Sekunden. Entsprechend Kooperationserlass 02/2023 wird eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme erst bei mehr als 30 Sekunden als ausschlaggebend erachtet.
- **Betroffenheit ÖV:** Im Rahmen der Beteiligung sind entsprechende Rückmeldungen bzw. Stellungnahmen zu negativen Auswirkungen auf den ÖV eingegangen. Von einer Berücksichtigung der Belange des ÖV (Temporeduzierung auf 40 km/h als milderes Mittel) wird in diesem Abschnitt aus den folgenden Gründen abgewichen:

Aachenstraße:

- o zahlreiche Fußgängerquerungen (Kirchhalde – Müller, Harder und Knoll – Parkplätze gegenüber, Bahnhof – Brudermühle),
- o Unübersichtlichkeit mit den Kurven,
- o ungünstige Lage des Zebrastreifens beim DM, wo stadtauswärts die Fußgänger vom DM hinter der A-Säule verschwinden,
- o Straßenquerschnitt und Niederbord, die im Begegnungsfall mit Bussen immer wieder zum Überfahren des Gehwegs führen,
- o einer für den Ausbau und die Kategorie als Gemeindestraße sehr hohen Verkehrsbelastung.

Stabelstraße: Vereinheitlichung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, keine Mischung von 30 und 40 km/h.

- **Fuß- und Radverkehr:** Zu Fuß gehende und Radfahrende sind von den Maßnahmen nicht beeinträchtigt. Eine flächenhaft sanierte Fahrbahnoberfläche trägt vielmehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr bei. Durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Verkehrssicherheit von zu Fuß gehenden und Radfahrenden sowohl im Längs- als auch Querverkehr erhöht werden.

Wirkungsanalyse: Durch den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages in Kombination mit der Geschwindigkeitsreduzierung kann eine Lärmreduzierung von rund 6 bis 7 dB(A) erreicht werden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes der Runde 4 können die Beurteilungspegel im Bereich der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 / 60 dB(A) unterschritten werden (Ziel 1). Es verbleiben jedoch gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel über 67 / 57 dB(A). Die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung wird im Tageszeitraum von 86 auf 0 Personen und im Nachtzeitraum von 102 auf 32 Personen reduziert. Für die verbleibenden Betroffenen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung kommen unter bestimmten Voraussetzungen Lärmschutzfenster als weitere Maßnahme in Betracht.

3.2.1.8 Stockach (Kernstadt), Hägerweg

Die erste Gebäudereihe im Zuge des Hägerweg ist am Tag von Beurteilungspegeln bis 65 und in der Nacht bis 58 dB(A) betroffen. Bei der Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung der Runde 4 wurden folgende, bestehenden Lärmsanierungsmaßnahmen berücksichtigt:

Bestand 7: Verbot für Kraftfahrzeuge über 5 t im Zuge der Hägerweg im Abschnitt Aachenstraße bis K6180, Tuttlinger Straße auf eine Länge von rund 440 m.

Bestand 8: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h Tag & Nacht im Zuge der Hägerweg im Abschnitt Aachenstraße bis K6180, Tuttlinger Straße auf eine Länge von rund 440 m.

Tabelle 8: Betroffenheitsanalyse Hägerweg

Betroffenheitsanalyse	Tag (6 – 22 Uhr)			Nacht (22 – 6 Uhr)		
max. Beurteilungspegel	65 dB(A)			58 dB(A)		
EW > Auslösewerte	6			23		
EW ≥ 65 / 67 / 70 Tag bzw. ≥ 55 / 57 / 60 Nacht	6	0	0	39	6	0

Zur Lärminderung kommt mittel- bis langfristige der Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge in Betracht. Im Rahmen der Lärminderungsplanung Runde 4 werden für den Hägerweg folgende konkreten Lärmsanierungsmaßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen:

Maßnahme 15: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der Hägerweg im Abschnitt Aachenstraße bis K6180, Tuttlinger Straße auf eine Länge von rund 440 m.

Begründung: Im Tageszeitraum sind 6 und während des Nachtzeitraums 23 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln über den Auslösewerten für die Lärmsanierung betroffen. Damit ist die Voraussetzung für bauliche/konstruktive Lärmsanierungsmaßnahmen gegeben.

- **Alternativenprüfung:** Andere Maßnahmen planerischer oder straßenbaulicher Natur kommen hier nicht in Betracht. Eine Umgehungsstraße zur Entlastung der OD ist weder geplant noch in den einschlägigen Maßnahmenplänen (Bundes-, Landesverkehrswegeplan, Kreisstraßenausbauprogramm, FNP) enthalten. Zudem wäre eine Umgehungsstraße in Bezug auf die damit verbundene großflächige, zusätzliche Verlärmung von bis dahin in der Regel ruhigen Gebieten weder zielführend im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie noch verhältnismäßig in Bezug auf bauliche/konstruktive und/oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen im Bestandnetz. Alternativrouten für eine Änderung der Verkehrsführung stehen im örtlichen Straßennetz nicht zur Verfügung. Eine Verdrängung in das nachgeordnete Straßennetz würde eine zusätzliche Verlärmung in der Fläche bedeuten und widerspräche der Funktion der Bündelung des Verkehrs (und damit auch des Lärmschutzes) auf dem klassifizierten Straßennetz. Sofern innerhalb der Gültigkeitsdauer der aktuellen Runde der Lärmaktionsplanung (= 5 Jahre) ein entsprechender Fahrbahnbelag nicht geplant oder zu erwarten ist, kommen aufgrund der Überschreitung gesundheitsgefährdender Beurteilungspegel von 67 / 57 dB(A) alternativ straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht.
- **Verkehrsverlagerung:** Durch die Maßnahme ist keine Verdrängung oder Verlagerung des Verkehrs in angrenzende Parallelstraßen oder Wohngebiete zu erwarten.
- **Betroffenheit ÖV:** Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr.
- **Fuß- und Radverkehr:** Zu Fuß gehende und Radfahrende sind von der Maßnahme nicht beeinträchtigt. Eine flächenhaft sanierte Fahrbahnoberfläche trägt vielmehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr bei.

Wirkungsanalyse: Durch den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages kann eine Lärmreduzierung von rund -2 bis -3 dB(A) erreicht werden. Die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung wird im Tageszeitraum von 6 auf 0 Personen und im Nachtzeitraum von 23 auf 6 Personen reduziert. Durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes der Runde 4 können die gesundheitsgefährdenden Beurteilungspegel von 67 / 57 dB(A) unterschritten werden (Ziel 2). Es verbleiben jedoch gesundheitskritische Beurteilungspegel über 65 / 55 dB(A). Für die verbleibenden Betroffenen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung kommen unter bestimmten Voraussetzungen Lärmschutzfenster als weitere Maßnahme in Betracht.

3.2.1.9 Stockach (Kernstadt), Winterspürer Straße

Die erste Gebäudereihe im Zuge der Winterspürer Straße ist am Tag von Beurteilungspegeln bis 68 und in der Nacht bis 61 dB(A) betroffen. Bei der Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung der Runde 4 wurden folgende, bestehenden Lärmsanierungsmaßnahmen berücksichtigt:

Bestand 9: Verbot für Kraftfahrzeuge über 5 t im Zuge der Winterspürer Str. im Abschnitt L194 (Kreisverkehr) bis K6180, Tuttlinger Straße auf eine Länge von rund 520 m.

Bestand 10: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h Tag & Nacht im Zuge der Winterspürer Str. im Abschnitt L194 (Kreisverkehr) bis K6180, Tuttlinger Straße auf eine Länge von rund 520 m.

Tabelle 9: Betroffenheitsanalyse Winterspürer Straße

Betroffenheitsanalyse	Tag (6 – 22 Uhr)			Nacht (22 – 6 Uhr)		
max. Beurteilungspegel	68 dB(A)			61 dB(A)		
EW > Auslösewerte	4			11		
EW ≥ 65 / 67 / 70 Tag bzw. ≥ 55 / 57 / 60 Nacht	11	4	0	25	7	4

Zur Lärminderung kommt mittel- bis langfristige der Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge in Betracht. Im Rahmen der Lärminderungsplanung Runde 4 werden für die Winterspürer Straße folgende konkreten Lärmsanierungsmaßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen:

Maßnahme 16: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der Winterspürer Str. im Abschnitt Jahnweg bis K6180, Tuttlinger Straße auf eine Länge von rund 270 m.

Begründung: Im Tageszeitraum sind 4 und während des Nachtzeitraums 11 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln über den Auslösewerten für die Lärmsanierung betroffen. Damit ist die Voraussetzung für bauliche/konstruktive Lärmsanierungsmaßnahmen gegeben.

- **Alternativenprüfung:** Andere Maßnahmen planerischer oder straßenbaulicher Natur kommen hier nicht in Betracht. Eine Umgehungsstraße zur Entlastung der OD ist weder geplant noch in den einschlägigen Maßnahmenplänen (Bundes-, Landesverkehrswegeplan, Kreisstraßenausbauprogramm, FNP) enthalten. Zudem wäre eine Umgehungsstraße in Bezug auf die damit verbundene großflächige, zusätzliche Verlärmung von bis dahin in der Regel ruhigen Gebieten weder zielführend im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie noch verhältnismäßig in Bezug auf bauliche/konstruktive und/oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen im Bestandnetz. Alternativrouten für eine Änderung der Verkehrsführung stehen im örtlichen Straßennetz nicht zur Verfügung. Eine Verdrängung in das nachgeordnete Straßennetz würde eine zusätzliche Verlärmung in der Fläche bedeuten und widerspräche der Funktion der Bündelung des Verkehrs (und damit auch des Lärmschutzes) auf dem klassifizierten Straßennetz. Sofern innerhalb der Gültigkeitsdauer der aktuellen Runde der Lärmaktionsplanung (= 5 Jahre) ein entsprechender Fahrbahnbelag nicht geplant oder zu erwarten ist, kommen aufgrund der Überschreitung gesundheitsgefährdender Beurteilungspegel von 67 / 57 dB(A) alternativ straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht.
- **Verkehrsverlagerung:** Durch die Maßnahme ist keine Verdrängung oder Verlagerung des Verkehrs in angrenzende Parallelstraßen oder Wohngebiete zu erwarten.
- **Betroffenheit ÖV:** Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr.

- **Fuß- und Radverkehr:** Zu Fuß gehende und Radfahrende sind von der Maßnahme nicht beeinträchtigt. Eine flächenhaft sanierte Fahrbahnoberfläche trägt vielmehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr bei.

Wirkungsanalyse: Durch den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages kann eine Lärmreduzierung von rund -2 bis -3 dB(A) erreicht werden. Die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung wird im Tageszeitraum von 4 auf 0 Personen und im Nachtzeitraum von 11 auf 4 Personen reduziert. Durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes der Runde 4 können die Beurteilungspegel im Bereich der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 / 60 dB(A) unterschritten werden (Ziel 1). Es verbleiben jedoch gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel über 67 / 57 dB(A). Für die verbleibenden Betroffenen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung kommen unter bestimmten Voraussetzungen Lärmschutzfenster als weitere Maßnahme in Betracht.

3.2.1.10 Stockach (Kernstadt), K6180 Tuttlinger Straße

Die erste Gebäudereihe im Zuge der K6180 Tuttlinger Straße ist am Tag von Beurteilungspegeln bis 71 und in der Nacht bis 62 dB(A) betroffen. Bei der Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung der Runde 4 wurde folgende, bestehende Lärmsanierungsmaßnahme berücksichtigt:

Bestand 11: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h von 7-18 Uhr (Schule) im Zuge der K6180 Tuttlinger Straße im Abschnitt K6180 (Kreisverkehr) bis Höhe Haus Tuttlinger Straße 17 auf eine Länge von rund 390 m.

Tabelle 10: Betroffenheitsanalyse K6180 Tuttlinger Straße

Betroffenheitsanalyse	Tag (6 – 22 Uhr)			Nacht (22 – 6 Uhr)		
max. Beurteilungspegel	71 dB(A)			62 dB(A)		
EW > Auslösewerte	78			116		
EW ≥ 65 / 67 / 70 Tag bzw. ≥ 55 / 57 / 60 Nacht	24	47	8	62	43	12

Zur Lärminderung kommen kurzfristig eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie mittel- bis langfristige der Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge in Betracht. Im Rahmen der Lärminderungsplanung Runde 4 werden für die Ortsdurchfahrt K6180 Tuttlinger Straße folgende konkreten Lärmsanierungsmaßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen:

Maßnahme 17: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der K6180 Tuttlinger Straße im Abschnitt K6180 Zoznegger Straße bis Conradin-Kreutzer-Straße auf eine Länge von rund 270 m.

Begründung: Im Tageszeitraum sind 78 und während des Nachtzeitraums 116 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln über den Auslösewerten für die Lärmsanierung betroffen. Damit ist die Voraussetzung für bauliche/konstruktive Lärmsanierungsmaßnahmen gegeben.

Maßnahme 18a: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im Zuge der K6180 Tuttlinger Straße im Abschnitt K6180 (Kreisverkehr) bis Höhe Haus Tuttlinger Straße 17 auf eine Länge von rund 390 m für Tag und Nacht.

Maßnahme 18b: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im Zuge der K6180 Tuttlinger Straße im Abschnitt Höhe Haus Tuttlinger Straße 17 bis Goldäcker auf eine Länge von rund 180 m für Tag und Nacht.

Begründung: In den Zeiträumen Tag / Nacht sind 24 / 62 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln im gesundheitskritischen Bereich betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen verdichtet sich ab diesen Werten das Ermessen zum Einschreiten. Weiter sind von Beurteilungspegeln im gesundheitsgefährdenden Bereich 47 / 43 Personen betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen reduziert sich ab diesen Werten das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen. Darüber hinaus sind 8 / 12 Personen von Beurteilungspegeln ab der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung betroffen. Der ebenfalls als Maßnahme vorgesehene Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages allein ist für eine nachhaltige Lärmreduzierung nicht ausreichend.

- **Alternativenprüfung:** Andere Maßnahmen planerischer oder straßenbaulicher Natur kommen hier nicht in Betracht. Eine Umgehungsstraße zur Entlastung der OD ist weder geplant noch in den einschlägigen Maßnahmenplänen (Bundes-, Landesverkehrswegeplan, Kreisstraßenausbauprogramm, FNP) enthalten. Zudem wäre eine Umgehungsstraße in Bezug auf die damit verbundene großflächige, zusätzliche Verlärmung von bis dahin in der Regel ruhigen Gebieten weder zielführend im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie noch verhältnismäßig in Bezug auf bauliche/konstruktive und/oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen im Bestandnetz. Alternativrouten für eine Änderung der Verkehrsführung stehen im örtlichen Straßennetz nicht zur Verfügung. Eine Verdrängung in das nachgeordnete Straßennetz würde eine zusätzliche Verlärmung in der Fläche bedeuten und widerspräche der Funktion der Bündelung des Verkehrs (und damit auch des Lärmschutzes) auf dem klassifizierten Straßennetz. Lärmsanierungsmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle kommen aus städtebaulichen Gründen und dem fehlenden Platzbedarf hier ebenfalls nicht in Betracht.
- **Interessensabwägung:** Das vorrangige Interesse der Verkehrsteilnehmer*innen, die Ortsdurchfahrt zügig mit der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu durchfahren, wird im Rahmen der Interessenabwägung weitaus weniger gewichtet als die gesundheitlichen Interessen der von Beurteilungspegeln bis zu 71 dB(A) am Tag bzw. 62 dB(A) in der Nacht betroffenen Anwohner*innen.
- **Verkehrsverlagerung:** Durch die Geschwindigkeitsreduzierung auf einer Länge von 180 m verlängert sich die Durchfahrtszeit (einfach) um 9 Sekunden. Entsprechend Kooperationserlass 02/2023 wird eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme erst bei mehr als 30 Sekunden als ausschlaggebend erachtet.
- **Betroffenheit ÖV:** Im Rahmen der Beteiligung sind entsprechende Rückmeldungen bzw. Stellungnahmen zu negativen Auswirkungen auf den ÖV eingegangen. Von einer Berücksichtigung der Belange des ÖV (Temporeduzierung auf 40 km/h als milderes Mittel) wird in diesem Abschnitt aus den folgenden Gründen abgewichen:
 - o M18a als zeitliche Ausdehnung der vorhandenen Geschwindigkeitsreduzierung (T30, 7-18 Uhr) auf 24 Stunden,
 - o M18b als räumliche Verlängerung der vorhandenen Geschwindigkeitsbeschränkung (T30).

- **Fuß- und Radverkehr:** Zu Fuß gehende und Radfahrende sind von den Maßnahmen nicht beeinträchtigt. Eine flächenhaft sanierte Fahrbahnoberfläche trägt vielmehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr bei. Durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Verkehrssicherheit von zu Fuß gehenden und Radfahrenden sowohl im Längs- als auch Querverkehr erhöht werden.

Wirkungsanalyse: Durch den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages in Kombination mit der Geschwindigkeitsreduzierung kann eine Lärmreduzierung von rund 5 bis 5 dB(A) erreicht werden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes der Runde 4 können die Beurteilungspegel im Bereich der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 / 60 dB(A) unterschritten werden (Ziel 1). Es verbleiben jedoch gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel über 67 / 57 dB(A). Die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung wird im Tageszeitraum von 78 auf 3 Personen und im Nachtzeitraum von 116 auf 9 Personen reduziert. Für die verbleibenden Betroffenen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung kommen unter bestimmten Voraussetzungen Lärmschutzfenster als weitere Maßnahme in Betracht.

3.2.1.11 Stockach (Kernstadt), K6180 Zoznegger Straße

Die erste Gebäudereihe im Zuge der K6180 Zoznegger Straße ist am Tag von Beurteilungspegeln bis 70 und in der Nacht bis 61 dB(A) betroffen. Bei der Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung der Runde 4 wurde folgende, bestehende Lärmsanierungsmaßnahme berücksichtigt:

Bestand 12: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h Tag & Nacht im Zuge der K6180 Zoznegger Straße im Abschnitt K6180 Tuttlinger Straße bis Höhenstraße auf eine Länge von rund 415 m.

Tabelle 11: Betroffenheitsanalyse K6180 Zoznegger Straße

Betroffenheitsanalyse	Tag (6 – 22 Uhr)			Nacht (22 – 6 Uhr)		
max. Beurteilungspegel	70 dB(A)			61 dB(A)		
EW > Auslösewerte	228			233		
EW ≥ 65 / 67 / 70 Tag bzw. ≥ 55 / 57 / 60 Nacht	224	26	4	162	118	5

Zur Lärminderung kommen kurzfristig eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie mittel- bis langfristige der Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge in Betracht. Im Rahmen der Lärminderungsplanung Runde 4 werden für die Ortsdurchfahrt K6180 Zoznegger Straße folgende konkreten Lärmsanierungsmaßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen:

Maßnahme 19: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der K6180 Zoznegger Straße im Abschnitt K6180 Tuttlinger Straße bis Heideweg auf eine Länge von rund 850 m.

Begründung: Im Tageszeitraum sind 228 und während des Nachtzeitraums 233 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln über den Auslösewerten für die Lärmsanierung betroffen. Damit ist die Voraussetzung für bauliche/konstruktive Lärmsanierungsmaßnahmen gegeben.

Maßnahme 20: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im Zuge der K6180 Zoznegger Straße im Abschnitt Höhenstraße bis Zufahrt Zoznegger Str./Höhe Haus 60 auf eine Länge von rund 210 m für Tag und Nacht.

Begründung: In den Zeiträumen Tag / Nacht sind 224 / 162 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln im gesundheitskritischen Bereich betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen

verdichtet sich ab diesen Werten das Ermessen zum Einschreiten. Weiter sind von Beurteilungspegeln im gesundheitsgefährdenden Bereich 26 / 118 Personen betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen reduziert sich ab diesen Werten das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen. Darüber hinaus sind 4 / 5 Personen von Beurteilungspegeln ab der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung betroffen. Der ebenfalls als Maßnahme vorgesehene Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages allein ist für eine nachhaltige Lärmreduzierung nicht ausreichend.

- **Alternativenprüfung:** Andere Maßnahmen planerischer oder straßenbaulicher Natur kommen hier nicht in Betracht. Eine Umgehungsstraße zur Entlastung der OD ist weder geplant noch in den einschlägigen Maßnahmenplänen (Bundes-, Landesverkehrswegeplan, Kreisstraßenausbauprogramm, FNP) enthalten. Zudem wäre eine Umgehungsstraße in Bezug auf die damit verbundene großflächige, zusätzliche Verlärmung von bis dahin in der Regel ruhigen Gebieten weder zielführend im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie noch verhältnismäßig in Bezug auf bauliche/konstruktive und/oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen im Bestandnetz. Alternativrouten für eine Änderung der Verkehrsführung stehen im örtlichen Straßennetz nicht zur Verfügung. Eine Verdrängung in das nachgeordnete Straßennetz würde eine zusätzliche Verlärmung in der Fläche bedeuten und widerspräche der Funktion der Bündelung des Verkehrs (und damit auch des Lärmschutzes) auf dem klassifizierten Straßennetz. Lärmsanierungsmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle kommen aus städtebaulichen Gründen und dem fehlenden Platzbedarf hier ebenfalls nicht in Betracht.
- **Interessensabwägung:** Das vorrangige Interesse der Verkehrsteilnehmer*innen, die Ortsdurchfahrt zügig mit der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu durchfahren, wird im Rahmen der Interessenabwägung weitaus weniger gewichtet als die gesundheitlichen Interessen der von Beurteilungspegeln bis zu 70 dB(A) am Tag bzw. 61 dB(A) in der Nacht betroffenen Anwohner*innen.
- **Verkehrsverlagerung:** Durch die Geschwindigkeitsreduzierung auf einer Länge von 210 m verlängert sich die Durchfahrtszeit (einfach) um 10 Sekunden. Entsprechend Kooperationserlass 02/2023 wird eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme erst bei mehr als 30 Sekunden als ausschlaggebend erachtet.
- **Betroffenheit ÖV:** Im Rahmen der Beteiligung sind entsprechende Rückmeldungen bzw. Stellungnahmen zu negativen Auswirkungen auf den ÖV eingegangen. Von einer Berücksichtigung der Belange des ÖV (Temporeduzierung auf 40 km/h als milderer Mittel) wird in diesem Abschnitt aus den folgenden Gründen abgewichen:
 - M20 als räumliche Verlängerung der vorhandenen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h Tag & Nacht.
- **Fuß- und Radverkehr:** Zu Fuß gehende und Radfahrende sind von den Maßnahmen nicht beeinträchtigt. Eine flächenhaft sanierte Fahrbahnoberfläche trägt vielmehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr bei. Durch die Herabsetzung

der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Verkehrssicherheit von zu Fuß gehenden und Radfahrenden sowohl im Längs- als auch Querverkehr erhöht werden.

Wirkungsanalyse: Durch den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages in Kombination mit der Geschwindigkeitsreduzierung kann eine Lärmreduzierung von rund 4 bis 4 dB(A) erreicht werden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes der Runde 4 können die Beurteilungspegel im Bereich der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 / 60 dB(A) unterschritten werden (Ziel 1). Es verbleiben jedoch gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel über 67 / 57 dB(A). Die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung wird im Tageszeitraum von 228 auf 4 Personen und im Nachtzeitraum von 233 auf 7 Personen reduziert. Für die verbleibenden Betroffenen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung kommen unter bestimmten Voraussetzungen Lärmschutzfenster als weitere Maßnahme in Betracht.

3.2.1.12 Stockach (Kernstadt), L194 Dill-/Goethestraße & Stadtwall

Die erste Gebäudereihe im Zuge der L194 Dill-/Goethestraße & Stadtwall ist am Tag von Beurteilungspegeln bis 70 und in der Nacht bis 61 dB(A) betroffen. Bei der Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung der Runde 4 wurde folgende, bestehende Lärmsanierungsmaßnahme berücksichtigt:

Bestand 13: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h von 7-18 Uhr (Schule) im Zuge der L194 Dill-/Goethestr & Stadtwall im Abschnitt Talstraße bis Höhe Haus Dillstraße 15 auf eine Länge von rund 340 m.

Tabelle 12: Betroffenheitsanalyse L194 Dill-/Goethestraße & Stadtwall

Betroffenheitsanalyse	Tag (6 – 22 Uhr)			Nacht (22 – 6 Uhr)		
max. Beurteilungspegel	72 dB(A)			65 dB(A)		
EW > Auslösewerte	147			163		
EW ≥ 65 / 67 / 70 Tag bzw. ≥ 55 / 57 / 60 Nacht	14	66	81	8	33	130

Zur Lärminderung kommen kurzfristig eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie mittel- bis langfristige der Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge in Betracht. Im Rahmen der Lärminderungsplanung Runde 4 werden für die Ortsdurchfahrt L194 Dill-/Goethestraße & Stadtwall folgende konkreten Lärmsanierungsmaßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen:

Maßnahme 21: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der L194 Dill-/Goethestr & Stadtwall im Abschnitt B31/L194 (Kreisverkehr) bis L194 (Kreisverkehr) auf eine Länge von rund 920 m.

Begründung: Im Tageszeitraum sind 147 und während des Nachtzeitraums 163 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln über den Auslösewerten für die Lärmsanierung betroffen. Damit ist die Voraussetzung für bauliche/konstruktive Lärmsanierungsmaßnahmen gegeben.

Maßnahme 22a: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im Zuge der L194 Dill-/Goethestr & Stadtwall im Abschnitt B31/L194 (Kreisverkehr) bis Talstraße auf eine Länge von rund 450 m für Tag und Nacht.

Maßnahme 22b: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im Zuge der L194 Dill-/Goethestr & Stadtwall im Abschnitt Höhe Haus Dillstraße 15 bis L194 (Kreisverkehr) auf eine Länge von rund 130 m für Tag und Nacht.

Begründung: In den Zeiträumen Tag / Nacht sind 14 / 8 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln im gesundheitskritischen Bereich betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen vermindert sich ab diesen Werten das Ermessen zum Einschreiten. Weiter sind von Beurteilungspegeln im gesundheitsgefährdenden Bereich 66 / 33 Personen betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen reduziert sich ab diesen Werten das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen. Darüber hinaus sind 81 / 130 Personen von Beurteilungspegeln ab der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung betroffen. Der ebenfalls als Maßnahme vorgesehene Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages allein ist für eine nachhaltige Lärmreduzierung nicht ausreichend.

- **Alternativenprüfung:** Andere Maßnahmen planerischer oder straßenbaulicher Natur kommen hier nicht in Betracht. Eine Umgehungsstraße zur Entlastung der OD ist weder geplant noch in den einschlägigen Maßnahmenplänen (Bundes-, Landesverkehrswegeplan, Kreisstraßenausbauprogramm, FNP) enthalten. Zudem wäre eine Umgehungsstraße in Bezug auf die damit verbundene großflächige, zusätzliche Verlärmung von bis dahin in der Regel ruhigen Gebieten weder zielführend im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie noch verhältnismäßig in Bezug auf bauliche/konstruktive und/oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen im Bestandnetz. Alternativrouten für eine Änderung der Verkehrsführung stehen im örtlichen Straßennetz nicht zur Verfügung. Eine Verdrängung in das nachgeordnete Straßennetz würde eine zusätzliche Verlärmung in der Fläche bedeuten und widerspräche der Funktion der Bündelung des Verkehrs (und damit auch des Lärmschutzes) auf dem klassifizierten Straßennetz. Lärmsanierungsmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle kommen aus städtebaulichen Gründen und dem fehlenden Platzbedarf hier ebenfalls nicht in Betracht.
- **Interessensabwägung:** Das vorrangige Interesse der Verkehrsteilnehmer*innen, die Ortsdurchfahrt zügig mit der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu durchfahren, wird im Rahmen der Interessenabwägung weitaus weniger gewichtet als die gesundheitlichen Interessen der von Beurteilungspegeln bis zu 72 dB(A) am Tag bzw. 65 dB(A) in der Nacht betroffenen Anwohner*innen.
- **Verkehrsverlagerung:** Durch die Geschwindigkeitsreduzierung auf einer Länge von 130 m verlängert sich die Durchfahrtszeit (einfach) um 6 Sekunden. Entsprechend Kooperationserlass 02/2023 wird eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme erst bei mehr als 30 Sekunden als ausschlaggebend erachtet.
- **Betroffenheit ÖV:** Im Rahmen der Beteiligung sind entsprechende Rückmeldungen bzw. Stellungnahmen zu negativen Auswirkungen auf den ÖV eingegangen. Von einer Berücksichtigung der Belange des ÖV (Temporeduzierung auf 40 km/h als milderes Mittel) wird in diesem Abschnitt aus den folgenden Gründen abgewichen:
 - M22a als zeitliche Ausdehnung (von derzeit 7-18 Uhr auf künftig 24h) und räumliche Verlängerung (westlich) der vorhandenen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h Tag & Nacht,

- o M22b als zeitliche Ausdehnung (von derzeit 7-18 Uhr auf künftig 24h) und räumliche Verlängerung (östlich) der vorhandenen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h Tag & Nacht.

- **Fuß- und Radverkehr:** Zu Fuß gehende und Radfahrende sind von den Maßnahmen nicht beeinträchtigt. Eine flächenhaft sanierte Fahrbahnoberfläche trägt vielmehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr bei. Durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Verkehrssicherheit von zu Fuß gehenden und Radfahrenden sowohl im Längs- als auch Querverkehr erhöht werden.

Wirkungsanalyse: Durch den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages in Kombination mit der Geschwindigkeitsreduzierung kann eine Lärmreduzierung von rund 4 bis 5 dB(A) erreicht werden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes der Runde 4 können die Beurteilungspegel im Bereich der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 / 60 dB(A) nicht an allen Immissionsorten unterschritten werden. Die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung wird im Tageszeitraum von 147 auf 46 Personen und im Nachtzeitraum von 163 auf 107 Personen reduziert. Für die verbleibenden Betroffenen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung kommen unter bestimmten Voraussetzungen Lärmschutzfenster als weitere Maßnahme in Betracht.

3.2.1.13 Stockach (Kernstadt), L194 Winterspürer Straße

Die erste Gebäudereihe im Zuge der L194 Winterspürer Straße ist am Tag von Beurteilungspegeln bis 69 und in der Nacht bis 60 dB(A) betroffen.

Tabelle 13: Betroffenheitsanalyse L194 Winterspürer Straße

Betroffenheitsanalyse	Tag (6 – 22 Uhr)			Nacht (22 – 6 Uhr)		
max. Beurteilungspegel	69 dB(A)			60 dB(A)		
EW > Auslösewerte	93			93		
EW ≥ 65 / 67 / 70 Tag bzw. ≥ 55 / 57 / 60 Nacht	0	96	0	0	96	0

Zur Lärminderung kommen kurzfristig eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie mittel- bis langfristige der Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge in Betracht. Im Rahmen der Lärminderungsplanung Runde 4 werden für die Ortsdurchfahrt L194 Winterspürer Straße folgende konkreten Lärmsanierungsmaßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen:

Maßnahme 23: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der L194 Winterspürer Straße im Abschnitt L194 (Kreisverkehr) bis Am Osterholz auf eine Länge von rund 280 m.

Begründung: Im Tageszeitraum sind 93 und während des Nachtzeitraums 93 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln über den Auslösewerten für die Lärmsanierung betroffen. Damit ist die Voraussetzung für bauliche/konstruktive Lärmsanierungsmaßnahmen gegeben.

Maßnahme 24: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h im Zuge der L194 Winterspürer Straße im Abschnitt L194 (Kreisverkehr) bis Am Osterholz auf eine Länge von rund 280 m für Tag und Nacht.

Begründung: In den Zeiträumen Tag / Nacht sind 0 / 0 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln im gesundheitskritischen Bereich betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen vermindert sich ab diesen Werten das Ermessen zum Einschreiten. Weiter sind von Beurteilungspegeln

im gesundheitsgefährdenden Bereich 96 / 96 Personen betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen reduziert sich ab diesen Werten das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen. Darüber hinaus sind 0 / 0 Personen von Beurteilungspegeln ab der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung betroffen. Der ebenfalls als Maßnahme vorgesehene Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages allein ist für eine nachhaltige Lärmreduzierung nicht ausreichend.

- **Alternativenprüfung:** Andere Maßnahmen planerischer oder straßenbaulicher Natur kommen hier nicht in Betracht. Eine Umgehungsstraße zur Entlastung der OD ist weder geplant noch in den einschlägigen Maßnahmenplänen (Bundes-, Landesverkehrswegeplan, Kreisstraßenausbauprogramm, FNP) enthalten. Zudem wäre eine Umgehungsstraße in Bezug auf die damit verbundene großflächige, zusätzliche Verlärmung von bis dahin in der Regel ruhigen Gebieten weder zielführend im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie noch verhältnismäßig in Bezug auf bauliche/konstruktive und/oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen im Bestandnetz. Alternativrouten für eine Änderung der Verkehrsführung stehen im örtlichen Straßennetz nicht zur Verfügung. Eine Verdrängung in das nachgeordnete Straßennetz würde eine zusätzliche Verlärmung in der Fläche bedeuten und widerspräche der Funktion der Bündelung des Verkehrs (und damit auch des Lärmschutzes) auf dem klassifizierten Straßennetz. Lärmsanierungsmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle kommen aus städtebaulichen Gründen und dem fehlenden Platzbedarf hier ebenfalls nicht in Betracht.
- **Interessensabwägung:** Das vorrangige Interesse der Verkehrsteilnehmer*innen, die Ortsdurchfahrt zügig mit der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu durchfahren, wird im Rahmen der Interessenabwägung weitaus weniger gewichtet als die gesundheitlichen Interessen der von Beurteilungspegeln bis zu 69 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht betroffenen Anwohner*innen.
- **Verkehrsverlagerung:** Durch die Geschwindigkeitsreduzierung auf einer Länge von 280 m verlängert sich die Durchfahrtszeit (einfach) um 5 Sekunden. Entsprechend Kooperationserlass 02/2023 wird eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme erst bei mehr als 30 Sekunden als ausschlaggebend erachtet.
- **Betroffenheit ÖV:** Im Rahmen der Beteiligung sind entsprechende Rückmeldungen bzw. Stellungnahmen zu negativen Auswirkungen auf den ÖV eingegangen. Die Belange des ÖV werden dahingehend berücksichtigt, dass auf den betroffenen Strecken Temporeduzierung von 50 auf 40 km/h als milderer Mittel in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden.
- **Fuß- und Radverkehr:** Zu Fuß gehende und Radfahrende sind von den Maßnahmen nicht beeinträchtigt. Eine flächenhaft sanierte Fahrbahnoberfläche trägt vielmehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr bei. Durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Verkehrssicherheit von zu Fuß gehenden und Radfahrenden sowohl im Längs- als auch Querverkehr erhöht werden.

Wirkungsanalyse: Durch den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages in Kombination mit der Geschwindigkeitsreduzierung kann eine Lärmreduzierung von rund 2 bis 3 dB(A) erreicht werden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes der Runde 4 können die gesundheitsgefährdenden Beurteilungspegel von 67 / 57 dB(A) unterschritten werden (Ziel 2). Es verbleiben jedoch gesundheitskritische Beurteilungspegel über 65 / 55 dB(A). Die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung wird im Tageszeitraum von 93 auf 0 Personen und im Nachtzeitraum von 93 auf 86 Personen reduziert. Für die verbleibenden Betroffenen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung kommen unter bestimmten Voraussetzungen Lärmschutzfenster als weitere Maßnahme in Betracht.

3.2.2 Nördliche Ortsteile / Ortslagen

Im nördlichen Gemeindegebiet verläuft die Bundesstraße B313 durch die Ortsteile Hoppetenzell und Zizenhausen, die Bundesstraße durch die Ortslage Windegg sowie die Kreisstraße 6177 durch die Ortsteile Mahlsprüen im Hegau und Raithaslach.

In den Ortsteilen Mahlsprüen im Hegau und Raithaslach sind keine Betroffenheiten über den Auslösewerten für die Lärmsanierung bzw. den Ermessenslenkungswerten vorhanden. Für die beiden Ortsdurchfahrten im Zuge der K6177 sind aus dem Lärmaktionsplan der Runde 4 keine Lärmsanierungsmaßnahmen ableitbar.

Für die Ortsteile Hoppetenzell und Zizenhausen sowie die Ortslage Windegg werden die nachstehenden Lärmsanierungsmaßnahmen vorgeschlagen.

3.2.2.1 Hoppetenzell, B313 Aachtalstraße

Die erste Gebäudereihe im Zuge der B313 Aachtalstraße ist am Tag von Beurteilungspegeln bis 71 und in der Nacht bis 63 dB(A) betroffen. Bei der Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung der Runde 4 wurde folgende, bestehende Lärmsanierungsmaßnahme berücksichtigt:

Bestand 14: Vorhandener lärmindernder Fahrbahnbelag (AC 11) im Zuge der B313 Hoppetenzell im Abschnitt Höhe Brehalden bis Schorenweg auf eine Länge von rund 430 m.

Tabelle 14: Betroffenheitsanalyse B313 Aachtalstraße

Betroffenheitsanalyse	Tag (6 – 22 Uhr)			Nacht (22 – 6 Uhr)		
max. Beurteilungspegel	71 dB(A)			62 dB(A)		
EW > Auslösewerte	49			63		
EW ≥ 65 / 67 / 70 Tag bzw. ≥ 55 / 57 / 60 Nacht	10	39	10	36	28	31

Zur Lärminderung kommen kurzfristig eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie mittel- bis langfristige der Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge in Betracht. Im Rahmen der Lärminderungsplanung Runde 4 werden für die Ortsdurchfahrt B313 Aachtalstraße folgende konkreten Lärmsanierungsmaßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen:

Maßnahme 25: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der B313 Hoppetenzell im Abschnitt Schorenweg bis Ortstafel/Nord auf eine Länge von rund 300 m.

Begründung: Im Tageszeitraum sind 49 und während des Nachtzeitraums 63 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln über den Auslösewerten für die Lärmsanierung betroffen. Damit ist die Voraussetzung für bauliche/konstruktive Lärmsanierungsmaßnahmen gegeben.

Maßnahme 26: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h im Zuge der B313 Hoppetenzell im Abschnitt Höhe Brehalden bis Ortstafel/Nord auf eine Länge von rund 730 m für Tag und Nacht.

Begründung: In den Zeiträumen Tag / Nacht sind 10 / 36 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln im gesundheitskritischen Bereich betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen verdichtet sich ab diesen Werten das Ermessen zum Einschreiten. Weiter sind von Beurteilungspegeln im gesundheitsgefährdenden Bereich 39 / 28 Personen betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen reduziert sich ab diesen Werten das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen. Darüber hinaus sind 10 / 31 Personen von Beurteilungspegeln ab der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung betroffen. Der ebenfalls als Maßnahme vorgesehene Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages allein ist für eine nachhaltige Lärmreduzierung nicht ausreichend.

- **Alternativenprüfung:** Andere Maßnahmen planerischer oder straßenbaulicher Natur kommen hier nicht in Betracht. Eine Umgehungsstraße zur Entlastung der OD ist weder geplant noch in den einschlägigen Maßnahmenplänen (Bundes-, Landesverkehrswegeplan, Kreisstraßenausbauprogramm, FNP) enthalten. Zudem wäre eine Umgehungsstraße in Bezug auf die damit verbundene großflächige, zusätzliche Verlärmung von bis dahin in der Regel ruhigen Gebieten weder zielführend im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie noch verhältnismäßig in Bezug auf bauliche/konstruktive und/oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen im Bestandnetz. Alternativrouten für eine Änderung der Verkehrsführung stehen im örtlichen Straßennetz nicht zur Verfügung. Eine Verdrängung in das nachgeordnete Straßennetz würde eine zusätzliche Verlärmung in der Fläche bedeuten und widerspräche der Funktion der Bündelung des Verkehrs (und damit auch des Lärmschutzes) auf dem klassifizierten Straßennetz. Lärmsanierungsmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle kommen aus städtebaulichen Gründen und dem fehlenden Platzbedarf hier ebenfalls nicht in Betracht.
- **Interessensabwägung:** Das vorrangige Interesse der Verkehrsteilnehmer*innen, die Ortsdurchfahrt zügig mit der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu durchfahren, wird im Rahmen der Interessenabwägung weitaus weniger gewichtet als die gesundheitlichen Interessen der von Beurteilungspegeln bis zu 71 dB(A) am Tag bzw. 63 dB(A) in der Nacht betroffenen Anwohner*innen.
- **Verkehrsverlagerung:** Durch die Geschwindigkeitsreduzierung auf einer Länge von 730 m verlängert sich die Durchfahrtszeit (einfach) um 13 Sekunden. Entsprechend Kooperationserlass 02/2023 wird eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme erst bei mehr als 30 Sekunden als ausschlaggebend erachtet.
- **Betroffenheit ÖV:** Im Rahmen der Beteiligung sind entsprechende Rückmeldungen bzw. Stellungnahmen zu negativen Auswirkungen auf den ÖV eingegangen. Die Belange des ÖV werden dahingehend berücksichtigt, dass auf den betroffenen Strecken Temporeduzierung von 50 auf 40 km/h als milderes Mittel in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden.

- **Fuß- und Radverkehr:** Zu Fuß gehende und Radfahrende sind von den Maßnahmen nicht beeinträchtigt. Eine flächenhaft sanierte Fahrbahnoberfläche trägt vielmehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr bei. Durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Verkehrssicherheit von zu Fuß gehenden und Radfahrenden sowohl im Längs- als auch Querverkehr erhöht werden.

Wirkungsanalyse: Durch den Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages in Kombination mit der Geschwindigkeitsreduzierung kann eine Lärmreduzierung von rund 3 bis 4 dB(A) erreicht werden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes der Runde 4 können die Beurteilungspegel im Bereich der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 / 60 dB(A) unterschritten werden (Ziel 1). Es verbleiben jedoch gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel über 67 / 57 dB(A). Die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung wird im Tageszeitraum von 49 auf 18 Personen und im Nachtzeitraum von 63 auf 41 Personen reduziert. Für die verbleibenden Betroffenen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung kommen unter bestimmten Voraussetzungen Lärmschutzfenster als weitere Maßnahme in Betracht.

3.2.2.2 Windegg, B14 Windegg-Tuttlinger Straße

Die erste Gebäudereihe im Zuge der Windegg, B14 Windegg-Tuttlinger Straße ist am Tag von Beurteilungspegeln bis 70 und in der Nacht bis 61 dB(A) betroffen. Bei der Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung der Runde 4 wurden folgende, bestehenden Lärmsanierungsmaßnahmen berücksichtigt:

Bestand 15: Vorhandener lärm mindernder Fahrbahnbelag (AC 11) im Zuge der B14 Windegg im Abschnitt Höhe Haus Tuttlinger Straße 141 bis Ortstafel/Nord auf eine Länge von rund 150 m.

Tabelle 15: Betroffenheitsanalyse B14 Windegg-Tuttlinger Straße

Betroffenheitsanalyse	Tag (6 – 22 Uhr)			Nacht (22 – 6 Uhr)		
max. Beurteilungspegel	70 dB(A)			61 dB(A)		
EW > Auslösewerte	53			77		
EW ≥ 65 / 67 / 70 Tag bzw. ≥ 55 / 57 / 60 Nacht	38	40	2	40	49	4

Zur Lärminderung kommt mittel- bis langfristige der Einbau lärm mindernder Fahrbahnbeläge in Betracht. Im Rahmen der Lärminderungsplanung Runde 4 werden für die Ortsdurchfahrt B14 Windegg-Tuttlinger folgende konkreten Lärmsanierungsmaßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen:

Maßnahme 27: Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der B14 Windegg im Abschnitt Windegger Straße bis Höhe Haus Tuttlinger Straße 141 auf eine Länge von rund 370 m.

Begründung: Im Tageszeitraum sind 53 und während des Nachtzeitraums 77 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln über den Auslösewerten für die Lärmsanierung betroffen. Damit ist die Voraussetzung für bauliche/konstruktive Lärmsanierungsmaßnahmen gegeben.

- **Alternativenprüfung:** Andere Maßnahmen planerischer oder straßenbaulicher Natur kommen hier nicht in Betracht. Eine Umgehungsstraße zur Entlastung der OD ist weder geplant noch in den einschlägigen Maßnahmenplänen (Bundes-,

Landesverkehrswegeplan, Kreisstraßenausbauprogramm, FNP) enthalten. Zudem wäre eine Umgehungsstraße in Bezug auf die damit verbundene großflächige, zusätzliche Verlärmung von bis dahin in der Regel ruhigen Gebieten weder zielführend im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie noch verhältnismäßig in Bezug auf bauliche/konstruktive und/oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen im Bestandnetz. Alternativrouten für eine Änderung der Verkehrsführung stehen im örtlichen Straßennetz nicht zur Verfügung. Eine Verdrängung in das nachgeordnete Straßennetz würde eine zusätzliche Verlärmung in der Fläche bedeuten und widerspräche der Funktion der Bündelung des Verkehrs (und damit auch des Lärmschutzes) auf dem klassifizierten Straßennetz. Sofern innerhalb der Gültigkeitsdauer der aktuellen Runde der Lärmaktionsplanung (= 5 Jahre) ein entsprechender Fahrbahnbelag nicht geplant oder zu erwarten ist, kommen aufgrund der Überschreitung gesundheitsgefährdender Beurteilungspegel von 67 / 57 dB(A) alternativ straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht.

- **Verkehrsverlagerung:** Durch die Maßnahme ist keine Verdrängung oder Verlagerung des Verkehrs in angrenzende Parallelstraßen oder Wohngebiete zu erwarten.
- **Betroffenheit ÖV:** Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr.
- **Fuß- und Radverkehr:** Zu Fuß gehende und Radfahrende sind von der Maßnahme nicht beeinträchtigt. Eine flächenhaft sanierte Fahrbahnoberfläche trägt vielmehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr bei.

Wirkungsanalyse: Durch den Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelages kann eine Lärmreduzierung von rund -2 bis -3 dB(A) erreicht werden. Die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung wird im Tageszeitraum von 53 auf 19 Personen und im Nachtzeitraum von 77 auf 19 Personen reduziert. Durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes der Runde 4 können die Beurteilungspegel im Bereich der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 / 60 dB(A) unterschritten werden (Ziel 1). Es verbleiben jedoch gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel über 67 / 57 dB(A). Für die verbleibenden Betroffenen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung kommen unter bestimmten Voraussetzungen Lärmschutzfenster als weitere Maßnahme in Betracht.

3.2.2.3 Zizenhausen, B313 Meßkircher Straße

Die erste Gebäudereihe im Zuge der B313 Meßkircher Straße ist am Tag von Beurteilungspegeln bis 74 und in der Nacht bis 66 dB(A) betroffen. Bei der Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung der Runde 4 wurde folgende, bestehende Lärmsanierungsmaßnahme berücksichtigt:

Bestand 16: Vorhandener lärmmindernder Fahrbahnbelag (AC 11) im Zuge der B313 Zizenhausen im Abschnitt Höhe Haus Meßkircher Str. 101 bis Zufahrt Lange Straße auf eine Länge von rund 170 m.

Bestand 17: Vorhandener lärmmindernder Fahrbahnbelag (AC 11) im Zuge der B313 Zizenhausen im Abschnitt Bahnhofplatz bis Höhe Haus Meßkircher Str. 148 auf eine Länge von rund 400 m.

Bestand 18: Vorhandener lärmmindernder Fahrbahnbelag (AC 11) im Zuge der B313 Zizenhausen im Abschnitt Schmelzstraße bis Ortstafel/Nord (und weiter) auf eine Länge von rund 220 m.

Tabelle 16: Betroffenheitsanalyse B313 Meßkircher Straße

Betroffenheitsanalyse	Tag (6 – 22 Uhr)			Nacht (22 – 6 Uhr)		
max. Beurteilungspegel	74 dB(A)			66 dB(A)		
EW > Auslösewerte	224			259		
EW ≥ 65 / 67 / 70 Tag bzw. ≥ 55 / 57 / 60 Nacht	55	94	126	38	102	171

Zur Lärminderung kommen kurzfristig eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie mittel- bis langfristige der Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge in Betracht. Im Rahmen der Lärminderungsplanung Runde 4 werden für die Ortsdurchfahrt B313 Meßkircher Straße folgende konkreten Lärmsanierungsmaßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen:

Maßnahme 28: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der B313 Zizenhausen im Abschnitt Zufahrt Lange Straße bis Bahnhofsplatz auf eine Länge von rund 910 m.

Maßnahme 29: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der B313 Zizenhausen im Abschnitt Höhe Haus Meßkircher Str. 148 bis Schmelzstraße auf eine Länge von rund 200 m.

Begründung: Im Tageszeitraum sind 224 und während des Nachtzeitraums 259 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln über den Auslösewerten für die Lärmsanierung betroffen. Damit ist die Voraussetzung für bauliche/konstruktive Lärmsanierungsmaßnahmen gegeben.

Maßnahme 30: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h im Zuge der B313 Zizenhausen im Abschnitt Höhe Haus Meßkircher Str. 101 bis Ortstafel/Nord auf eine Länge von rund 1890 m für Tag und Nacht.

Maßnahme 31: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h im Zuge der B313 Zizenhausen im Abschnitt Ortstafel/Nord bis Höhe Haus Hubweg 81 auf eine Länge von rund 130 m für Tag und Nacht.

Begründung: In den Zeiträumen Tag / Nacht sind 55 / 38 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln im gesundheitskritischen Bereich betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen verdichtet sich ab diesen Werten das Ermessen zum Einschreiten. Weiter sind von Beurteilungspegeln im gesundheitsgefährdenden Bereich 94 / 102 Personen betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen reduziert sich ab diesen Werten das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen. Darüber hinaus sind 126 / 171 Personen von Beurteilungspegeln ab der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung betroffen. Der ebenfalls als Maßnahme vorgesehene Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages allein ist für eine nachhaltige Lärmreduzierung nicht ausreichend.

- **Alternativenprüfung:** Andere Maßnahmen planerischer oder straßenbaulicher Natur kommen hier nicht in Betracht. Eine Umgehungsstraße zur Entlastung der OD ist weder geplant noch in den einschlägigen Maßnahmenplänen (Bundes-, Landesverkehrswegeplan, Kreisstraßenausbauprogramm, FNP) enthalten. Zudem wäre eine Umgehungsstraße in Bezug auf die damit verbundene großflächige, zusätzliche Verlärmung von bis dahin in der Regel ruhigen Gebieten weder zielführend im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie noch verhältnismäßig in Bezug auf bauliche/konstruktive und/oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen im Bestandnetz. Alternativrouten für eine Änderung der

Verkehrsführung stehen im örtlichen Straßennetz nicht zur Verfügung. Eine Verdrängung in das nachgeordnete Straßennetz würde eine zusätzliche Verlärmung in der Fläche bedeuten und widerspräche der Funktion der Bündelung des Verkehrs (und damit auch des Lärmschutzes) auf dem klassifizierten Straßennetz. Lärmsanierungsmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle kommen aus städtebaulichen Gründen und dem fehlenden Platzbedarf hier ebenfalls nicht in Betracht.

- **Interessensabwägung:** Das vorrangige Interesse der Verkehrsteilnehmer*innen, die Ortsdurchfahrt zügig mit der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu durchfahren, wird im Rahmen der Interessenabwägung weitaus weniger gewichtet als die gesundheitlichen Interessen der von Beurteilungspegeln bis zu 74 dB(A) am Tag bzw. 66 dB(A) in der Nacht betroffenen Anwohner*innen.
- **Verkehrsverlagerung:** Durch die innerörtliche Geschwindigkeitsreduzierung auf einer Länge von 1890 m verlängert sich die Durchfahrtszeit (einfach) um 34 Sekunden. Durch die außerörtliche Geschwindigkeitsreduzierung auf einer Länge von 130 m verlängert sich die Fahrtzeit (einfach) um 3 Sekunden. Eine Verdrängung des Verkehrs und Verlagerung in angrenzende Parallelstraßen oder Wohngebiete ist nicht zu befürchten, da es keine adäquaten Ausweichstrecken gibt.
- **Betroffenheit ÖV:** Im Rahmen der Beteiligung sind entsprechende Rückmeldungen bzw. Stellungnahmen zu negativen Auswirkungen auf den ÖV eingegangen. Die Belange des ÖV werden dahingehend berücksichtigt, dass auf den betroffenen Strecken Temporeduzierung von 50 auf 40 km/h als milderer Mittel in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden.
- **Fuß- und Radverkehr:** Zu Fuß gehende und Radfahrende sind von den Maßnahmen nicht beeinträchtigt. Eine flächenhaft sanierte Fahrbahnoberfläche trägt vielmehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr bei. Durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Verkehrssicherheit von zu Fuß gehenden und Radfahrenden sowohl im Längs- als auch Querverkehr erhöht werden.

Wirkungsanalyse: Durch den Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages in Kombination mit den Geschwindigkeitsreduzierungen kann eine Lärmreduzierung von rund 3 dB(A) erreicht werden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes der Runde 4 können die Beurteilungspegel im Bereich der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 / 60 dB(A) nicht an allen Immissionsorten unterschritten werden. Die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung wird im Tageszeitraum von 224 auf 155 Personen und im Nachtzeitraum von 259 auf 182 Personen reduziert. Für die verbleibenden Betroffenen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung kommen unter bestimmten Voraussetzungen Lärmschutzfenster als weitere Maßnahme in Betracht.

3.2.3 Östliche Ortsteile / Ortslagen

Im östlichen Gemeindegebiet verläuft die Landesstraße L194 durch die Ortsteile Mahlspüren im Tal und Winterspüren, die Landesstraße L205 durch den Ortsteil Seelfingen sowie die Kreisstraße 6104 durch die Ortslage Ursaul.

Im Ortsteil Seelfingen und in der Ortslage Ursaul sind keine Betroffenheiten über den Auslösewerten für die Lärmsanierung bzw. den Ermessenslenkungswerten vorhanden. Für die beiden Ortsdurchfahrten im Zuge der L205 bzw. K6104 sind aus dem Lärmaktionsplan der Runde 4 keine Lärmsanierungsmaßnahmen ableitbar.

Für die Ortsteile Mahlspüren im Tal und Winterspüren werden die nachstehenden Lärmsanierungsmaßnahmen vorgeschlagen.

3.2.3.1 Mahlspüren im Tal, L194 Pfullendorfer Straße

Die erste Gebäudereihe im Zuge der L194 Pfullendorfer Straße ist am Tag von Beurteilungspegeln bis 71 und in der Nacht bis 63 dB(A) betroffen.

Tabelle 17: Betroffenheitsanalyse L194 Pfullendorfer Straße

Betroffenheitsanalyse	Tag (6 – 22 Uhr)			Nacht (22 – 6 Uhr)		
max. Beurteilungspegel	71 dB(A)			63 dB(A)		
EW > Auslösewerte	51			78		
EW ≥ 65 / 67 / 70 Tag bzw. ≥ 55 / 57 / 60 Nacht	51	33	16	30	47	32

Zur Lärminderung kommen kurzfristig eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie mittel- bis langfristige der Einbau lärm mindernden Fahrbahnbeläge in Betracht. Im Rahmen der Lärminderungsplanung Runde 4 werden für die Ortsdurchfahrt L194 Pfullendorfer Straße folgende konkreten Lärmsanierungsmaßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen:

Maßnahme 32: Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der L194 Mahlspüren im Tal im Abschnitt Ortstafel West bis Rahneggstraße auf eine Länge von rund 450 m.

Begründung: Im Tageszeitraum sind 51 und während des Nachtzeitraums 78 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln über den Auslösewerten für die Lärmsanierung betroffen. Damit ist die Voraussetzung für bauliche/konstruktive Lärmsanierungsmaßnahmen gegeben.

Maßnahme 33: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im Zuge der L194 Mahlspüren im Tal im Abschnitt Höhe Brücke Mahlspürer Aach bis Rahneggstraße auf eine Länge von rund 410 m für Tag und Nacht.

Begründung: In den Zeiträumen Tag / Nacht sind 51 / 30 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln im gesundheitskritischen Bereich betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen verdichtet sich ab diesen Werten das Ermessen zum Einschreiten. Weiter sind von Beurteilungspegeln im gesundheitsgefährdenden Bereich 33 / 47 Personen betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen reduziert sich ab diesen Werten das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen. Darüber hinaus sind 16 / 32 Personen von Beurteilungspegeln ab der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung betroffen. Der ebenfalls als Maßnahme vorgesehene Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages allein ist für eine nachhaltige Lärmreduzierung nicht ausreichend.

- **Alternativenprüfung:** Andere Maßnahmen planerischer oder straßenbaulicher Natur kommen hier nicht in Betracht. Eine Umgehungsstraße zur Entlastung der OD ist weder geplant noch in den einschlägigen Maßnahmenplänen (Bundes-, Landesverkehrswegeplan, Kreisstraßenausbauprogramm, FNP) enthalten. Zudem wäre eine Umgehungsstraße in Bezug auf die damit verbundene großflächige, zusätzliche Verlärmung von bis dahin in der Regel ruhigen Gebieten weder zielführend im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie noch verhältnismäßig in Bezug auf bauliche/konstruktive und/oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen im Bestandnetz. Alternativrouten für eine Änderung der Verkehrsführung stehen im örtlichen Straßennetz nicht zur Verfügung. Eine Verdrängung in das nachgeordnete Straßennetz würde eine zusätzliche Verlärmung in der Fläche bedeuten und widerspräche der Funktion der Bündelung des Verkehrs (und damit auch des Lärmschutzes) auf dem klassifizierten Straßennetz. Lärmsanierungsmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle kommen aus städtebaulichen Gründen und dem fehlenden Platzbedarf hier ebenfalls nicht in Betracht.
- **Interessensabwägung:** Das vorrangige Interesse der Verkehrsteilnehmer*innen, die Ortsdurchfahrt zügig mit der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu durchfahren, wird im Rahmen der Interessenabwägung weitaus weniger gewichtet als die gesundheitlichen Interessen der von Beurteilungspegeln bis zu 71 dB(A) am Tag bzw. 63 dB(A) in der Nacht betroffenen Anwohner*innen.
- **Verkehrsverlagerung:** Durch die Geschwindigkeitsreduzierung auf einer Länge von 410 m verlängert sich die Durchfahrtszeit (einfach) um 20 Sekunden. Entsprechend Kooperationserlass 02/2023 wird eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme erst bei mehr als 30 Sekunden als ausschlaggebend erachtet.
- **Betroffenheit ÖV:** Im Rahmen der Beteiligung sind entsprechende Rückmeldungen bzw. Stellungnahmen zu negativen Auswirkungen auf den ÖV eingegangen. Von einer Berücksichtigung der Belange des ÖV (Temporeduzierung auf 40 km/h als milderes Mittel) wird in diesem Abschnitt aus den folgenden Gründen abgewichen:
 - Gefahrenstelle durch Lkw-Verkehr
- **Fuß- und Radverkehr:** Zu Fuß gehende und Radfahrende sind von den Maßnahmen nicht beeinträchtigt. Eine flächenhaft sanierte Fahrbahnoberfläche trägt vielmehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr bei. Durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Verkehrssicherheit von zu Fuß gehenden und Radfahrenden sowohl im Längs- als auch Querverkehr erhöht werden.

Wirkungsanalyse: Durch den Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages in Kombination mit der Geschwindigkeitsreduzierung kann eine Lärmreduzierung von rund 0 bis 2 dB(A) erreicht werden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes der Runde 4 können die Beurteilungspegel im Bereich der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 / 60 dB(A) nicht an allen Immissionsorten unterschritten werden. Die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung wird im Tageszeitraum von 51 auf 9 Personen und im Nachtzeitraum von 78 auf 13 Personen reduziert. Für die verbleibenden Betroffenen

über den Auslösewerten für die Lärmsanierung kommen unter bestimmten Voraussetzungen Lärmschutzfenster als weitere Maßnahme in Betracht.

3.2.3.2 Winterspüren, L194 Linzgaustraße

Die erste Gebäudereihe im Zuge der L194 Linzgaustraße ist am Tag von Beurteilungspegeln bis 70 und in der Nacht bis 62 dB(A) betroffen.

Tabelle 18: Betroffenheitsanalyse L194 Linzgaustraße

Betroffenheitsanalyse	Tag (6 – 22 Uhr)			Nacht (22 – 6 Uhr)		
max. Beurteilungspegel	70 dB(A)			62 dB(A)		
EW > Auslösewerte	32			74		
EW ≥ 65 / 67 / 70 Tag bzw. ≥ 55 / 57 / 60 Nacht	14	15	4	48	11	15

Zur Lärminderung kommen kurzfristig eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie mittel- bis langfristige der Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge in Betracht. Im Rahmen der Lärminderungsplanung Runde 4 werden für die Ortsdurchfahrt L194 Linzgaustraße folgende konkreten Lärmsanierungsmaßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen:

Maßnahme 34: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der L194 Winterspüren im Abschnitt Ortstafel West bis Ortstafel Ost auf eine Länge von rund 930 m.

Begründung: Im Tageszeitraum sind 32 und während des Nachtzeitraums 74 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln über den Auslösewerten für die Lärmsanierung betroffen. Damit ist die Voraussetzung für bauliche/konstruktive Lärmsanierungsmaßnahmen gegeben.

Maßnahme 35: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h im Zuge der L194 Winterspüren im Abschnitt Ortstafel West bis Ortstafel Ost auf eine Länge von rund 930 m für Tag und Nacht.

Begründung: In den Zeiträumen Tag / Nacht sind 14 / 48 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln im gesundheitskritischen Bereich betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen verdichtet sich ab diesen Werten das Ermessen zum Einschreiten. Weiter sind von Beurteilungspegeln im gesundheitsgefährdenden Bereich 15 / 11 Personen betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen reduziert sich ab diesen Werten das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen. Darüber hinaus sind 4 / 15 Personen von Beurteilungspegeln ab der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung betroffen. Der ebenfalls als Maßnahme vorgesehene Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages allein ist für eine nachhaltige Lärmreduzierung nicht ausreichend.

- **Alternativenprüfung:** Andere Maßnahmen planerischer oder straßenbaulicher Natur kommen hier nicht in Betracht. Eine Umgehungsstraße zur Entlastung der OD ist weder geplant noch in den einschlägigen Maßnahmenplänen (Bundes-, Landesverkehrswegeplan, Kreisstraßenbauprogramm, FNP) enthalten. Zudem wäre eine Umgehungsstraße in Bezug auf die damit verbundene großflächige, zusätzliche Verlärmung von bis dahin in der Regel ruhigen Gebieten weder zielführend im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie noch verhältnismäßig in Bezug auf bauliche/konstruktive und/oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen im Bestandnetz. Alternativrouten für eine Änderung der Verkehrsführung stehen im örtlichen Straßennetz nicht zur Verfügung. Eine Verdrängung

in das nachgeordnete Straßennetz würde eine zusätzliche Verlärmung in der Fläche bedeuten und widerspräche der Funktion der Bündelung des Verkehrs (und damit auch des Lärmschutzes) auf dem klassifizierten Straßennetz. Lärmsanierungsmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle kommen aus städtebaulichen Gründen und dem fehlenden Platzbedarf hier ebenfalls nicht in Betracht.

- **Interessensabwägung:** Das vorrangige Interesse der Verkehrsteilnehmer*innen, die Ortsdurchfahrt zügig mit der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu durchfahren, wird im Rahmen der Interessenabwägung weitaus weniger gewichtet als die gesundheitlichen Interessen der von Beurteilungspegeln bis zu 70 dB(A) am Tag bzw. 62 dB(A) in der Nacht betroffenen Anwohner*innen.
- **Verkehrsverlagerung:** Durch die Geschwindigkeitsreduzierung auf einer Länge von 930 m verlängert sich die Durchfahrtszeit (einfach) um 17 Sekunden. Entsprechend Kooperationserlass 02/2023 wird eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme erst bei mehr als 30 Sekunden als ausschlaggebend erachtet.
- **Betroffenheit ÖV:** Im Rahmen der Beteiligung sind entsprechende Rückmeldungen bzw. Stellungnahmen zu negativen Auswirkungen auf den ÖV eingegangen. Die Belange des ÖV werden dahingehend berücksichtigt, dass auf den betroffenen Strecken Temporeduzierung von 50 auf 40 km/h als milderes Mittel in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden.
- **Fuß- und Radverkehr:** Zu Fuß gehende und Radfahrende sind von den Maßnahmen nicht beeinträchtigt. Eine flächenhaft sanierte Fahrbahnoberfläche trägt vielmehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr bei. Durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Verkehrssicherheit von zu Fuß gehenden und Radfahrenden sowohl im Längs- als auch Querverkehr erhöht werden.

Wirkungsanalyse: Durch den Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages in Kombination mit der Geschwindigkeitsreduzierung kann eine Lärmreduzierung von rund 2 bis 4 dB(A) erreicht werden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes der Runde 4 können die Beurteilungspegel im Bereich der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 / 60 dB(A) unterschritten werden (Ziel 1). Es verbleiben jedoch gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel über 67 / 57 dB(A). Die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung wird im Tageszeitraum von 32 auf 12 Personen und im Nachtzeitraum von 74 auf 6 Personen reduziert. Für die verbleibenden Betroffenen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung kommen unter bestimmten Voraussetzungen Lärmschutzfenster als weitere Maßnahme in Betracht.

3.2.4 Südliche Ortsteile / Ortslagen

Im Ortsteil Espasingen werden die Bundesstraßen B34 (Meersburger Straße, Riedstraße) und B313 (Riedstraße, Zielstraße) in der Lärmkartierung berücksichtigt. Aufgrund der festgestellten und in den Plänen und Tabellen dokumentierten Betroffenheiten werden in Espasingen Lärmsanierungsmaßnahmen für die Riedstraße (B34, B1313) und die Zielstraße (B313) vorgeschlagen.

Im Ortsteil Wahlwies werden die Kreisstraßen K6117 (Orsinger Straße), K6118 (Espasinger Straße) und K6165 (Stahlinger Straße, Leonhardstraße) in der Lärmkartierung berücksichtigt. Aufgrund der festgestellten und in den Plänen und Tabellen dokumentierten Betroffenheiten werden in Espasingen Lärmsanierungsmaßnahmen für die Leonhardstraße (K6165) vorgeschlagen.

3.2.4.1 Espasingen, B34 Riedstraße

Die erste Gebäudereihe im Zuge der B34 Riedstraße ist am Tag von Beurteilungspegeln bis 72 und in der Nacht bis 66 dB(A) betroffen.

Tabelle 19: Betroffenheitsanalyse B34 Riedstraße

Betroffenheitsanalyse	Tag (6 – 22 Uhr)			Nacht (22 – 6 Uhr)		
max. Beurteilungspegel	72 dB(A)			66 dB(A)		
EW > Auslösewerte	11			13		
EW ≥ 65 / 67 / 70 Tag bzw. ≥ 55 / 57 / 60 Nacht	13	7	4	20	2	11

Zur Lärminderung kommen kurzfristig eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie mittel- bis langfristige der Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge in Betracht. Im Rahmen der Lärminderungsplanung Runde 4 werden für die Ortsdurchfahrt B34 Riedstraße folgende konkreten Lärmsanierungsmaßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen:

Maßnahme 36: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der Ortsdurchfahrt B34 Espasingen (Riedstraße) im Abschnitt K6102 Espasinger Straße bis B313 Riedstraße auf eine Länge von rund 210 m.

Begründung: Im Tageszeitraum sind 11 und während des Nachtzeitraums 13 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln über den Auslösewerten für die Lärmsanierung betroffen. Damit ist die Voraussetzung für bauliche/konstruktive Lärmsanierungsmaßnahmen gegeben.

Maßnahme 37: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h im Zuge der Ortsdurchfahrt B34 Espasingen (Riedstraße) im Abschnitt K6102 Espasinger Straße bis B313 Riedstraße auf eine Länge von rund 210 m für Tag und Nacht.

Begründung: In den Zeiträumen Tag / Nacht sind 13 / 20 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln im gesundheitskritischen Bereich betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen verdichtet sich ab diesen Werten das Ermessen zum Einschreiten. Weiter sind von Beurteilungspegeln im gesundheitsgefährdenden Bereich 7 / 2 Personen betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen reduziert sich ab diesen Werten das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen. Darüber hinaus sind 4 / 11 Personen von Beurteilungspegeln ab der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung betroffen. Der ebenfalls als Maßnahme vorgesehene Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages allein ist für eine nachhaltige Lärmreduzierung nicht ausreichend.

- **Alternativenprüfung:** Eine deutliche, lärmrelevante Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Zuge der Tuttlinger Straße kann erst mit Verkehrsfreigabe der B34 / B313 OU Espasingen erreicht werden. Bis dahin kommen andere als die vorgeschlagenen Maßnahmen hier nicht in Betracht. Alternativrouten für eine Änderung der Verkehrsführung stehen im örtlichen Straßennetz nicht zur Verfügung. Eine Verdrängung in das nachgeordnete Straßennetz würde eine zusätzliche Verlärmung in der Fläche bedeuten und

widersprüche der Funktion der Bündelung des Verkehrs (und damit auch des Lärmschutzes) auf dem klassifizierten Straßennetz. Lärmsanierungsmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle kommen aus städtebaulichen Gründen und dem fehlenden Platzbedarf hier ebenfalls nicht in Betracht.

- **Interessensabwägung:** Das vorrangige Interesse der Verkehrsteilnehmer*innen, die Ortsdurchfahrt zügig mit der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu durchfahren, wird im Rahmen der Interessenabwägung weitaus weniger gewichtet als die gesundheitlichen Interessen der von Beurteilungspegeln bis zu 72 dB(A) am Tag bzw. 66 dB(A) in der Nacht betroffenen Anwohner*innen.
- **Verkehrsverlagerung:** Durch die Geschwindigkeitsreduzierung auf einer Länge von 210 m verlängert sich die Durchfahrtszeit (einfach) um 4 Sekunden. Entsprechend Kooperationserlass 02/2023 wird eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme erst bei mehr als 30 Sekunden als ausschlaggebend erachtet.
- **Betroffenheit ÖV:** Im Rahmen der Beteiligung sind entsprechende Rückmeldungen bzw. Stellungnahmen zu negativen Auswirkungen auf den ÖV eingegangen. Die Belange des ÖV werden dahingehend berücksichtigt, dass auf den betroffenen Strecken Temporeduzierung von 50 auf 40 km/h als milderer Mittel in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden.
- **Fuß- und Radverkehr:** Zu Fuß gehende und Radfahrende sind von den Maßnahmen nicht beeinträchtigt. Eine flächenhaft sanierte Fahrbahnoberfläche trägt vielmehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr bei. Durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Verkehrssicherheit von zu Fuß gehenden und Radfahrenden sowohl im Längs- als auch Querverkehr erhöht werden.

Wirkungsanalyse: Durch den Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages in Kombination mit der Geschwindigkeitsreduzierung kann eine Lärmreduzierung von rund 4 bis 5 dB(A) erreicht werden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes der Runde 4 können die Beurteilungspegel im Bereich der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 / 60 dB(A) nicht an allen Immissionsorten unterschritten werden. Die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung wird im Tageszeitraum von 11 auf 1 Personen und im Nachtzeitraum von 13 auf 11 Personen reduziert. Für die verbleibenden Betroffenen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung kommen unter bestimmten Voraussetzungen Lärmschutzfenster als weitere Maßnahme in Betracht.

3.2.4.2 Espasingen, B313 Riedstraße / Zielstraße

Die erste Gebäudereihe im Zuge der B313 Riedstraße / Zielstraße ist am Tag von Beurteilungspegeln bis 71 und in der Nacht bis 63 dB(A) betroffen.

Tabelle 20: Betroffenheitsanalyse B313 Riedstraße / Zielstraße

Betroffenheitsanalyse	Tag (6 – 22 Uhr)			Nacht (22 – 6 Uhr)		
max. Beurteilungspegel	71 dB(A)			63 dB(A)		
EW > Auslösewerte	99			130		
EW ≥ 65 / 67 / 70 Tag bzw. ≥ 55 / 57 / 60 Nacht	31	79	20	2	78	52

Zur Lärminderung kommen kurzfristig eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie mittel- bis langfristige der Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge in Betracht. Im Rahmen der Lärminderungsplanung Runde 4 werden für die Ortsdurchfahrt B313 Riedstraße / Zielstraße folgende konkreten Lärmsanierungsmaßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen:

Maßnahme 38: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der Ortsdurchfahrt B313 Espasingen (Riedstraße, Zielstraße) im Abschnitt Bündtstraße bis Höhe Haus Zielstraße 28 auf eine Länge von rund 520 m.

Begründung: Im Tageszeitraum sind 99 und während des Nachtzeitraums 130 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln über den Auslösewerten für die Lärmsanierung betroffen. Damit ist die Voraussetzung für bauliche/konstruktive Lärmsanierungsmaßnahmen gegeben.

Maßnahme 39: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h im Zuge der Ortsdurchfahrt B313 Espasingen (Riedstraße, Zielstraße) im Abschnitt Bündtstraße bis Höhe Haus Zielstraße 28 auf eine Länge von rund 520 m für Tag und Nacht.

Begründung: In den Zeiträumen Tag / Nacht sind 31 / 2 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln im gesundheitskritischen Bereich betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen vermindert sich ab diesen Werten das Ermessen zum Einschreiten. Weiter sind von Beurteilungspegeln im gesundheitsgefährdenden Bereich 79 / 78 Personen betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen reduziert sich ab diesen Werten das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen. Darüber hinaus sind 20 / 52 Personen von Beurteilungspegeln ab der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung betroffen. Der ebenfalls als Maßnahme vorgesehene Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages allein ist für eine nachhaltige Lärmreduzierung nicht ausreichend.

- **Alternativenprüfung:** Eine deutliche, lärmrelevante Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Zuge der Tuttlinger Straße kann erst mit Verkehrsfreigabe der B34 / B313 OU Espasingen erreicht werden. Bis dahin kommen andere als die vorgeschlagenen Maßnahmen hier nicht in Betracht. Alternativrouten für eine Änderung der Verkehrsführung stehen im örtlichen Straßennetz nicht zur Verfügung. Eine Verdrängung in das nachgeordnete Straßennetz würde eine zusätzliche Verlärmung in der Fläche bedeuten und widerspräche der Funktion der Bündelung des Verkehrs (und damit auch des Lärmschutzes) auf dem klassifizierten Straßennetz. Lärmsanierungsmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle kommen aus städtebaulichen Gründen und dem fehlenden Platzbedarf hier ebenfalls nicht in Betracht.

- **Interessensabwägung:** Das vorrangige Interesse der Verkehrsteilnehmer*innen, die Ortsdurchfahrt zügig mit der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu durchfahren, wird im Rahmen der Interessenabwägung weitaus weniger gewichtet als die gesundheitlichen Interessen der von Beurteilungspegeln bis zu 71 dB(A) am Tag bzw. 63 dB(A) in der Nacht betroffenen Anwohner*innen.
- **Verkehrsverlagerung:** Durch die Geschwindigkeitsreduzierung auf einer Länge von 520 m verlängert sich die Durchfahrtszeit (einfach) um 9 Sekunden. Entsprechend Kooperationserlass 02/2023 wird eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme erst bei mehr als 30 Sekunden als ausschlaggebend erachtet.
- **Betroffenheit ÖV:** Im Rahmen der Beteiligung sind entsprechende Rückmeldungen bzw. Stellungnahmen zu negativen Auswirkungen auf den ÖV eingegangen. Die Belange des ÖV werden dahingehend berücksichtigt, dass auf den betroffenen Strecken Temporeduzierung von 50 auf 40 km/h als milderes Mittel in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden.
- **Fuß- und Radverkehr:** Zu Fuß gehende und Radfahrende sind von den Maßnahmen nicht beeinträchtigt. Eine flächenhaft sanierte Fahrbahnoberfläche trägt vielmehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr bei. Durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Verkehrssicherheit von zu Fuß gehenden und Radfahrenden sowohl im Längs- als auch Querverkehr erhöht werden.

Wirkungsanalyse: Durch den Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages in Kombination mit der Geschwindigkeitsreduzierung kann eine Lärmreduzierung von rund 3 bis 4 dB(A) erreicht werden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes der Runde 4 können die Beurteilungspegel im Bereich der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 / 60 dB(A) unterschritten werden (Ziel 1). Es verbleiben jedoch gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel über 67 / 57 dB(A). Die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung wird im Tageszeitraum von 99 auf 24 Personen und im Nachtzeitraum von 130 auf 38 Personen reduziert. Für die verbleibenden Betroffenen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung kommen unter bestimmten Voraussetzungen Lärmschutzfenster als weitere Maßnahme in Betracht.

3.2.4.3 Wahlwies, K6165 Leonhardstraße

Die erste Gebäudereihe im Zuge der K6165 Leonhardstraße ist am Tag von Beurteilungspegeln bis 70 und in der Nacht bis 62 dB(A) betroffen.

Tabelle 21: Betroffenheitsanalyse K6165 Leonhardstraße

Betroffenheitsanalyse	Tag (6 – 22 Uhr)			Nacht (22 – 6 Uhr)		
max. Beurteilungspegel	70 dB(A)			61 dB(A)		
EW > Auslösewerte	58			87		
EW ≥ 65 / 67 / 70 Tag bzw. ≥ 55 / 57 / 60 Nacht	94	41	6	105	49	10

Zur Lärminderung kommen kurzfristig eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie mittel- bis langfristige der Einbau lärm mindernder Fahrbahnbeläge in Betracht. Im Rahmen

der Lärminderungsplanung Runde 4 werden für die Ortsdurchfahrt K6165 Leonhardstraße folgende konkreten Lärmsanierungsmaßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen:

Maßnahme 40: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der Ortsdurchfahrt K6165 Wahlwies (Leonhardstraße) im Abschnitt K6117 Orsinger Straße bis Höhe Haus Leonhardstraße 68 auf eine Länge von rund 945 m.

Begründung: Im Tageszeitraum sind 58 und während des Nachtzeitraums 87 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln über den Auslösewerten für die Lärmsanierung betroffen. Damit ist die Voraussetzung für bauliche/konstruktive Lärmsanierungsmaßnahmen gegeben.

Maßnahme 41: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h im Zuge der Ortsdurchfahrt K6165 Wahlwies (Leonhardstraße) im Abschnitt K6117 Orsinger Straße bis Höhe Haus Leonhardstraße 68 auf eine Länge von rund 945 m für Tag und Nacht.

Begründung: In den Zeiträumen Tag / Nacht sind 94 / 105 Einwohner*innen (EW) von Beurteilungspegeln im gesundheitskritischen Bereich betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen verdichtet sich ab diesen Werten das Ermessen zum Einschreiten. Weiter sind von Beurteilungspegeln im gesundheitsgefährdenden Bereich 41 / 49 Personen betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen reduziert sich ab diesen Werten das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen. Darüber hinaus sind 6 / 10 Personen von Beurteilungspegeln ab der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung betroffen. Der ebenfalls als Maßnahme vorgesehene Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages allein ist für eine nachhaltige Lärmreduzierung nicht ausreichend.

- **Alternativenprüfung:** Andere Maßnahmen planerischer oder straßenbaulicher Natur kommen hier nicht in Betracht. Eine Umgehungsstraße zur Entlastung der OD ist weder geplant noch in den einschlägigen Maßnahmenplänen (Bundes-, Landesverkehrswegeplan, Kreisstraßenausbauprogramm, FNP) enthalten. Zudem wäre eine Umgehungsstraße in Bezug auf die damit verbundene großflächige, zusätzliche Verlärmung von bis dahin in der Regel ruhigen Gebieten weder zielführend im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie noch verhältnismäßig in Bezug auf bauliche/konstruktive und/oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen im Bestandnetz. Alternativrouten für eine Änderung der Verkehrsführung stehen im örtlichen Straßennetz nicht zur Verfügung. Eine Verdrängung in das nachgeordnete Straßennetz würde eine zusätzliche Verlärmung in der Fläche bedeuten und widerspräche der Funktion der Bündelung des Verkehrs (und damit auch des Lärmschutzes) auf dem klassifizierten Straßennetz. Lärmsanierungsmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle kommen aus städtebaulichen Gründen und dem fehlenden Platzbedarf hier ebenfalls nicht in Betracht.
- **Interessensabwägung:** Das vorrangige Interesse der Verkehrsteilnehmer*innen, die Ortsdurchfahrt zügig mit der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu durchfahren, wird im Rahmen der Interessenabwägung weitaus weniger gewichtet als die gesundheitlichen Interessen der von Beurteilungspegeln bis zu 70 dB(A) am Tag bzw. 61 dB(A) in der Nacht betroffenen Anwohner*innen.
- **Verkehrsverlagerung:** Durch die Geschwindigkeitsreduzierung auf einer Länge von 945 m verlängert sich die Durchfahrtszeit (einfach) um 17 Sekunden. Entsprechend

Kooperationserlass 02/2023 wird eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme erst bei mehr als 30 Sekunden als ausschlaggebend erachtet.

- **Betroffenheit ÖV:** Im Rahmen der Beteiligung sind entsprechende Rückmeldungen bzw. Stellungnahmen zu negativen Auswirkungen auf den ÖV eingegangen. Die Belange des ÖV werden dahingehend berücksichtigt, dass auf den betroffenen Strecken Temporeduzierung von 50 auf 40 km/h als milderer Mittel in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden.
- **Fuß- und Radverkehr:** Zu Fuß gehende und Radfahrende sind von den Maßnahmen nicht beeinträchtigt. Eine flächenhaft sanierte Fahrbahnoberfläche trägt vielmehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr bei. Durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Verkehrssicherheit von zu Fuß gehenden und Radfahrenden sowohl im Längs- als auch Querverkehr erhöht werden.

Wirkungsanalyse: Durch den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages in Kombination mit der Geschwindigkeitsreduzierung kann eine Lärmreduzierung von rund 2 bis 3 dB(A) erreicht werden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes der Runde 4 können die Beurteilungspegel im Bereich der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 / 60 dB(A) unterschritten werden (Ziel 1). Es verbleiben jedoch gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel über 67 / 57 dB(A). Die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung wird im Tageszeitraum von 58 auf 13 Personen und im Nachtzeitraum von 87 auf 25 Personen reduziert. Für die verbleibenden Betroffenen über den Auslösewerten für die Lärmsanierung kommen unter bestimmten Voraussetzungen Lärmschutzfenster als weitere Maßnahme in Betracht.

3.3 Passiver Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung

Durch die vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen kann die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Personen wie in der Wirkungsanalyse aufgezeigt reduziert werden. Dennoch verbleiben auf einzelnen Abschnitten noch lärmbeeinträchtigten Einwohner*innen. Die betroffenen Gebäude sind in den Plandarstellungen x.5 (Tag) und x.6 (Nacht) entsprechend farblich gekennzeichnet.

Auch außerhalb der Ortslagen gibt es vereinzelt Wohngebäude, die hohen bzw. sehr hohen Beurteilungspegeln ausgesetzt sind (siehe Maßnahmentabelle "Wohngebäude außerorts"). Für diese Gebäude sind baulich / konstruktive bzw. verkehrsrechtliche Lärminderungsmaßnahmen in der Regel nicht verhältnismäßig, weshalb für diese Gebäude im Rahmen des Lärmaktionsplanes der Runde 4 Lärmschutzfenster vorgeschlagen werden.

Neben den bereits besprochenen, aktiven Lärmsanierungsmaßnahmen besteht auch die Möglichkeit für passiven Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung an Bundes- und Landesstraßen. Zu den passiven Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden zählt unter anderem der Einbau von Lärmschutzfenstern. Derartige Baukosten können unter bestimmten Voraussetzungen bis zu einem Anteil von 75 % gefördert werden.

Voraussetzung für die Förderung baulicher Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes oder des Landes sind u.a.:

- Die Auslösewerte (Lärmbelastung in dB(A)) der Lärmsanierung sind an einer schutzbedürftigen Gebäudefassade überschritten.
- Die bauliche Anlage wurde vor dem 01.04.1974 errichtet bzw. der Bebauungsplan wurde vor diesem Datum erstellt.
- Förderfähig sind Gebäude, die im Rahmen der Lärmsanierung noch keine Zuschüsse erhalten haben und die die Fördervoraussetzungen erfüllen.

Als Nachweis des ersten Förderkriteriums sind in den Gebäudelärmkarten x.5 (Tag, 06 – 22 Uhr) und x.6 (Nacht, 22 – 06 Uhr) diejenigen Gebäude farbig markiert, an denen auch nach Umsetzung der vorgeschlagenen Lärmsanierungsmaßnahmen der jeweilige Gebäude-Maximalpegel über den Auslösewerten für die Lärmsanierung liegt. Ergänzend zu den Plänen sind in [Anlage 5](#) die entsprechenden tabellarischen Auswertungen für die Planungskartierung zu finden.

Wenn die oben beschriebenen Voraussetzungen erfüllt sind, kann vom Eigentümer ein Antrag auf Förderung passiver Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Einbau von Lärmschutzfenstern) beim zuständigen Regierungspräsidium gestellt werden. Lärmsanierung beruht auf haushaltsrechtlichen Regelungen und wird im Rahmen der vorhandenen finanziellen Haushaltsmittel als freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers durchgeführt. Ein Rechtsanspruch besteht nicht.

Hinweise, Informationen und die erforderlichen Antragsunterlagen können im Internet unter <https://rp.baden-wuerttemberg.de/Themen/Verkehr/Laerm/Seiten/default.aspx> heruntergeladen werden.

3.4 Ruhige Gebiete

Ein weiteres Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Prüfung, ob Flächen mit einer zufriedenstellenden Lärmsituation vorhanden sind und diese auch für die Zukunft als „ruhige Gebiete“ zu erhalten. Prinzipiell besteht keine Verpflichtung im Lärmaktionsplan ein oder mehrere „ruhige Gebiete“ auszuweisen – es besteht gleichwohl die Verpflichtung, sich im Rahmen der Lärmaktionsplanung mit der Thematik zu beschäftigen und, falls kein „ruhiges Gebiet“ ausgewiesen werden soll, den Abwägungsprozess nachvollziehbar zu begründen und zu dokumentieren.

In diese Prüfung können nicht nur außerhalb der Ortslage gelegene Flächen wie z. B. Wälder, Natur- oder Landschaftsschutzgebiete, etc. aufgenommen werden. Es sollten auch Flächen innerhalb der Ortslage geprüft werden, die beispielsweise der nähräumigen, kurzzeitigen Erholung (z. B. während der Mittagspause oder der Abendstunden) dienen können. Eine Übersicht über potenziell in Frage kommende Flächen im Gemeindegebiet ist in [Anlage 3](#) zu finden.

In den Plänen der [Planreihe 6](#) sind die nachfolgend aufgelisteten Erholungsflächen der Stadt Stockach in ihrer Lage zu den Ortslagen und im Zusammenhang mit der Rasterlärmkarte aus Planreihe 1 abgebildet. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung Runde 4 werden für Stockach folgende konkreten Flächen zur Eignungsprüfung als „Ruhige Gebiete“ vorgeschlagen:

[Ruhiges Gebiet 1:](#) Übernahme des südöstlich der Kernstadt Stockach gelegenen "Aachpark" mit einer Fläche von rund 3,3 ha als ruhiges Gebiet im Rahmen der Lärmaktionsplanung.

[Begründung:](#) Der „Aachpark“ ist eine innerstädtische Naherholungsfläche, die derzeit vor allem von Sportanlagen, Biotopen und Wald geprägt ist. Viele Stockacher Bürgerinnen und Bürger halten

sich hier auf und gehen dort spazieren. In den nächsten Jahren soll diese Fläche in Abhängigkeit finanzieller Mittel weiter aufgewertet werden.

Ruhiges Gebiet 2: Übernahme der südlich der Kernstadt Stockach gelegenen "Naturnaherholung Stockach" mit einer Fläche von rund 9,1 ha als ruhiges Gebiet im Rahmen der Lärmaktionsplanung.

Begründung: Die „Naturnaherholung Stockach“ im Bereich der Gewanne Kniebreche/Bogental entlang der Stockacher Aach und des Dietschebaches ist eine Naherholungsfläche, die von Biotopen, ökologischen Ausgleichsflächen und Wald geprägt ist. Der Bereich ist für Spaziergänger und Fahrradfahrer attraktiv. Große Teile der Flächen werden mittels Beweidung von Bewuchs freigehalten.

4. Beteiligung der Öffentlichkeit

Der Gemeinderat Stockach hat die oben beschriebenen Ergebnisse der erweiterten Lärmkartierung in der öffentlichen Sitzung am [22.01.2025](#) zur Kenntnis genommen und für die förmliche Beteiligung der Bürger*innen an der Lärmaktionsplanung freigegeben.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung wurde am [21.02.2025](#) ortsüblich bekanntgegeben.

Im Zeitraum vom [22.02.2025](#) bis einschließlich [21.03.2025](#) waren die Bürger*innen aufgefordert, sich zur Lärmkartierung zu äußern und aktiv an der Lärmaktionsplanung mitzuwirken. Jeder hatte die Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung.

Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit sind insgesamt 13 Stellungnahmen eingegangen. In den eingegangenen Stellungnahmen sind keine neuen Erkenntnisse oder zusätzlichen Maßnahmenvorschläge enthalten, die nicht bereits im Entwurf des Lärmaktionsplanes Stockach der Runde 4 enthalten waren.

Parallel zur Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) und der Nachbarkommunen durchgeführt. Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen sind zehn Stellungnahmen zu den ausgelegten Unterlagen eingegangen.

Eine Zusammenfassung der Rückmeldungen aus der Öffentlichen Auslegung / Beteiligung TÖB mit Beschlussvorschlag ist als Protokoll der öffentlichen Anhörung in [Anlage 6](#) dokumentiert.

5. Zusammenfassung

Im Ergebnis der Abwägung der Verwaltung und der Gemeindegremien werden, unter Berücksichtigung der Lärmkartierung in Runde 4, der Betroffenheitsanalyse, des vorgeschlagenen Lärmminde-rungskonzeptes und der Beteiligung der Öffentlichkeit, nachstehende Maßnahmen zur Lärmmin-derung per Beschluss des Gemeinderates in den Lärmaktionsplan der Runde 4 aufgenommen:

Stockach (Kernstadt) / Hindelwangen

- **Maßnahme 1:** Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der B14 Tuttlinger Straße im Abschnitt B313 (Kreisverkehr) bis Mühlenweg auf eine Länge von rund 150 m.
- **Maßnahme 2:** Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h im Zuge der B14 Tuttlinger Straße im Abschnitt B313 (Kreisverkehr) bis Mühlenweg auf eine Länge von rund 150 m für Tag und Nacht.
- **Maßnahme 4:** Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der B31 Goethestraße im Abschnitt B313 (Kreisverkehr) bis L194 (Kreisverkehr) auf eine Länge von rund 310 m.
- **Maßnahme 5:** Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der B31 Ludwigshafener Straße im Abschnitt L194 (Kreisverkehr) bis Waldstraße auf eine Länge von rund 140 m.
- **Maßnahme 6:** Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der B31 Ludwigshafener Straße im Abschnitt Am Hermannsberg bis Dietsche auf eine Länge von rund 430 m.
- **Maßnahme 7:** Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h im Zuge der B31 Ludwigshafener Straße im Abschnitt L194 (Kreisverkehr) bis Am Hermannsberg auf eine Länge von rund 510 m für Tag und Nacht.
- **Maßnahme 8:** Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h im Zuge der B313 Heinrich-Fahr-Straße im Abschnitt B31 (Lichtsignalanlage) bis Aachenstraße (Kreisverkehr) auf eine Länge von rund 500 m für Tag und Nacht.
- **Maßnahme 9:** Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der B313 Meßkircher Straße im Abschnitt Aachenstraße (Kreisverkehr) bis Höhe Sportplatz Hindelwangen auf eine Länge von rund 1200 m.
- **Maßnahme 10:** Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h im Zuge der B313 Meßkircher Straße im Abschnitt Aachenstraße (Kreisverkehr) bis Höhe Sportplatz Hindelwangen auf eine Länge von rund 1200 m für Tag und Nacht.
- **Maßnahme 11:** Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der B313 Radolfzeller Straße im Abschnitt B313/L194 (Kreisverkehr) bis Industriestraße auf eine Länge von rund 460 m.

- **Maßnahme 12:** Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h im Zuge der B313 Radolfzeller Straße im Abschnitt B313/L194 (Kreisverkehr) bis B31 (Lichtsignalanlage) auf eine Länge von rund 1030 m für Tag und Nacht.
- **Maßnahme 13:** Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der Aachenstraße, Stabelstraße im Abschnitt B313 (Kreisverkehr) bis L194, Stadtwall auf eine Länge von rund 500 m.
- **Maßnahme 14:** Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im Zuge der Aachenstraße, Stabelstraße im Abschnitt B313 (Kreisverkehr) bis L194, Stadtwall auf eine Länge von rund 500 m für Tag und Nacht.
- **Maßnahme 15:** Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der Hägerweg im Abschnitt Aachenstraße bis K6180, Tuttlinger Straße auf eine Länge von rund 440 m.
- **Maßnahme 16:** Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der Winterspürer Str. im Abschnitt Jahnweg bis K6180, Tuttlinger Straße auf eine Länge von rund 270 m.
- **Maßnahme 17:** Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der K6180 Tuttlinger Straße im Abschnitt K6180 Zoznegger Straße bis Conradin-Kreutzer-Straße auf eine Länge von rund 270 m.
- **Maßnahme 18a:** Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im Zuge der K6180 Tuttlinger Straße im Abschnitt K6180 (Kreisverkehr) bis Höhe Haus Tuttlinger Straße 17 auf eine Länge von rund 390 m für Tag und Nacht.
- **Maßnahme 18b:** Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im Zuge der K6180 Tuttlinger Straße im Abschnitt Höhe Haus Tuttlinger Straße 17 bis Goldäcker auf eine Länge von rund 180 m für Tag und Nacht.
- **Maßnahme 19:** Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der K6180 Zoznegger Straße im Abschnitt K6180 Tuttlinger Straße bis Heideweg auf eine Länge von rund 850 m.
- **Maßnahme 20:** Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im Zuge der K6180 Zoznegger Straße im Abschnitt Höhenstraße bis Zufahrt Zoznegger Str./Höhe Haus 60 auf eine Länge von rund 210 m für Tag und Nacht.
- **Maßnahme 21:** Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der L194 Dill-/Goethestr & Stadtwall im Abschnitt B31/L194 (Kreisverkehr) bis L194 (Kreisverkehr) auf eine Länge von rund 920 m.
- **Maßnahme 22a:** Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im Zuge der L194 Dill-/Goethestr & Stadtwall im Abschnitt B31/L194 (Kreisverkehr) bis Talstraße auf eine Länge von rund 450 m für Tag und Nacht.
- **Maßnahme 22b:** Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im Zuge der L194 Dill-/Goethestr & Stadtwall im Abschnitt Höhe Haus Dillstraße 15 bis L194 (Kreisverkehr) auf eine Länge von rund 130 m für Tag und Nacht.

- **Maßnahme 23:** Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der L194 Winterspürer Straße im Abschnitt L194 (Kreisverkehr) bis Am Osterholz auf eine Länge von rund 280 m.
- **Maßnahme 24:** Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h im Zuge der L194 Winterspürer Straße im Abschnitt L194 (Kreisverkehr) bis Am Osterholz auf eine Länge von rund 280 m für Tag und Nacht.

Hoppetenzell, Windegg, Zizenhausen

- **Maßnahme 25:** Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der B313 Hoppetenzell im Abschnitt Schorenweg bis Ortstafel/Nord auf eine Länge von rund 300 m.
- **Maßnahme 26:** Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h im Zuge der B313 Hoppetenzell im Abschnitt Höhe Brehalden bis Ortstafel/Nord auf eine Länge von rund 730 m für Tag und Nacht.
- **Maßnahme 27:** Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der B14 Windegg im Abschnitt Windegger Straße bis Höhe Haus Tuttlinger Straße 141 auf eine Länge von rund 370 m.
- **Maßnahme 28:** Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der B313 Zizenhausen im Abschnitt Zufahrt Lange Straße bis Bahnhofsplatz auf eine Länge von rund 910 m.
- **Maßnahme 29:** Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der B313 Zizenhausen im Abschnitt Höhe Haus Meßkircher Str. 148 bis Schmelzstraße auf eine Länge von rund 200 m.
- **Maßnahme 30:** Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h im Zuge der B313 Zizenhausen im Abschnitt Höhe Haus Meßkircher Str. 101 bis Ortstafel/Nord auf eine Länge von rund 1890 m für Tag und Nacht.
- **Maßnahme 31:** Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h im Zuge der B313 Zizenhausen im Abschnitt Ortstafel/Nord bis Höhe Haus Hubweg 81 auf eine Länge von rund 130 m für Tag und Nacht.

Mahlspüren im Tal / Winterspüren

- **Maßnahme 32:** Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der L194 Mahlspüren im Tal im Abschnitt Ortstafel West bis Rahneggstraße auf eine Länge von rund 450 m.
- **Maßnahme 33:** Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im Zuge der L194 Mahlspüren im Tal im Abschnitt Höhe Brücke Mahlspürer Aach bis Rahneggstraße auf eine Länge von rund 410 m für Tag und Nacht.
- **Maßnahme 34:** Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der L194 Winterspüren im Abschnitt Ortstafel West bis Ortstafel Ost auf eine Länge von rund 930 m.

- **Maßnahme 35:** Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h im Zuge der L194 Winterspüren im Abschnitt Ortstafel West bis Ortstafel Ost auf eine Länge von rund 930 m für Tag und Nacht.

Espasingen / Wahlwies

- **Maßnahme 36:** Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der B34 Espasingen im Abschnitt K6102 Espasinger Straße bis B313 Riedstraße auf eine Länge von rund 210 m.
- **Maßnahme 37:** Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h im Zuge der B34 Espasingen im Abschnitt K6102 Espasinger Straße bis B313 Riedstraße auf eine Länge von rund 210 m für Tag und Nacht.
- **Maßnahme 38:** Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der B313 Espasingen im Abschnitt Bündtstraße bis Höhe Haus Zielstraße 28 auf eine Länge von rund 520 m.
- **Maßnahme 39:** Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h im Zuge der B313 Espasingen im Abschnitt Bündtstraße bis Höhe Haus Zielstraße 28 auf eine Länge von rund 520 m für Tag und Nacht.
- **Maßnahme 40:** Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages (innerorts) im Zuge der K6165 Wahlwies im Abschnitt K6117, Orsinger Straße bis Höhe Haus Leonhardstraße 68 auf eine Länge von rund 945 m.
- **Maßnahme 41:** Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h im Zuge der K6165 Wahlwies im Abschnitt K6117, Orsinger Straße bis Höhe Haus Leonhardstraße 68 auf eine Länge von rund 945 m für Tag und Nacht.

Gemeindegebiet

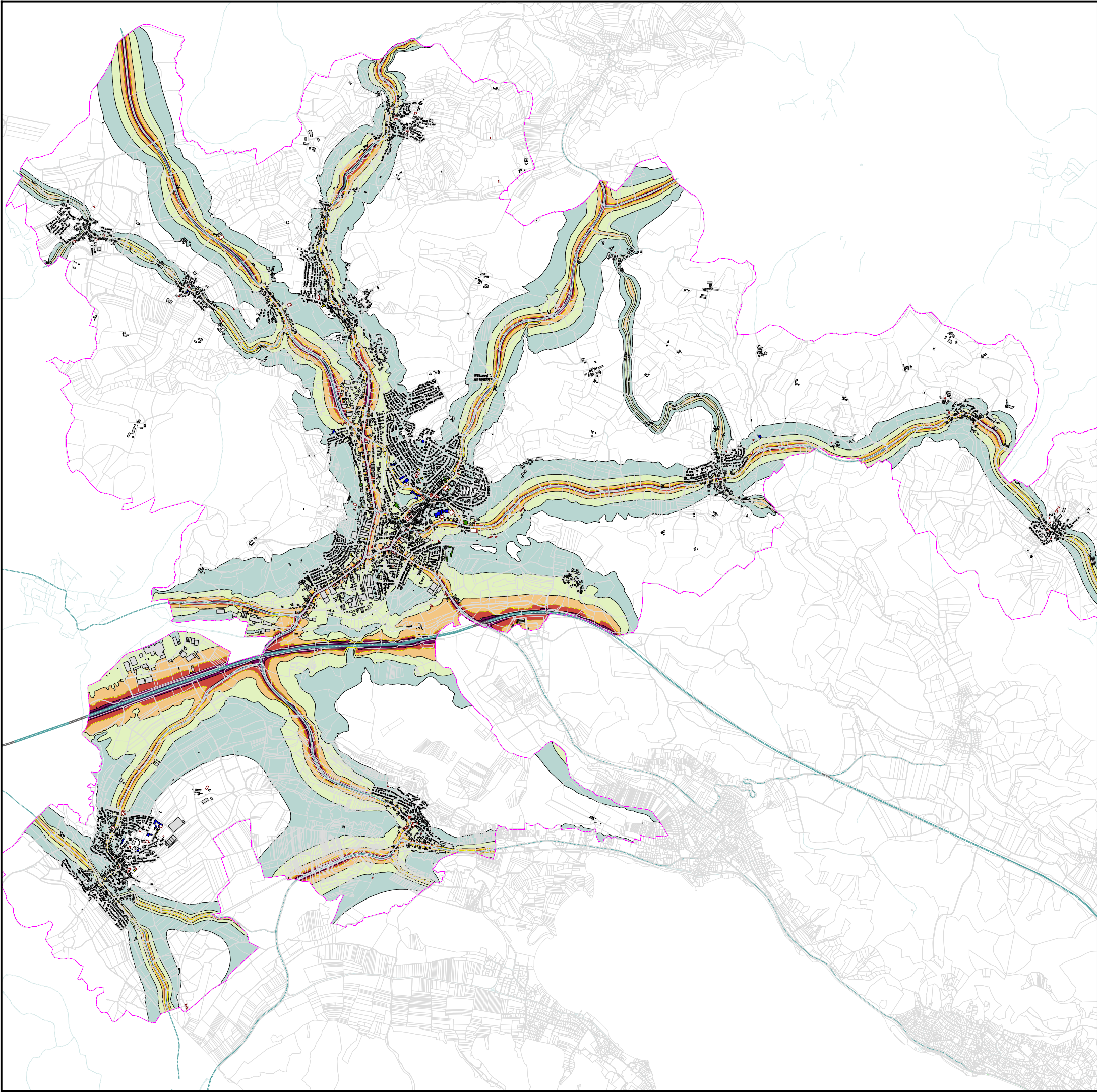
- **Lärmschutzfenster:** Für Wohngebäude, an denen auch nach Umsetzung der vorgeschlagenen Lärm minderungsmaßnahmen die Auslösewerte für die Lärmsanierung nicht unterschritten werden können.
- **Lärmschutzfenster:** Für (vereinzelte) Wohngebäude außerhalb der Ortslagen, welche hohen bzw. sehr hohen Beurteilungspegeln ausgesetzt sind, für die jedoch baulich / konstruktive bzw. verkehrsrechtliche Lärm minderungsmaßnahmen nicht als verhältnismäßig angesehen werden.
- **Ruhige Gebiete:** Übernahme der südöstlich der Kernstadt Stockach gelegenen Fläche "Aachpark" (ca. 3,3 ha) sowie der südlich der Kernstadt Stockach gelegenen Fläche "Naturerholung Stockach" (ca. 9,1 ha) als ruhige Gebiete im Rahmen der Lärmaktionsplanung.

In den verbleibenden drei Ortsteilen Mahlsbüren im Hegau, Raithaslach und Seelfingen sowie in der Ortslage Ursaul sind keine Betroffenheiten über den Auslösewerten für die Lärmsanierung bzw. ab den Ermessenslenkungswerten vorhanden. Für die dortigen Ortsdurchfahrten sind aus dem Lärmaktionsplan der Runde 4 keine Lärmsanierungsmaßnahmen ableitbar.

Ulm, 12.12.2025



Claus Kiener, M. Eng.



Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungsärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm - LrT

BESTAND
Gemeindegebiet

Rasterlärmkarte nach RLS-19
Berechnungshöhe 4 m über Gelände

Plan 1.1

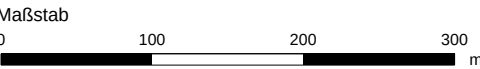
Zeichenerklärung

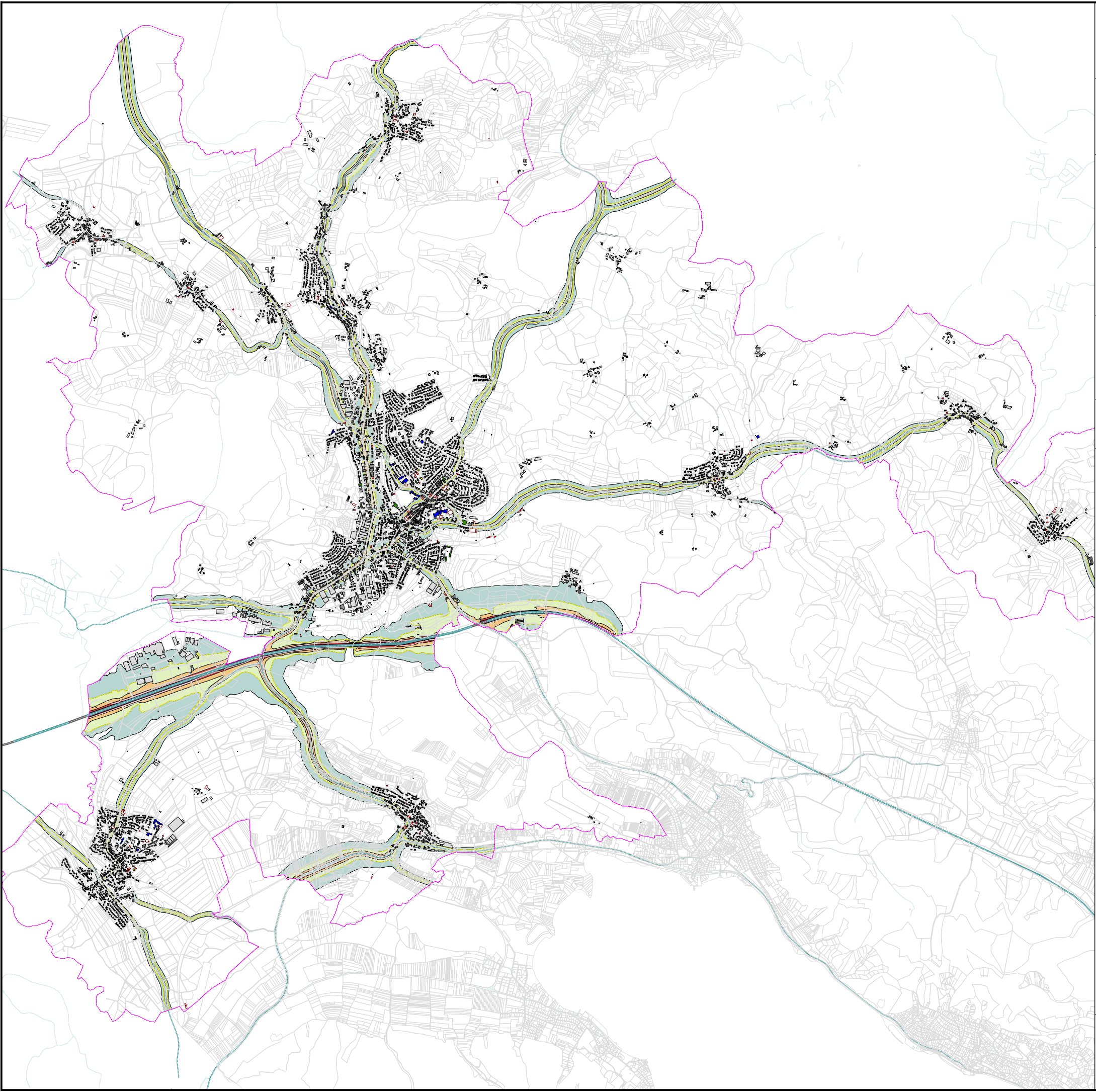
- Hauptnetz (kartiert)
- Nebennetz (nicht kartiert)
- Lärmschutzwand
- Gemeindegrenze
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- öffentliche Gebäude
- Kindergarten
- Schule
- Krankenhaus, Senioren- und Pflegeheim
- Isophone LrT = 65 dB(A)

Beurteilungspegel LrT in dB(A)

Gebäudelärmkarte Nr. 701

- >= 75
- >= 70
- >= 65
- >= 60
- >= 55
- >= 50
- < 50





Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm Nacht - LrN

BESTAND
Gemeindegebiet

Rasterlärmkarte nach RLS-19
Berechnungshöhe 4 m über Gelände

Plan 1.2

- Zeichenerklärung**
- Hauptnetz (kartiert)
 - Nebennetz (nicht kartiert)
 - Lärmschutzwand
 - Gemeindegrenze
 - Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - öffentliche Gebäude
 - Kindergarten
 - Schule
 - Krankenhaus, Senioren- und Pflegeheim
 - Isophone LrT = 55 dB(A)

Beurteilungspegel LrN in dB(A)

Gebäudelärmkarte Nr. 701

- >= 75
- >= 70
- >= 65
- >= 60
- >= 55
- >= 50
- < 50





Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrs-lärm Tag - LrT

BESTAND
Ausschnitt Kernstadt

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19
zur Prüfung baulicher/konstruktiver
Lärmschutzmaßnahmen

Plan 2.1

Zeichenerklärung

- Hauptnetz (kartiert)
- Nebennetz (nicht kartiert)
- Lärmschutzwand
- Gemeindegrenze
- Kataster
- Ortstafel
- Gebäude

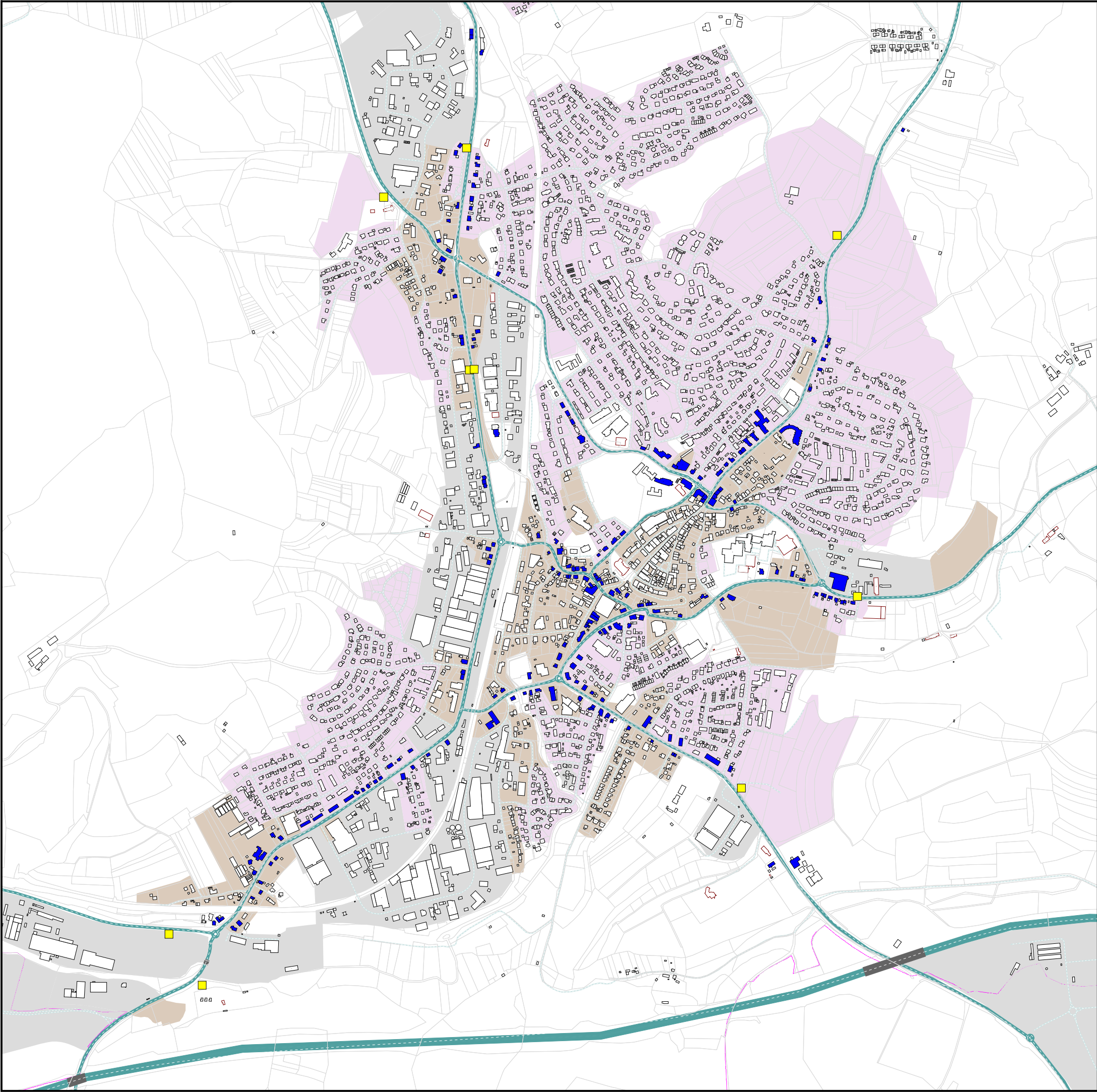
Art der baulichen Nutzung

- (W) Wohnbauflächen
- (M) gemischte Bauflächen
- (G) gewerbliche Bauflächen
- (S) Sonderbauflächen

Gebäudelärmkarte

- Auslösewerte Überschreitung Lärmsanierung
- Gebäudelärmkarte Nr. 811

Maßstab
0 200 400 600 m



Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm Nacht - LrN

BESTAND
Ausschnitt Kernstadt

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19
zur Prüfung baulicher/konstruktiver
Lärmschutzmaßnahmen

Plan 2.2

Zeichenerklärung

- Hauptnetz (kartiert)
- Nebennetz (nicht kartiert)
- Lärmschutzwand
- Gemeindegrenze
- Kataster
- Ortstafel
- Gebäude

Art der baulichen Nutzung

- (W) Wohnbauflächen
- (M) gemischte Bauflächen
- (G) gewerbliche Bauflächen
- (S) Sonderbauflächen

Gebäudelärmkarte

Auslösewerte Überschreitung Lärmsanierung
Gebäudelärmkarte Nr. 811

Maßstab
0 200 400 600 m



Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrs-lärm Tag - LrT

BESTAND
Ausschnitt Kernstadt

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19
zur Prüfung verkehrsrechtlicher
Lärmschutzmaßnahmen

Plan 2.3

Zeichenerklärung

- Hauptnetz (kartiert)
- Nebennetz (nicht kartiert)
- Lärmschutzwand
- Gemeindegrenze
- Kataster
- Ortstafel
- Gebäude

Art der baulichen Nutzung

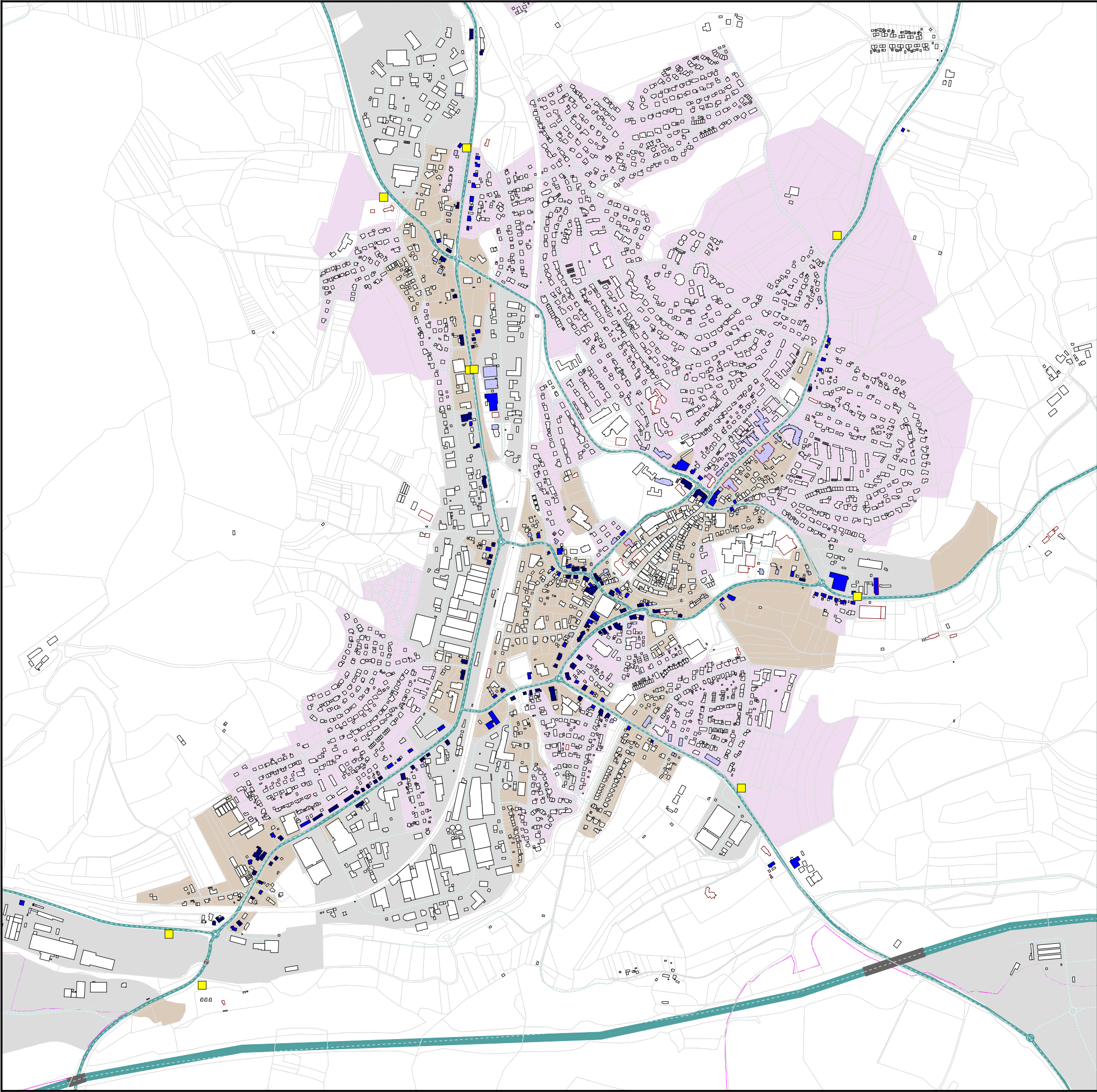
- (W) Wohnbauflächen
- (M) gemischte Bauflächen
- (G) gewerbliche Bauflächen
- (S) Sonderbauflächen

Beurteilungspegel LrT dB(A)

Gebäudelärmkarte Nr. 821

- ≥ 70
- ≥ 67
- ≥ 65
- < 65

Maßstab
0 200 400 600 m



Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm Nacht - LrN

BESTAND
Ausschnitt Kernstadt

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19
zur Prüfung verkehrsrechtlicher
Lärmschutzmaßnahmen

Plan 2.4

Zeichenerklärung

- Hauptnetz (kartiert)
- Nebennetz (nicht kartiert)
- Lärmschutzwand
- Gemeindegrenze
- Kataster
- Ortstafel
- Gebäude

Art der baulichen Nutzung

- (W) Wohnbauflächen
- (M) gemischte Bauflächen
- (G) gewerbliche Bauflächen
- (S) Sonderbauflächen

Beurteilungspegel LrN dB(A)

Gebäudelärmkarte Nr. 821

- >= 60
- >= 57
- >= 55
- < 55

Maßstab
0 200 400 600 m



Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm Tag - LrT

PLANUNG LAP (4) Ausschnitt Kernstadt

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19
Maßnahmenpaket LAP (4)

Plan 2.5

Zeichenerklärung

- Hauptnetz (kartiert)
- Nebennetz (nicht kartiert)
- Lärmschutzwand
- Gemeindegrenze
- Kataster
- Ortstafel
- Gebäude

Art der baulichen Nutzung

- (W) Wohnbauflächen
- (M) gemischte Bauflächen
- (G) gewerbliche Bauflächen
- (S) Sonderbauflächen

Gebäudelärmkarte

- Auslösewerte Überschreitung Lärmsanierung
- Gebäudelärmkarte Nr. 831





Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm Nacht - LrN

PLANUNG LAP (4) Ausschnitt Kernstadt

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19
Maßnahmenpaket LAP (4)

Plan 2.6

Zeichenerklärung

- Hauptnetz (kartiert)
- Nebennetz (nicht kartiert)
- Lärmschutzwand
- Gemeindegrenze
- Kataster
- Ortstafel
- Gebäude

Art der baulichen Nutzung

- (W) Wohnbauflächen
- (M) gemischte Bauflächen
- (G) gewerbliche Bauflächen
- (S) Sonderbauflächen

Gebäudelärmkarte

- Auslösewerte Überschreitung Lärmsanierung
- Gebäudelärmkarte Nr. 831





Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm Tag - LrT

PLANUNG LAP (4)
Ausschnitt Kernstadt

Differenz-Gebäudelärmkarte
Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19

Plan 2.7

Zeichenerklärung

- Hauptnetz
- Nebennetz
- Lärmschutzwand
- Gemeindegrenze
- Kataster
- Ortstafel
- Gebäude

Pegeldifferenz in dB(A)

Gebäudelärmkarte Nr.GLK(811,1) - GLK(851,1);

- | | |
|--------|-------|
| | < 0,0 |
| 0,0 <= | < 1,0 |
| 1,0 <= | < 2,0 |
| 2,0 <= | < 3,0 |
| 3,0 <= | < 4,0 |
| 4,0 <= | < 5,0 |
| 5,0 <= | |

Maßstab
0 200 400 600 m



Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm Nacht - LrN

PLANUNG LAP (4)
Ausschnitt Kernstadt

Differenz-Gebäudelärmkarte
Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19

Plan 2.8

Zeichenerklärung

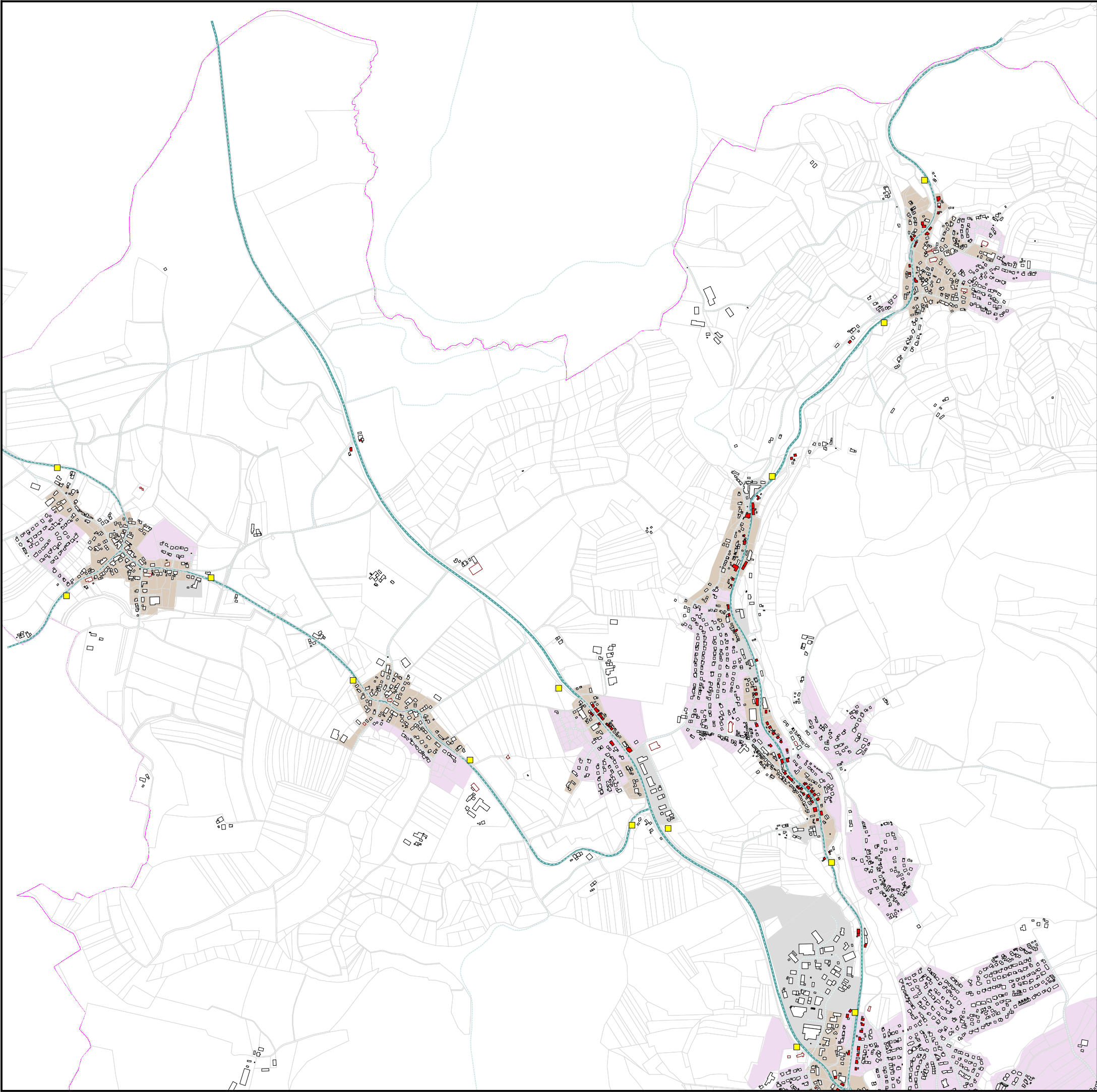
- Hauptnetz
- Nebennetz
- Lärmschutzwand
- Gemeindegrenze
- Kataster
- Ortstafel
- Gebäude

Pegeldifferenz in dB(A)

Gebäudelärmkarte Nr.GLK(811,2) - GLK(851,2);

- | | |
|--------|-------|
| | < 0,0 |
| 0,0 <= | < 1,0 |
| 1,0 <= | < 2,0 |
| 2,0 <= | < 3,0 |
| 3,0 <= | < 4,0 |
| 4,0 <= | < 5,0 |
| 5,0 <= | |

Maßstab
0 200 400 600 m



Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrs-lärm - LrT

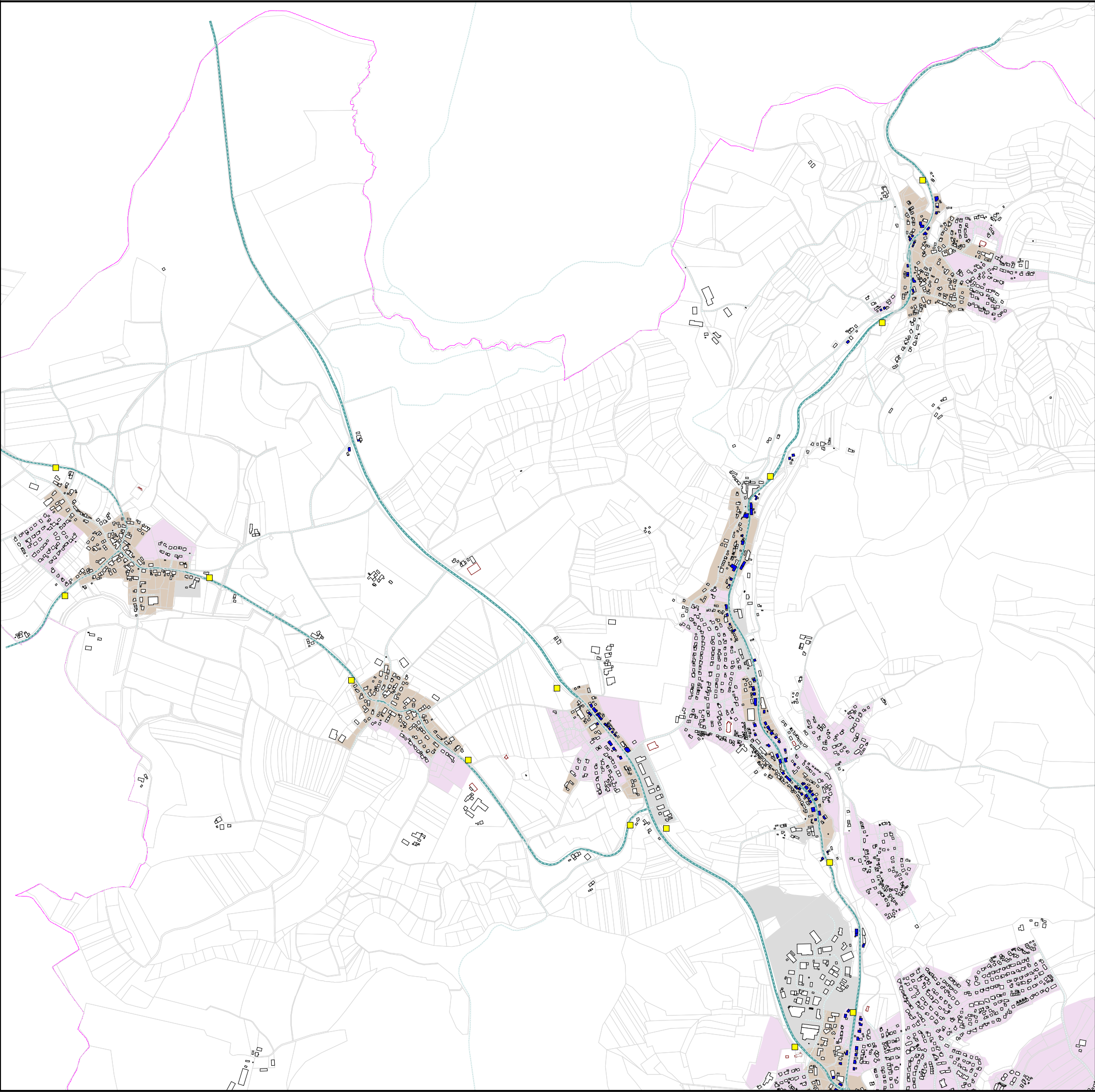
BESTAND Ausschnitt Nord

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19
zur Prüfung baulicher/konstruktiver
Lärmschutzmaßnahmen

Plan 3.1

- Zeichenerklärung**
- Hauptnetz (kartiert)
 - Nebennetz (nicht kartiert)
 - Lärmschutzwand
 - Gemeindegrenze
 - Kataster
 - Ortstafel
 - Gebäude
- Art der baulichen Nutzung**
- (W) Wohnbauflächen
 - (M) gemischte Bauflächen
 - (G) gewerbliche Bauflächen
 - (S) Sonderbauflächen
- Gebäudelärmkarte**
- Auslösewerte Überschreitung Lärmsanierung
- Gebäudelärmkarte Nr. 811





Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm Nacht - LrN

BESTAND Ausschnitt Nord

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19
zur Prüfung baulicher/konstruktiver
Lärmschutzmaßnahmen

Plan 3.2

Zeichenerklärung

- Hauptnetz (kartiert)
- Nebennetz (nicht kartiert)
- Lärmschutzwand
- Gemeindegrenze
- Kataster
- Ortstafel
- Gebäude

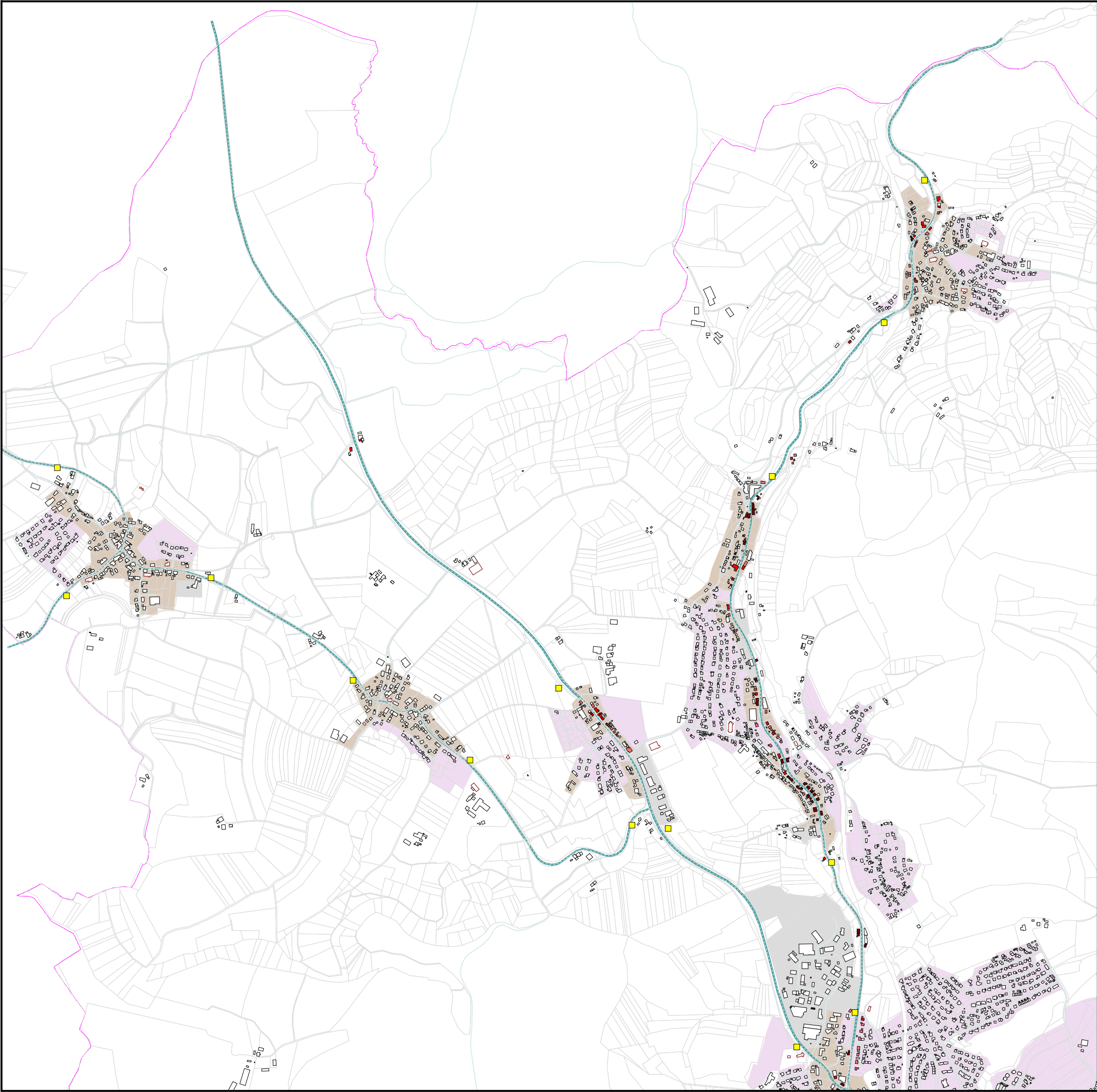
Art der baulichen Nutzung

- (W) Wohnbauflächen
- (M) gemischte Bauflächen
- (G) gewerbliche Bauflächen
- (S) Sonderbauflächen

Gebäudelärmkarte

- Auslösewerte Überschreitung Lärmsanierung
- Gebäudelärmkarte Nr. 811

Maßstab
0 300 600 900 m



Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrs-lärm - LrT

BESTAND Ausschnitt Nord

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19
zur Prüfung verkehrsrechtlicher
Lärmschutzmaßnahmen

Plan 3.3

Zeichenerklärung

- Hauptnetz (kartiert)
- Nebennetz (nicht kartiert)
- Lärmschutzwand
- Gemeindegrenze
- Kataster
- Ortstafel
- Gebäude

Art der baulichen Nutzung

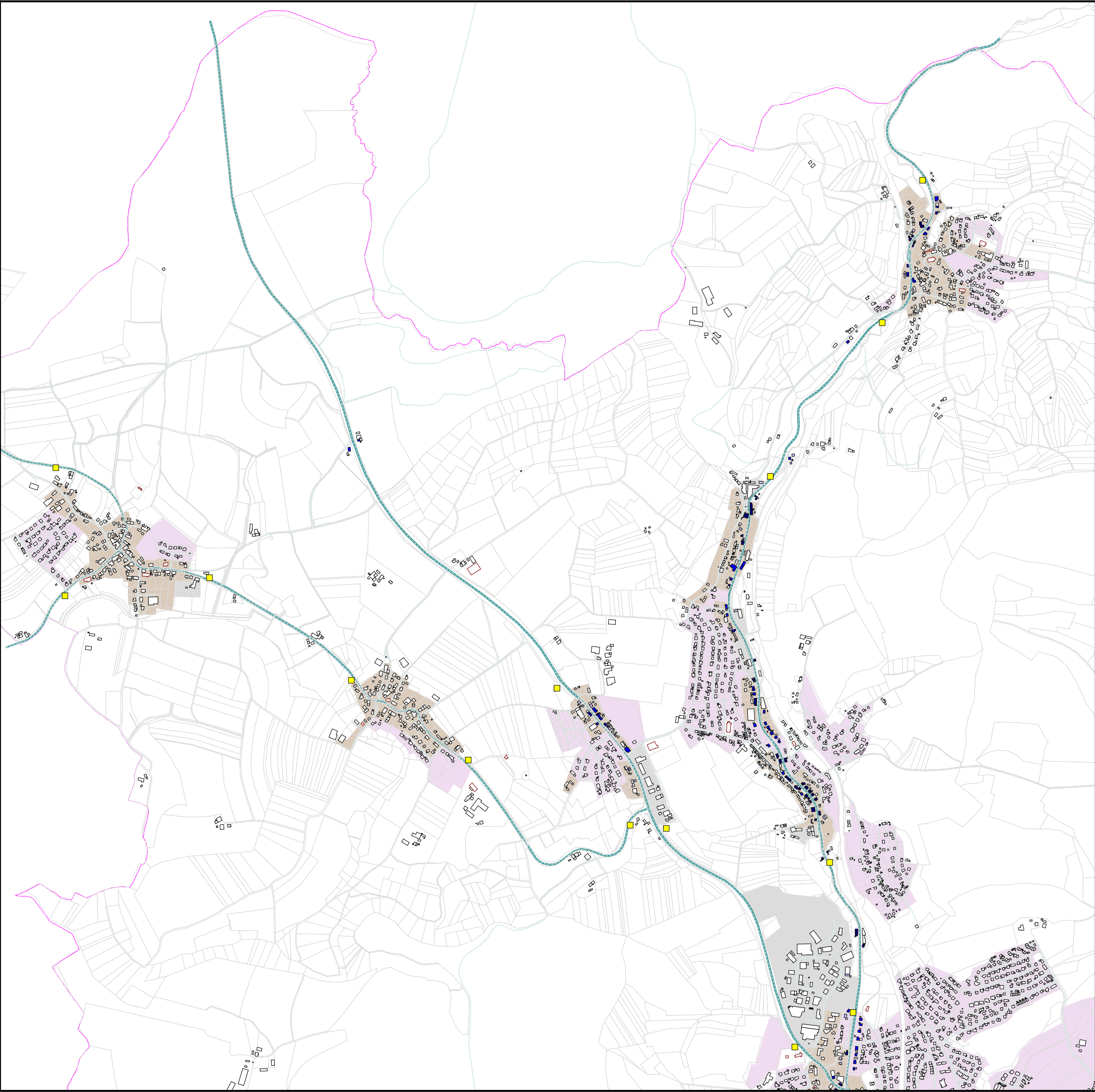
- (W) Wohnbauflächen
- (M) gemischte Bauflächen
- (G) gewerbliche Bauflächen
- (S) Sonderbauflächen

Beurteilungspegel LrT dB(A)

Gebäudelärmkarte Nr. 821

- ≥ 70
- ≥ 67
- ≥ 65
- < 65

Maßstab
0 300 600 900 m



Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungsärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm Nacht - LrN

BESTAND Ausschnitt Nord

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19
zur Prüfung verkehrsrechtlicher
Lärmschutzmaßnahmen

Plan 3.4

Zeichenerklärung

- Hauptnetz (kartiert)
- Nebennetz (nicht kartiert)
- Lärmschutzwand
- Gemeindegrenze
- Kataster
- Ortstafel
- Gebäude

Art der baulichen Nutzung

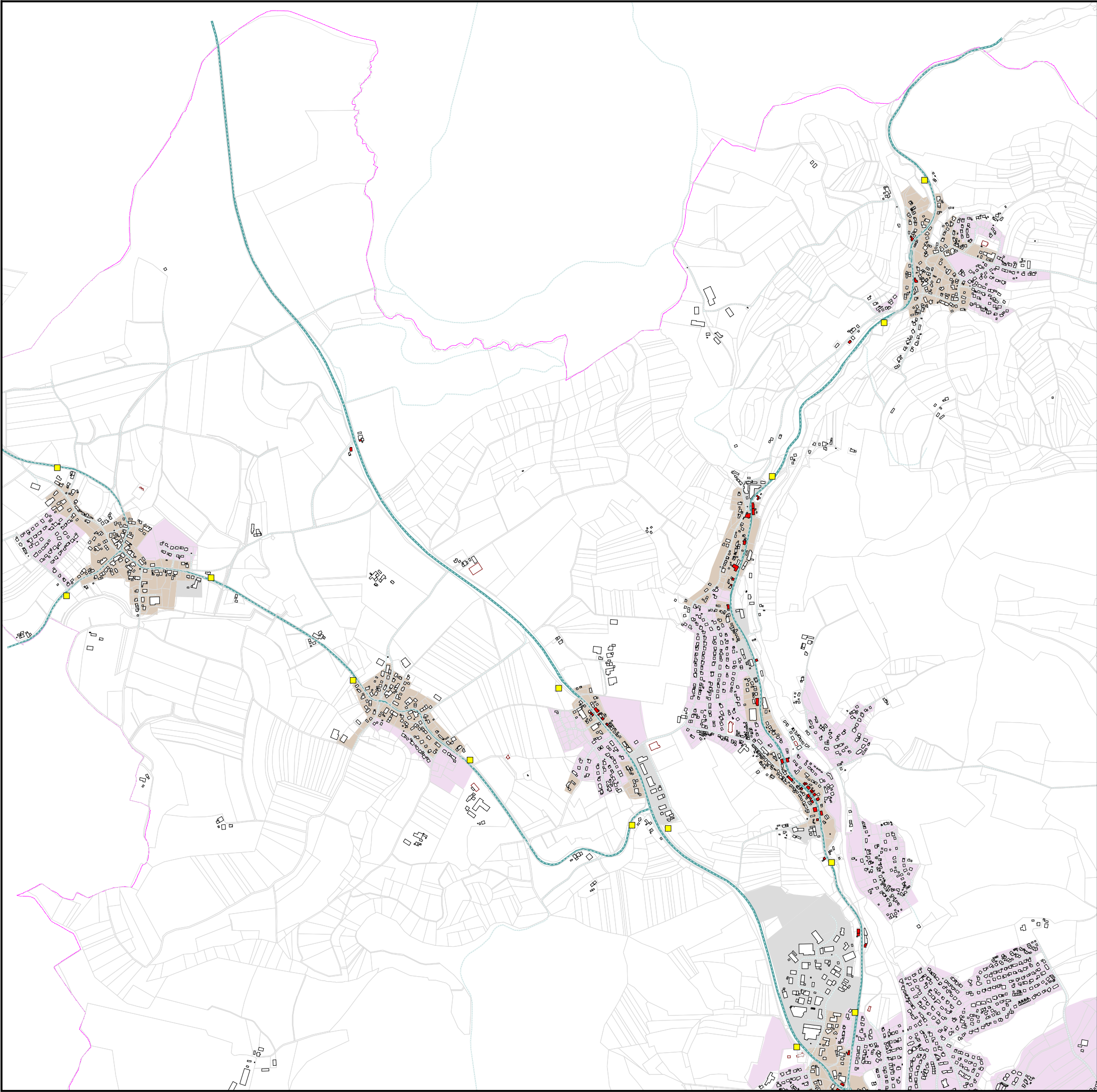
- (W) Wohnbauflächen
- (M) gemischte Bauflächen
- (G) gewerbliche Bauflächen
- (S) Sonderbauflächen

Beurteilungspegel LrN dB(A)

Gebäudelärmkarte Nr. 821

- ≥ 60
- ≥ 57
- ≥ 55
- < 55

Maßstab
0 300 600 900 m



Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungsärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm Tag - LrT

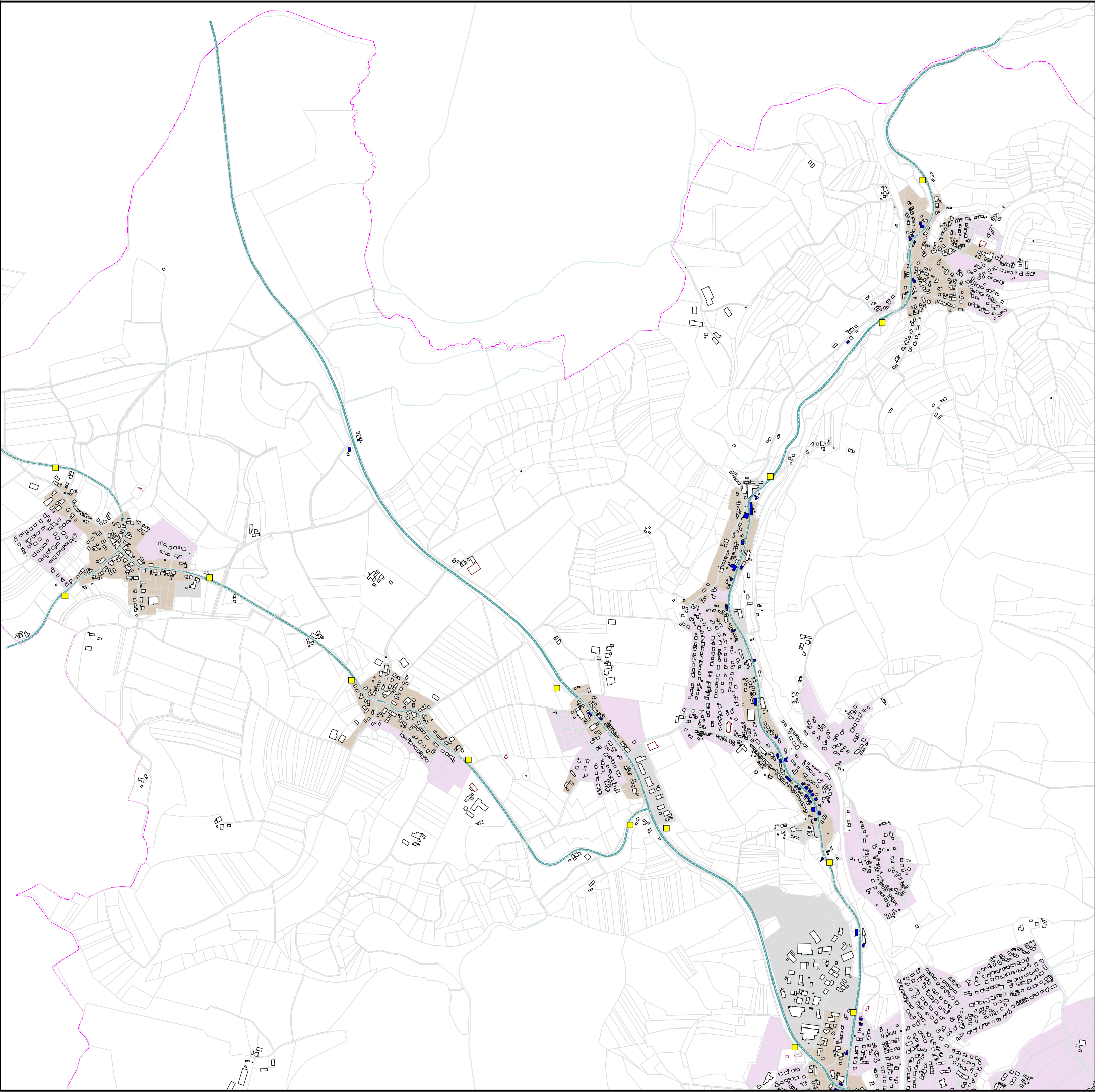
PLANUNG LAP (4) Ausschnitt Nord

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19
Maßnahmenpaket LAP (4)

Plan 3.5

- Zeichenerklärung**
- Hauptnetz (kartiert)
 - Nebennetz (nicht kartiert)
 - Lärmschutzwand
 - Gemeindegrenze
 - Kataster
 - Ortstafel
 - Gebäude
- Art der baulichen Nutzung**
- (W) Wohnbauflächen
 - (M) gemischte Bauflächen
 - (G) gewerbliche Bauflächen
 - (S) Sonderbauflächen
- Gebäudelärmkarte**
- Auslösewerte Überschreitung Lärmsanierung
- Gebäudelärmkarte Nr. 831





Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm Nacht - LrN

PLANUNG LAP (4) Ausschnitt Nord

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19
Maßnahmenpaket LAP (4)

Plan 3.6

- Zeichenerklärung**
-  Hauptnetz (kartiert)
 -  Nebennetz (nicht kartiert)
 -  Lärmschutzwand
 -  Gemeindegrenze
 -  Kataster
 -  Ortstafel
 -  Gebäude
- Art der baulichen Nutzung**
-  (W) Wohnbauflächen
 -  (M) gemischte Bauflächen
 -  (G) gewerbliche Bauflächen
 -  (S) Sonderbauflächen
- Gebäudelärmkarte**
-  Auslösewerte Überschreitung Lärmsanierung
- Gebäudelärmkarte Nr. 831





Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm - LrT

PLANUNG LAP (4) Ausschnitt Nord

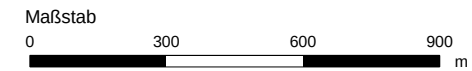
Differenz-Gebäudelärmkarte
Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19

Plan 3.7

- Zeichenerklärung**
- Hauptnetz
 - Nebennetz
 - Lärmschutzwand
 - Gemeindegrenze
 - Kataster
 - Ortstafel
 - Gebäude

**Pegeldifferenz
in dB(A)**
Gebäudelärmkarte Nr.GLK(811,1) - GLK(851,1);

0,0 <=	< 0,0
1,0 <=	< 1,0
2,0 <=	< 2,0
3,0 <=	< 3,0
4,0 <=	< 4,0
5,0 <=	< 5,0





Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

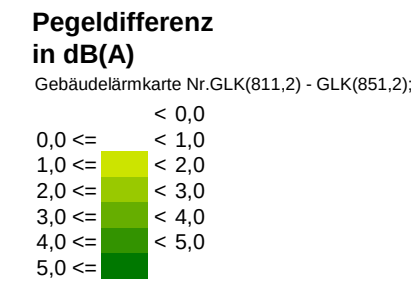
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm Nacht - LrN

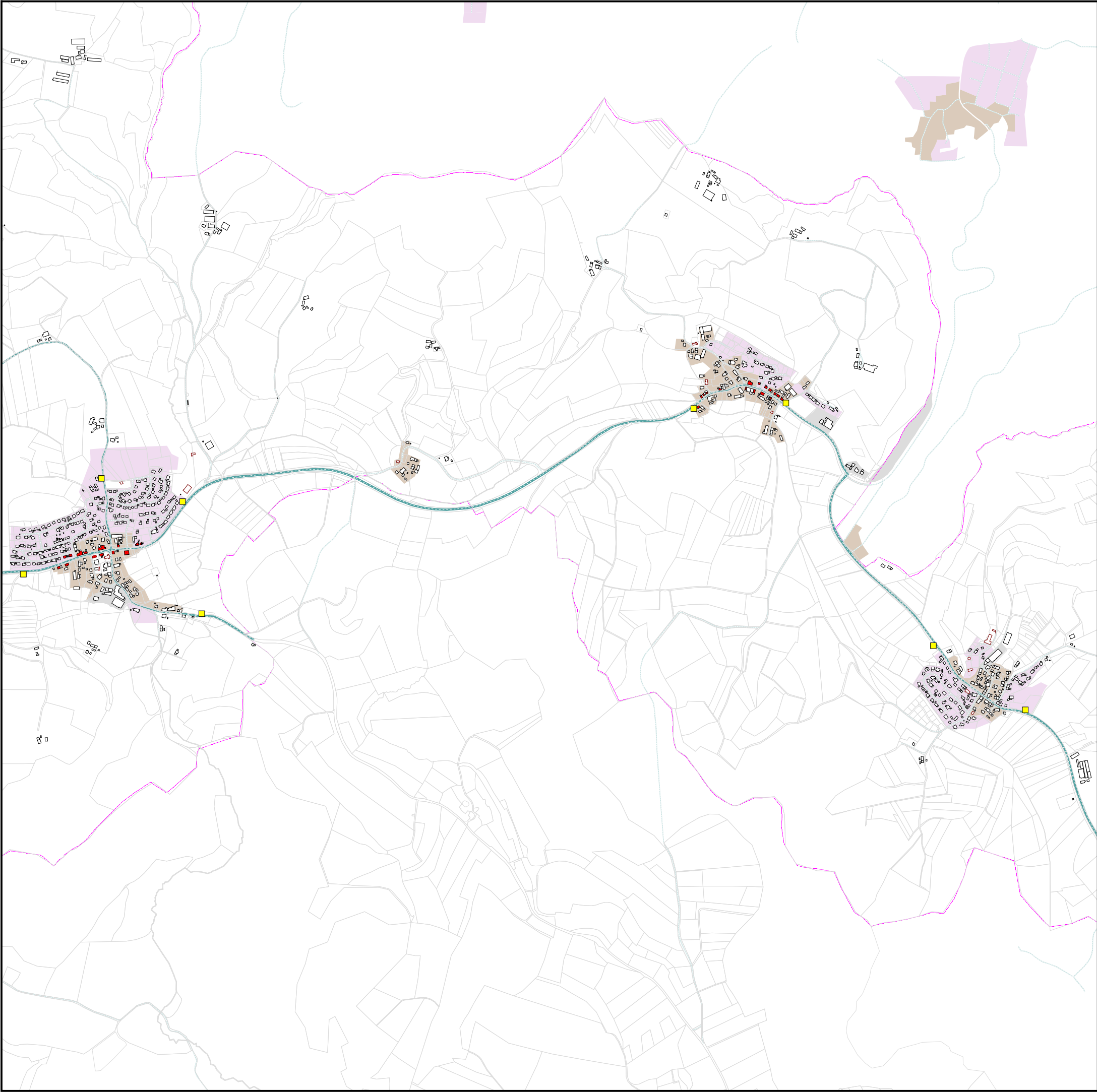
PLANUNG LAP (4) Ausschnitt Nord

Differenz-Gebäudelärmkarte
Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19

Plan 3.8

- Zeichenerklärung**
- Hauptnetz
 - Nebennetz
 - Lärmschutzwand
 - Gemeindegrenze
 - Kataster
 - Ortstafel
 - Gebäude





Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm Tag - LrT

BESTAND Ausschnitt Ost

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19
zur Prüfung baulicher/konstruktiver
Lärmschutzmaßnahmen

Plan 4.1

Zeichenerklärung

- Hauptnetz (kartiert)
- Nebennetz (nicht kartiert)
- Lärmschutzwand
- Gemeindegrenze
- Kataster
- Ortstafel
- Gebäude

Art der baulichen Nutzung

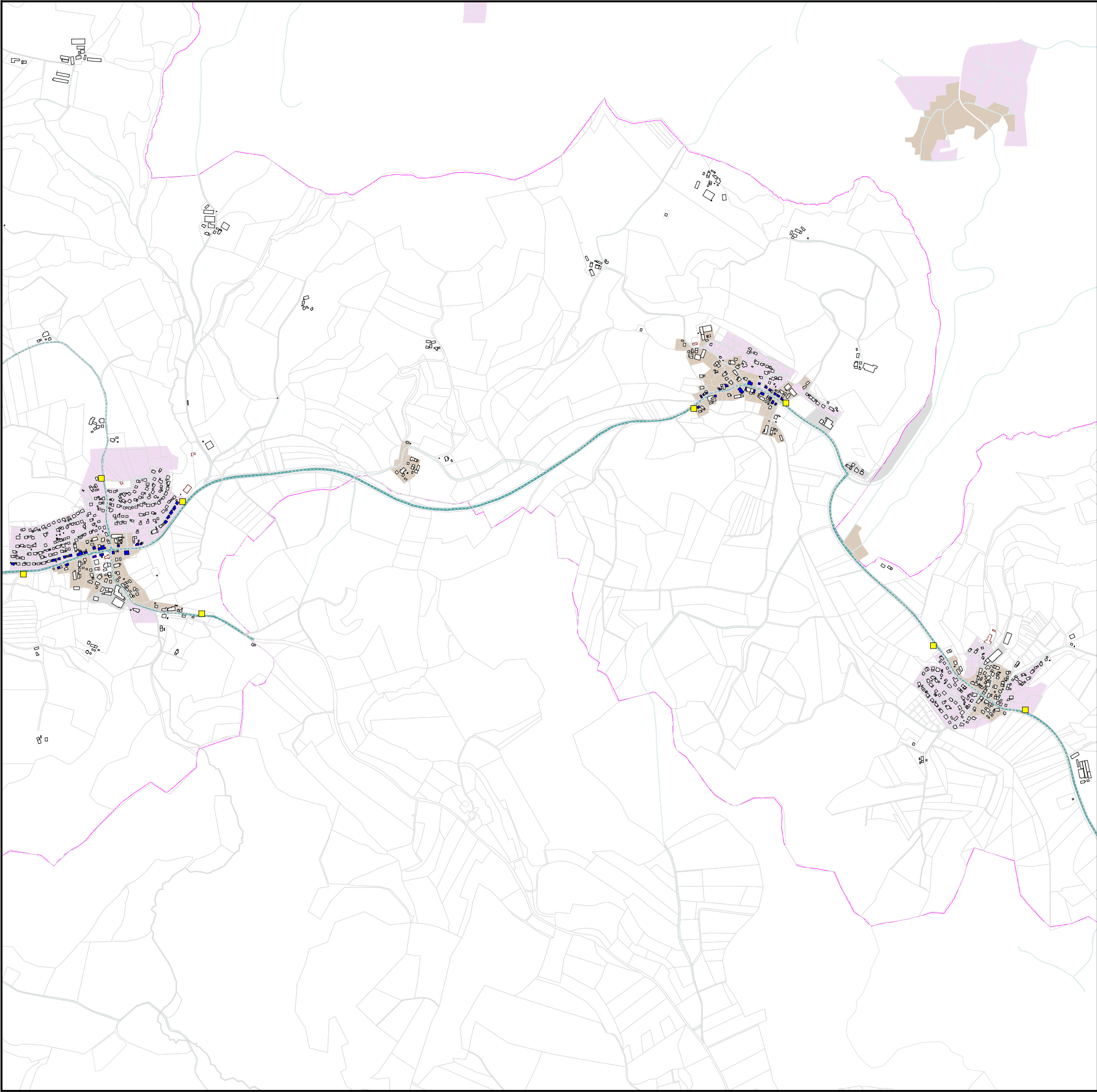
- (W) Wohnbauflächen
- (M) gemischte Bauflächen
- (G) gewerbliche Bauflächen
- (S) Sonderbauflächen

Gebäudelärmkarte

- Auslösewerte Überschreitung Lärmsanierung
- Gebäudelärmkarte Nr. 811

Maßstab
0 300 600 900 m





Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm Nacht - LrN

BESTAND
Ausschnitt Ost

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19
zur Prüfung baulicher/konstruktiver
Lärmschutzmaßnahmen

Plan 4.2

Zeichenerklärung

- Hauptnetz (kartiert)
- Nebennetz (nicht kartiert)
- Lärmschutzwand
- Gemeindegrenze
- Kataster
- Ortstafel
- Gebäude

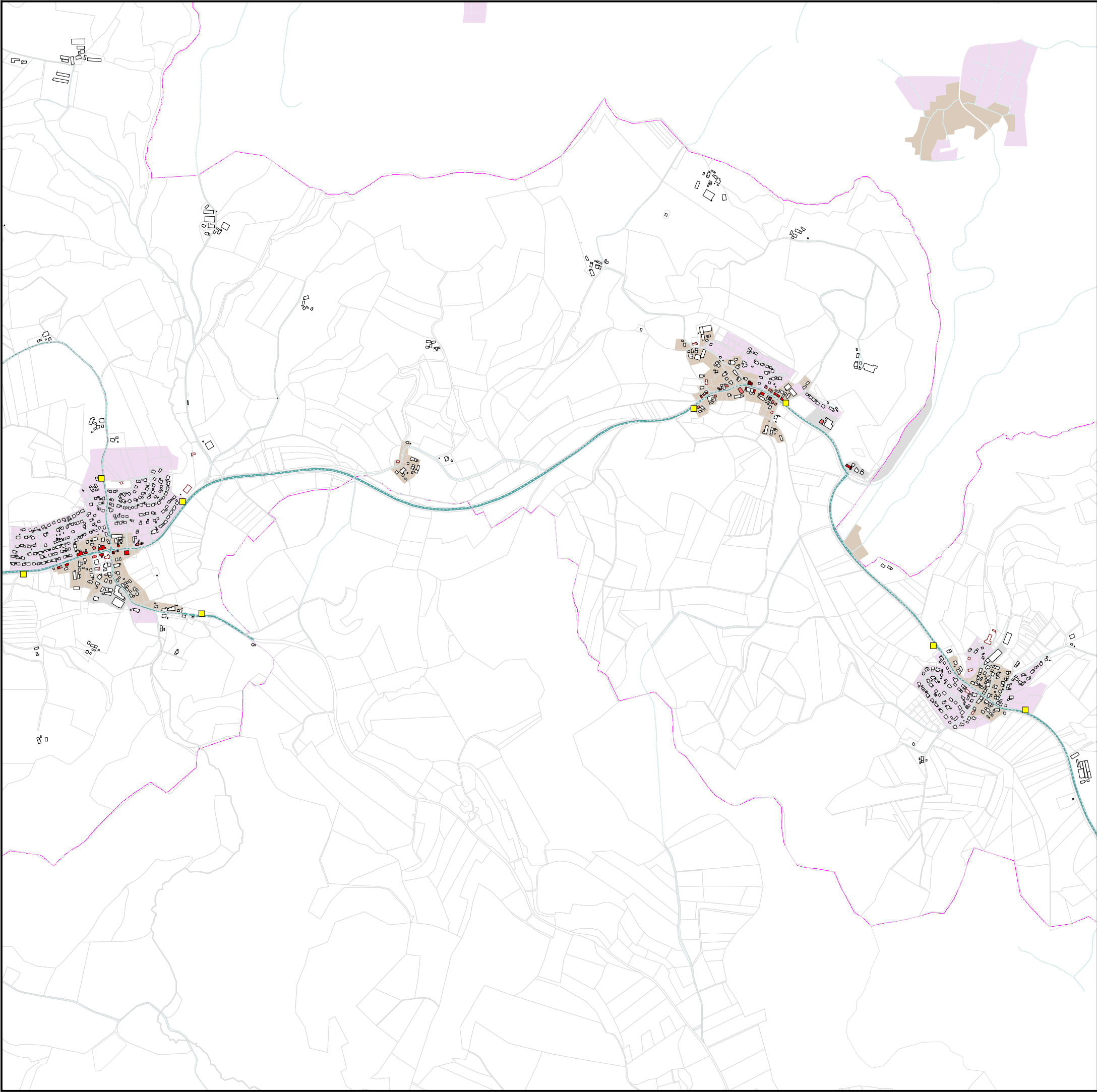
Art der baulichen Nutzung

- (W) Wohnbauflächen
- (M) gemischte Bauflächen
- (G) gewerbliche Bauflächen
- (S) Sonderbauflächen

Gebäudelärmkarte

- Auslösewerte Überschreitung Lärmsanierung
- Gebäudelärmkarte Nr. 811

Maßstab
0 300 600 900 m



Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrs-lärm Tag - LrT

BESTAND Ausschnitt Ost

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19
zur Prüfung verkehrsrechtlicher
Lärmschutzmaßnahmen

Plan 4.3

Zeichenerklärung

- Hauptnetz (kartiert)
- Nebennetz (nicht kartiert)
- Lärmschutzwand
- Gemeindegrenze
- Kataster
- Ortstafel
- Gebäude

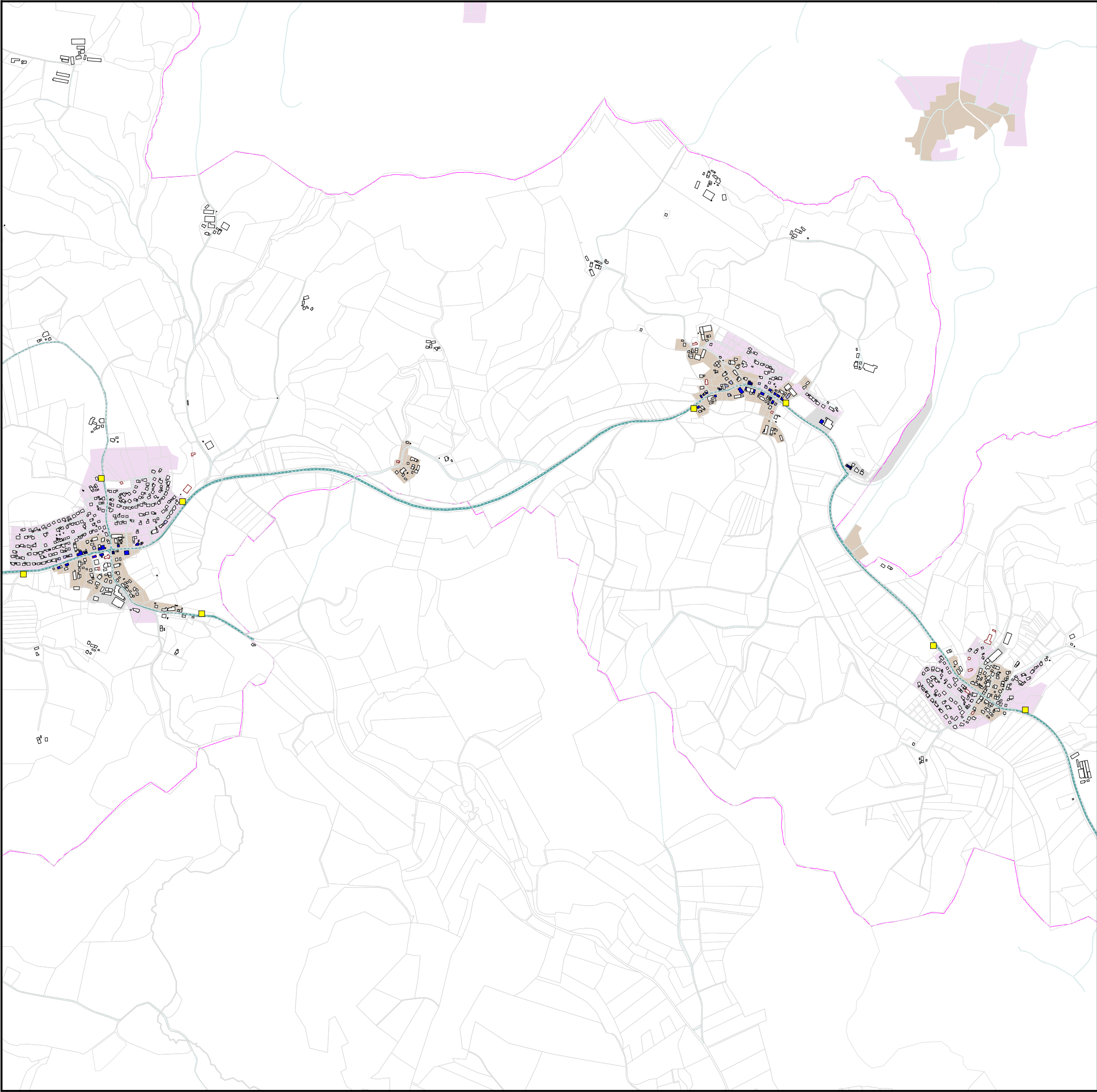
Art der baulichen Nutzung

- (W) Wohnbauflächen
- (M) gemischte Bauflächen
- (G) gewerbliche Bauflächen
- (S) Sonderbauflächen

Beurteilungspegel LrT dB(A)

- Gebäudelärmkarte Nr. 821
- ≥ 70
 - ≥ 67
 - ≥ 65
 - < 65

Maßstab
0 300 600 900 m



Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm Nacht - LrN

BESTAND Ausschnitt Ost

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19
zur Prüfung verkehrsrechtlicher
Lärmschutzmaßnahmen

Plan 4.4

Zeichenerklärung

- Hauptnetz (kartiert)
- Nebennetz (nicht kartiert)
- Lärmschutzwand
- Gemeindegrenze
- Kataster
- Ortstafel
- Gebäude

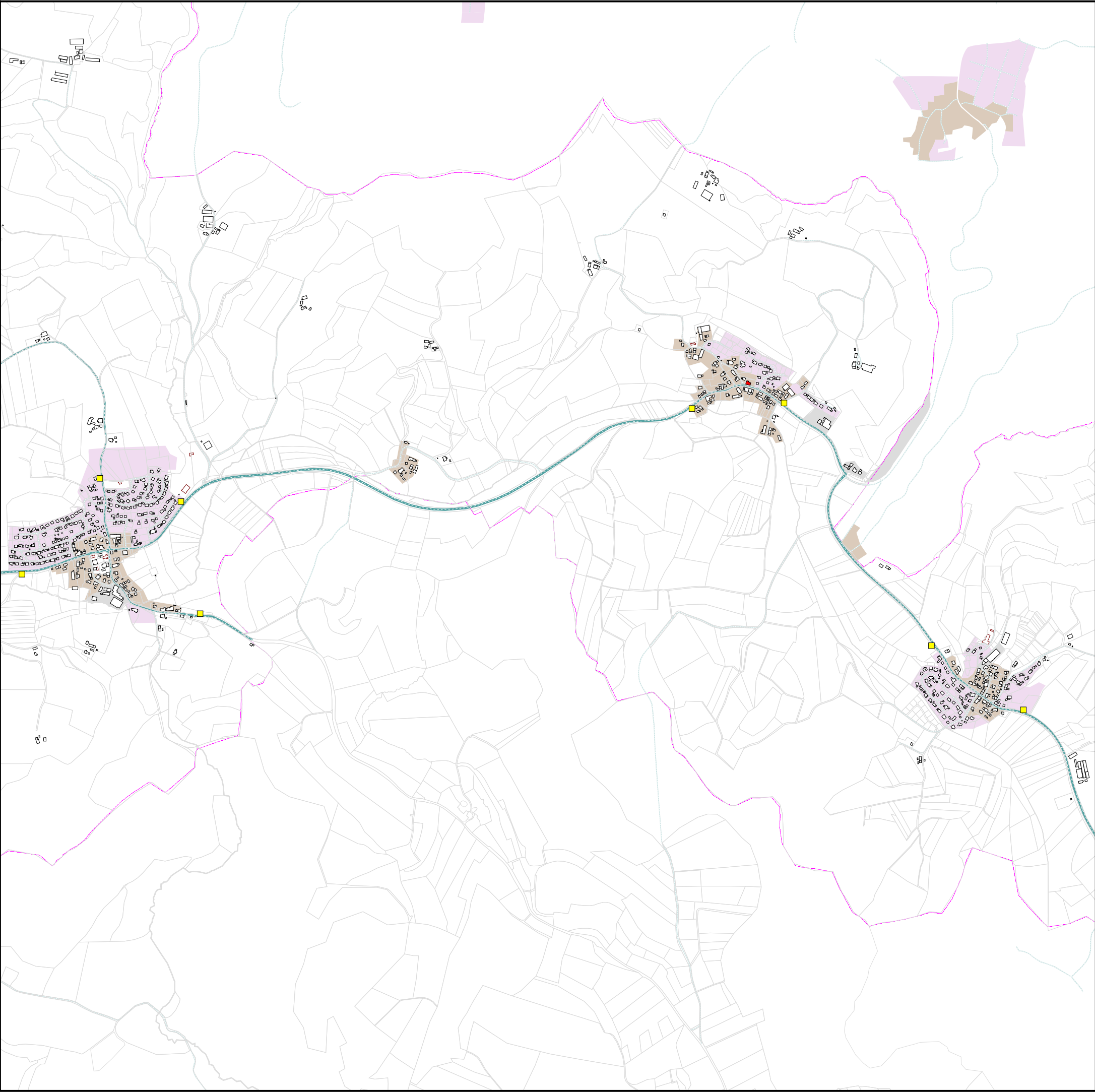
Art der baulichen Nutzung

- (W) Wohnbauflächen
- (M) gemischte Bauflächen
- (G) gewerbliche Bauflächen
- (S) Sonderbauflächen

Beurteilungspegel LrN dB(A)

- Gebäudelärmkarte Nr. 821
- ≥ 60
 - ≥ 57
 - ≥ 55
 - < 55





Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm Tag - LrT

PLANUNG LAP (4) Ausschnitt Ost

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19
Maßnahmenpaket LAP (4)

Plan 4.5

Zeichenerklärung

- Hauptnetz (kartiert)
- Nebennetz (nicht kartiert)
- Lärmschutzwand
- Gemeindegrenze
- Kataster
- Ortstafel
- Gebäude

Art der baulichen Nutzung

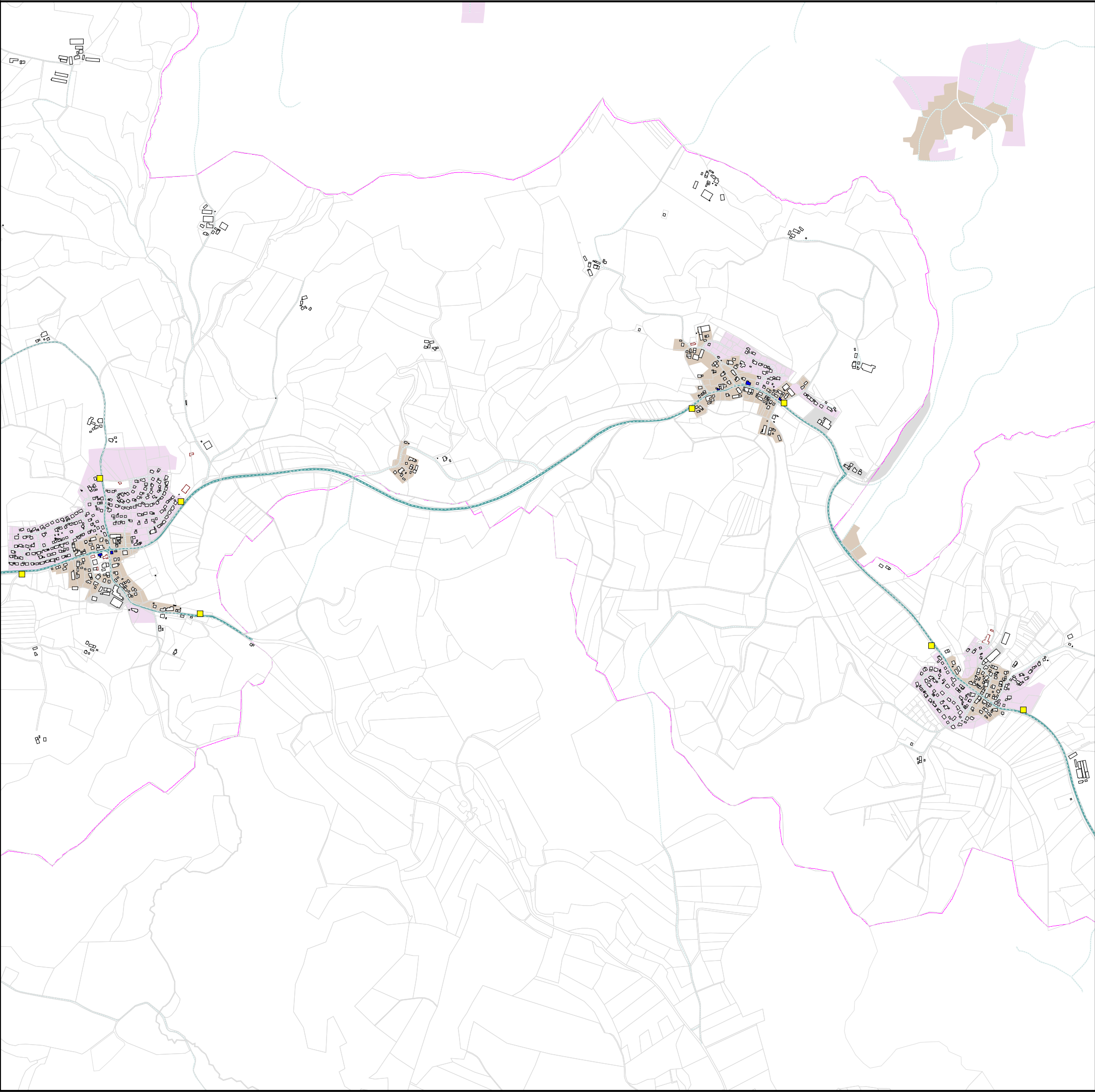
- (W) Wohnbauflächen
- (M) gemischte Bauflächen
- (G) gewerbliche Bauflächen
- (S) Sonderbauflächen

Gebäudelärmkarte

- Auslösewerte Überschreitung Lärmsanierung

Gebäudelärmkarte Nr. 831





Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm Nacht - LrN

PLANUNG LAP (4) Ausschnitt Ost

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19
Maßnahmenpaket LAP (4)

Plan 4.6

Zeichenerklärung

- Hauptnetz (kartiert)
- Nebennetz (nicht kartiert)
- Lärmschutzwand
- Gemeindegrenze
- Kataster
- Ortstafel
- Gebäude

Art der baulichen Nutzung

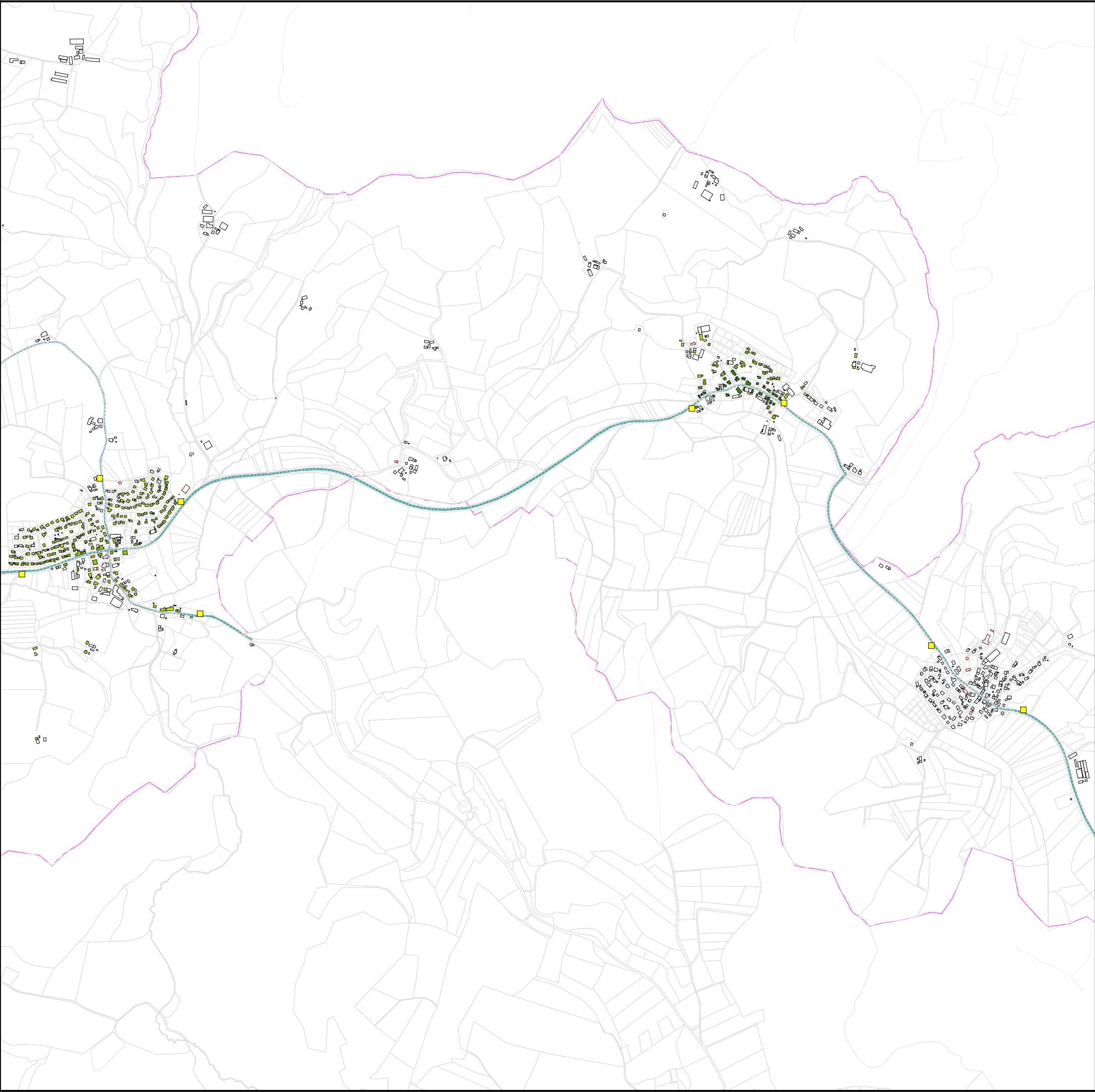
- (W) Wohnbauflächen
- (M) gemischte Bauflächen
- (G) gewerbliche Bauflächen
- (S) Sonderbauflächen

Gebäudelärmkarte

- Auslösewerte Überschreitung Lärmsanierung
- Gebäudelärmkarte Nr. 831

Maßstab
0 300 600 900 m





Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm Tag - LrT

PLANUNG LAP (4)
Ausschnitt Ost

Differenz-Gebäudelärmkarte
Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19

Plan 4.7

Zeichenerklärung

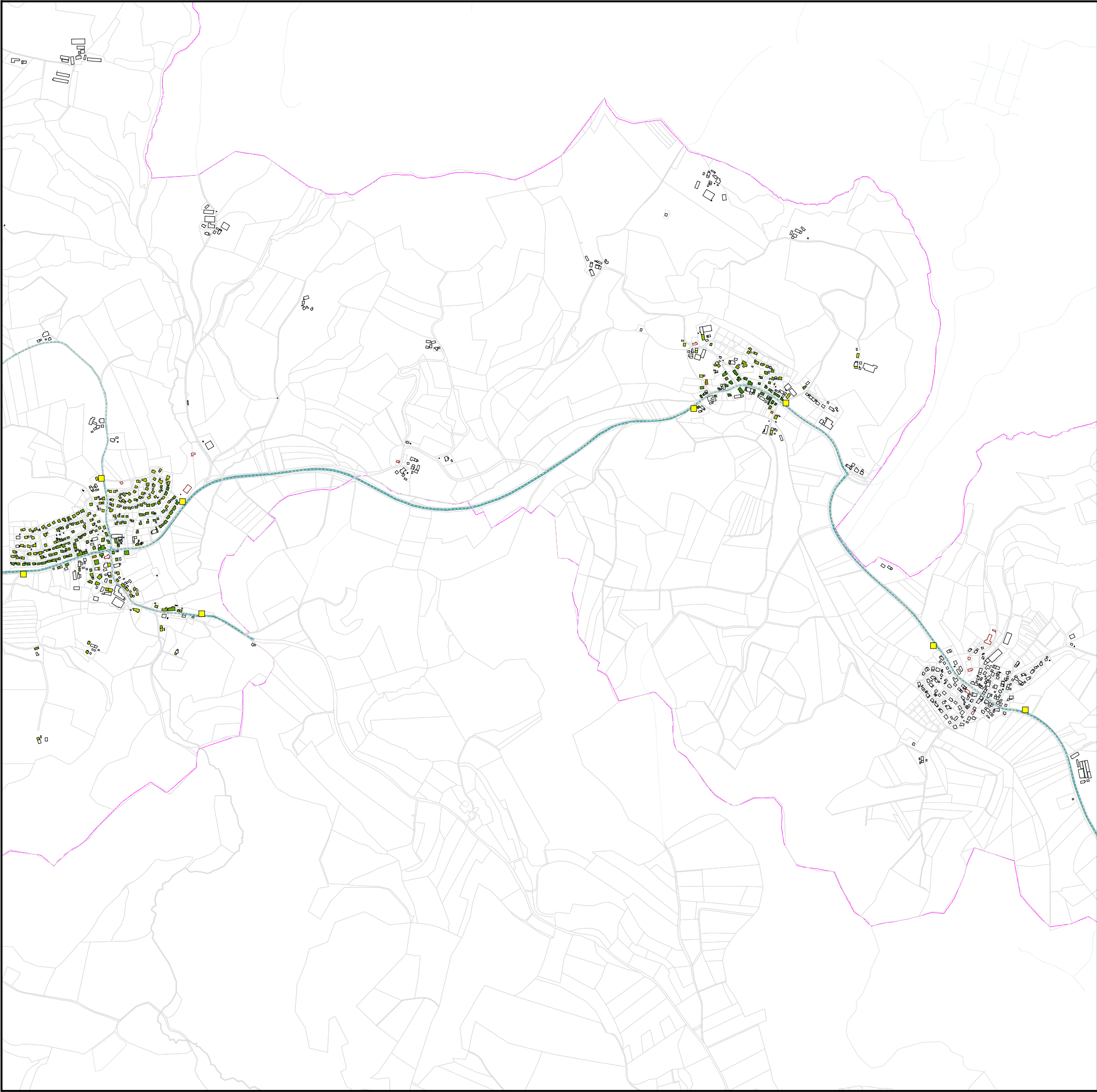
- Hauptnetz
- Nebennetz
- Lärmschutzwand
- Gemeindegrenze
- Kataster
- Ortstafel
- Gebäude

Pegeldifferenz in dB(A)

Gebäudelärmkarte Nr.GLK(811,1) - GLK(851,1);

- | | |
|--------|-------|
| | < 0,0 |
| 0,0 <= | < 1,0 |
| 1,0 <= | < 2,0 |
| 2,0 <= | < 3,0 |
| 3,0 <= | < 4,0 |
| 4,0 <= | < 5,0 |
| 5,0 <= | |

Maßstab
0 300 600 900 m



Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm Nacht - LrN

PLANUNG LAP (4)
Ausschnitt Ost

Differenz-Gebäudelärmkarte
Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19

Plan 4.8

Zeichenerklärung

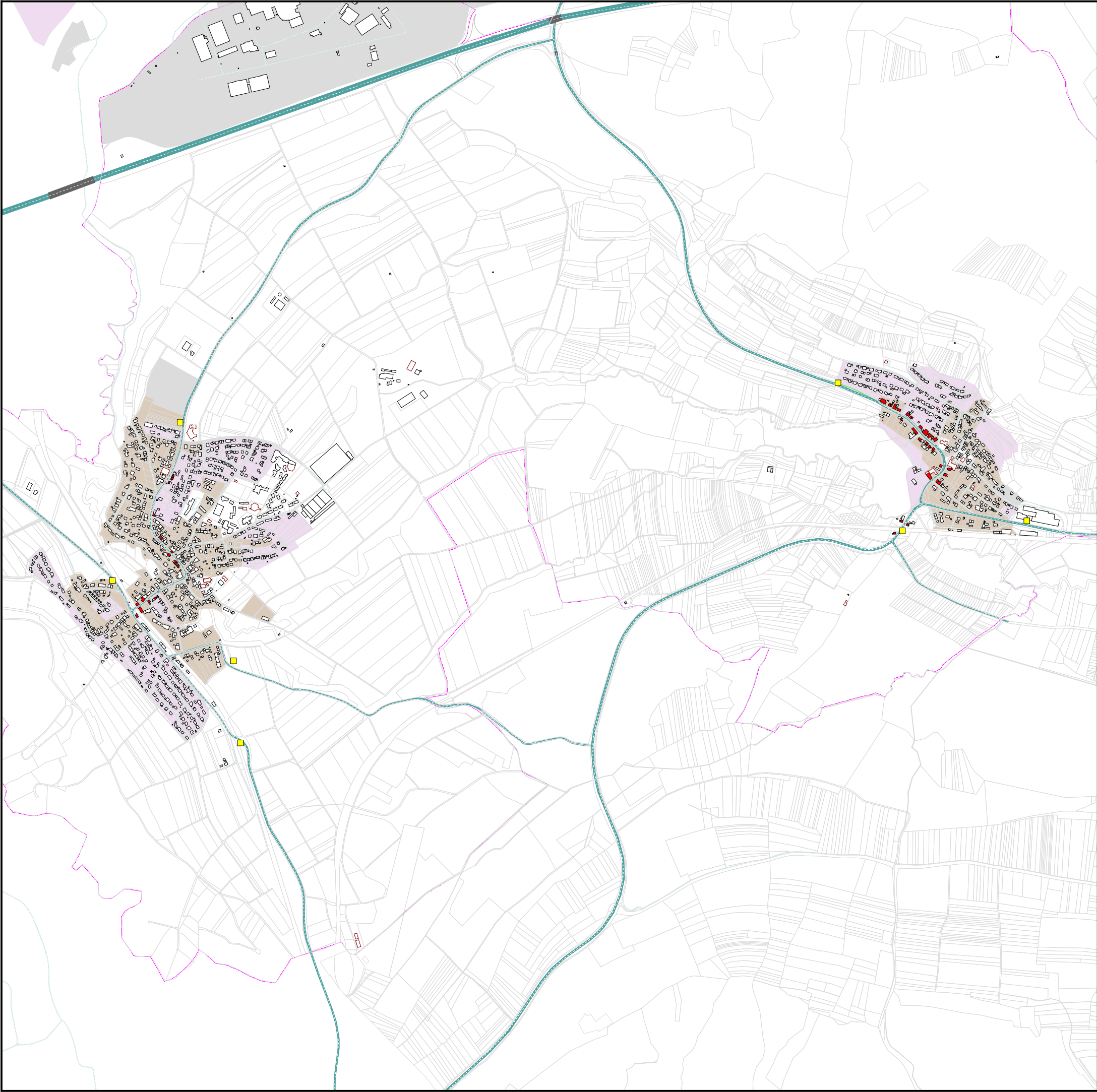
- Hauptnetz
- Nebennetz
- Lärmschutzwand
- Gemeindegrenze
- Kataster
- Ortstafel
- Gebäude

Pegeldifferenz in dB(A)

Gebäudelärmkarte Nr.GLK(811,2) - GLK(851,2);

- | | |
|--------|-------|
| 0,0 <= | < 0,0 |
| 1,0 <= | < 1,0 |
| 2,0 <= | < 2,0 |
| 3,0 <= | < 3,0 |
| 4,0 <= | < 4,0 |
| 5,0 <= | < 5,0 |

Maßstab
0 300 600 900 m



Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm - LrT

BESTAND Ausschnitt Süd

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19
zur Prüfung baulicher/konstruktiver
Lärmschutzmaßnahmen

Plan 5.1

Zeichenerklärung

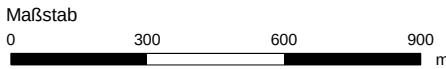
- Hauptnetz (kartiert)
- Nebennetz (nicht kartiert)
- Lärmschutzwand
- Gemeindegrenze
- Kataster
- Ortstafel
- Gebäude

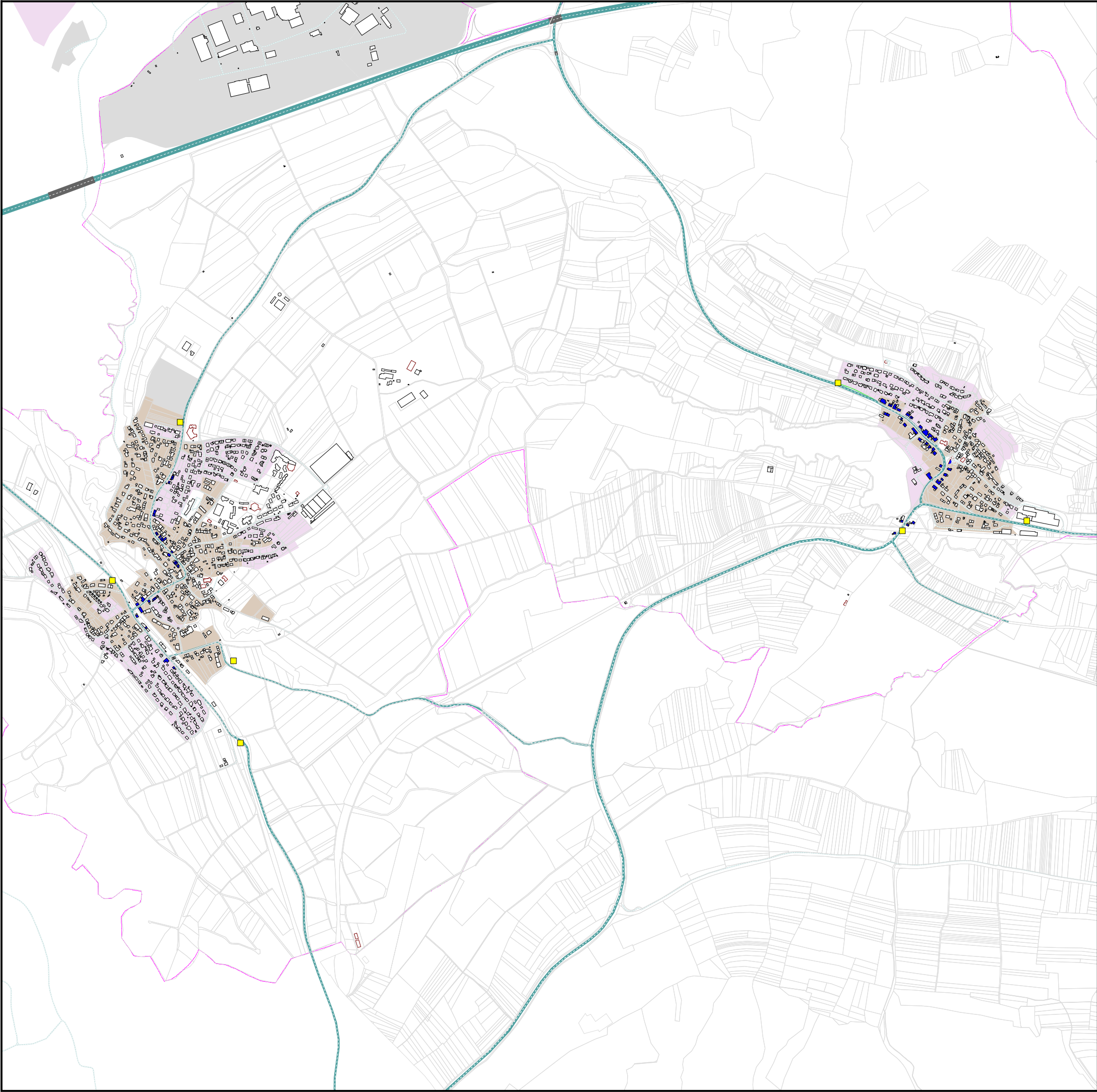
Art der baulichen Nutzung

- (W) Wohnbauflächen
- (M) gemischte Bauflächen
- (G) gewerbliche Bauflächen
- (S) Sonderbauflächen

Gebäudelärmkarte

- Auslösewerte Überschreitung Lärmsanierung
- Gebäudelärmkarte Nr. 811





Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm Nacht - LrN

BESTAND Ausschnitt Süd

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19
zur Prüfung baulicher/konstruktiver
Lärmschutzmaßnahmen

Plan 5.2

Zeichenerklärung

- Hauptnetz (kartiert)
- Nebennetz (nicht kartiert)
- Lärmschutzwand
- Gemeindegrenze
- Kataster
- Ortstafel
- Gebäude

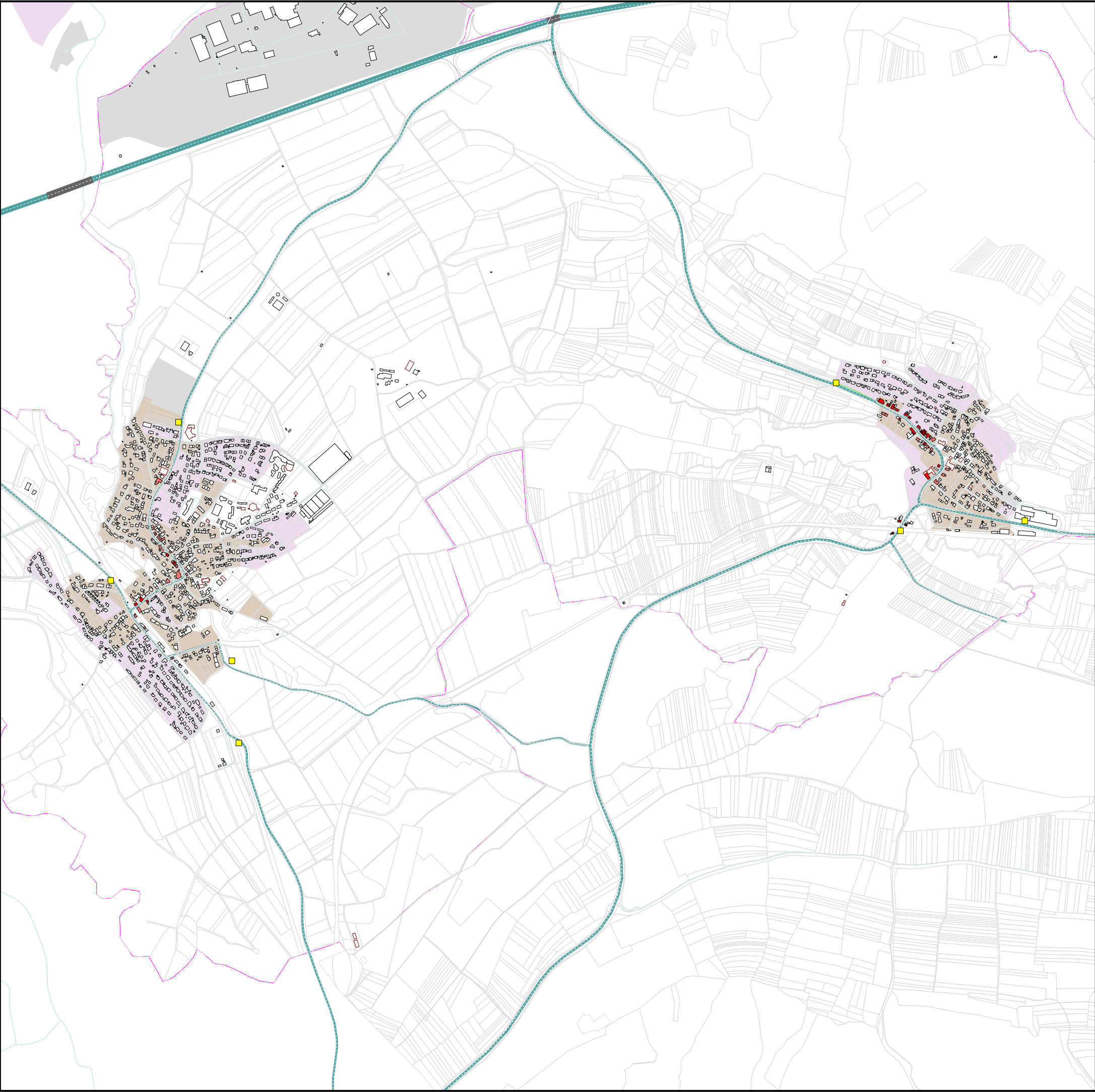
Art der baulichen Nutzung

- (W) Wohnbauflächen
- (M) gemischte Bauflächen
- (G) gewerbliche Bauflächen
- (S) Sonderbauflächen

Gebäudelärmkarte

- Auslösewerte Überschreitung Lärmsanierung
- Gebäudelärmkarte Nr. 811





Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrs-lärm - LrT

BESTAND
Ausschnitt Süd

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19
zur Prüfung verkehrsrechtlicher
Lärmschutzmaßnahmen

Plan 5.3

Zeichenerklärung

- Hauptnetz (kartiert)
- Nebennetz (nicht kartiert)
- Lärmschutzwand
- Gemeindegrenze
- Kataster
- Ortstafel
- Gebäude

Art der baulichen Nutzung

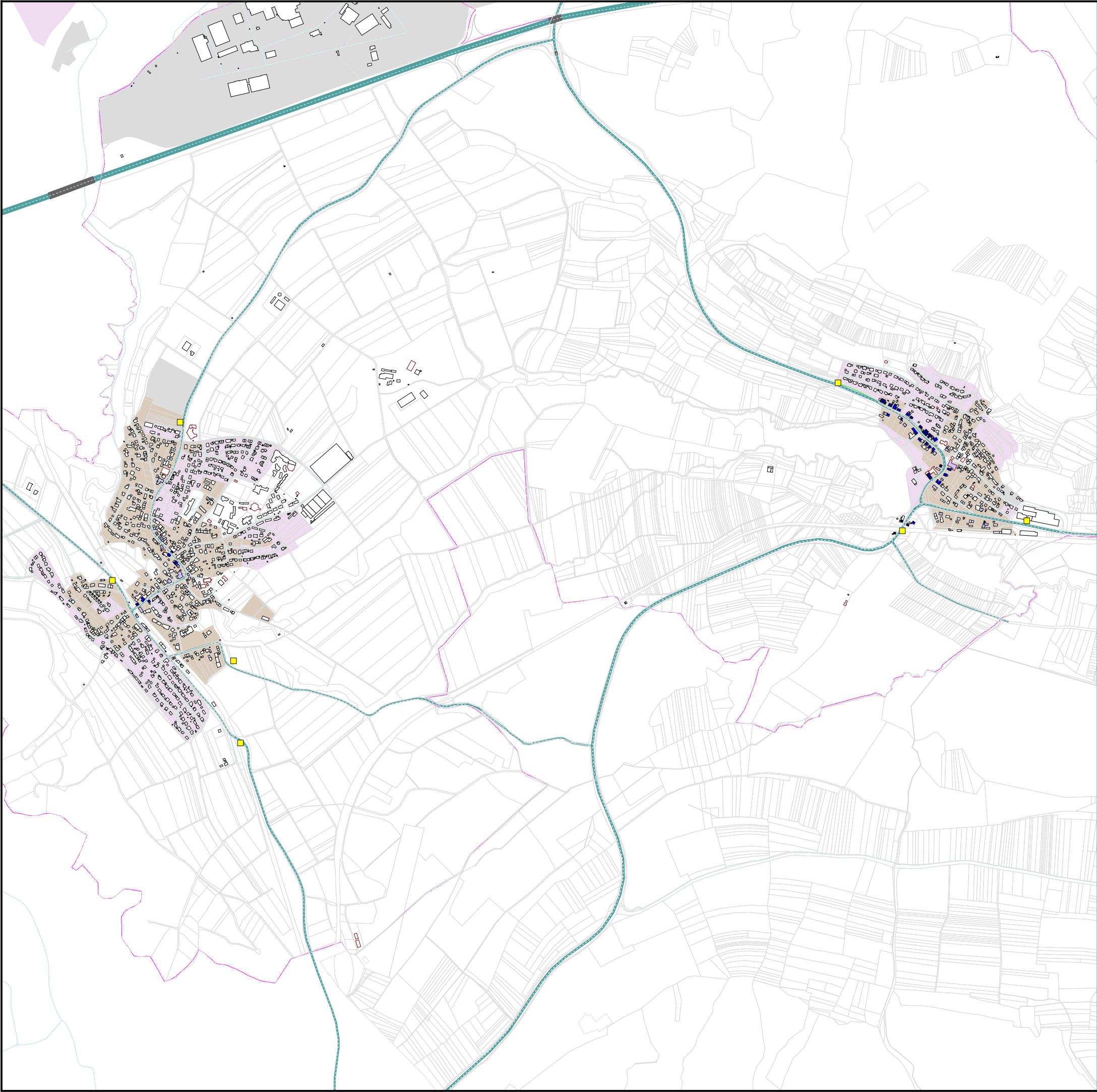
- (W) Wohnbauflächen
- (M) gemischte Bauflächen
- (G) gewerbliche Bauflächen
- (S) Sonderbauflächen

Beurteilungspegel LrT dB(A)

Gebäudelärmkarte Nr. 821

- ≥ 70
- ≥ 67
- ≥ 65
- < 65





Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm Nacht - LrN

BESTAND
Ausschnitt Süd

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19
zur Prüfung verkehrsrechtlicher
Lärmschutzmaßnahmen

Plan 5.4

Zeichenerklärung

- Hauptnetz (kartiert)
- Nebennetz (nicht kartiert)
- Lärmschutzwand
- Gemeindegrenze
- Kataster
- Ortstafel
- Gebäude

Art der baulichen Nutzung

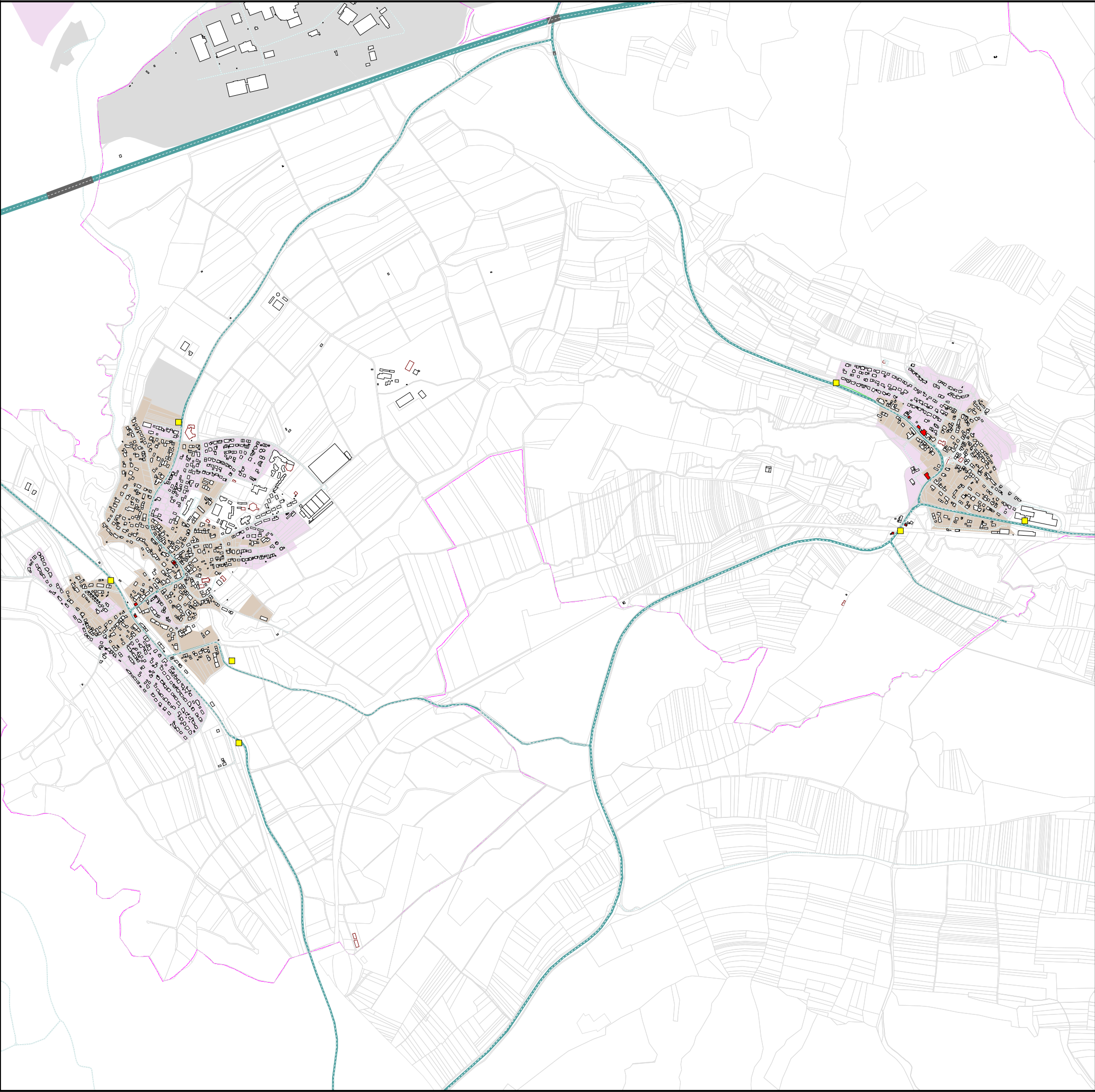
- (W) Wohnbauflächen
- (M) gemischte Bauflächen
- (G) gewerbliche Bauflächen
- (S) Sonderbauflächen

Beurteilungspegel LrN dB(A)

Gebäudelärmkarte Nr. 821

- ≥ 60
- ≥ 57
- ≥ 55
- < 55





Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm Tag - LrT

PLANUNG LAP (4)
Ausschnitt Süd

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19
Maßnahmenpaket LAP (4)

Plan 5.5

Zeichenerklärung

- Hauptnetz (kartiert)
- Nebennetz (nicht kartiert)
- Lärmschutzwand
- Gemeindegrenze
- Kataster
- Ortstafel
- Gebäude

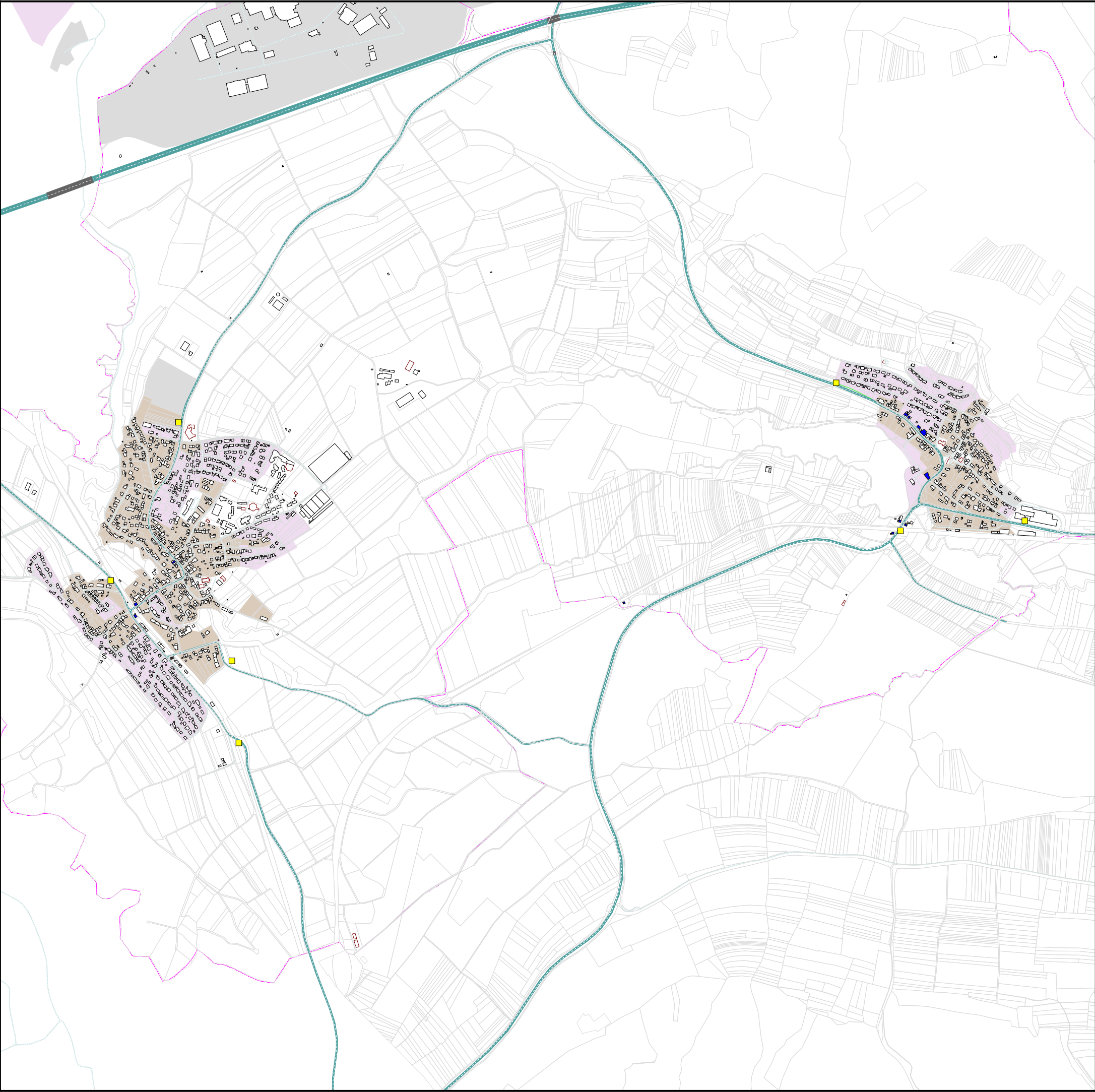
Art der baulichen Nutzung

- (W) Wohnbauflächen
- (M) gemischte Bauflächen
- (G) gewerbliche Bauflächen
- (S) Sonderbauflächen

Gebäudelärmkarte

- Auslösewerte Überschreitung Lärmsanierung
- Gebäudelärmkarte Nr. 831





Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm Nacht - LrN

PLANUNG LAP (4) Ausschnitt Süd

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19
Maßnahmenpaket LAP (4)

Plan 5.6

Zeichenerklärung

- Hauptnetz (kartiert)
- Nebennetz (nicht kartiert)
- Lärmschutzwand
- Gemeindegrenze
- Kataster
- Ortstafel
- Gebäude

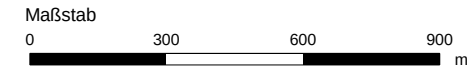
Art der baulichen Nutzung

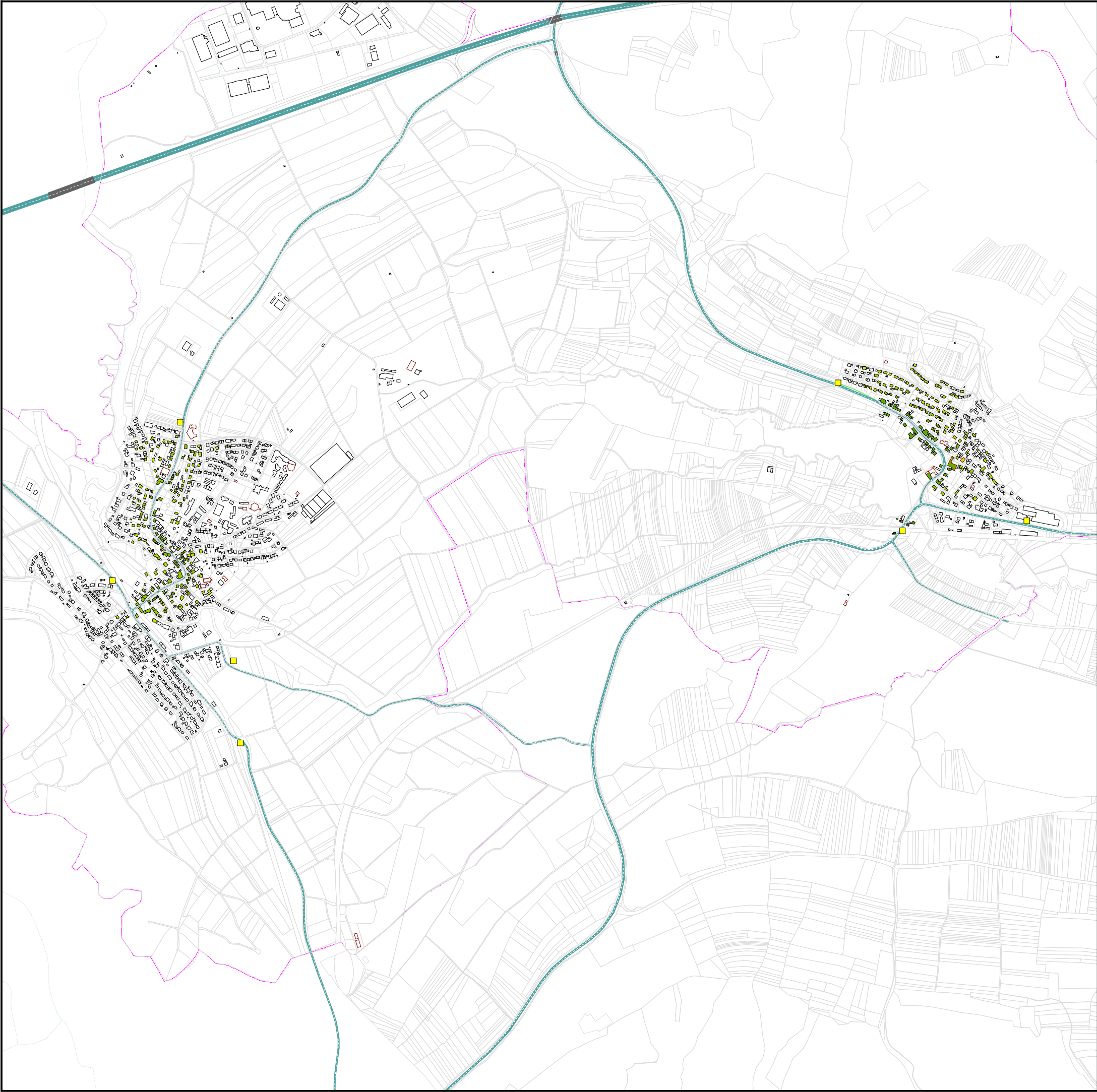
- (W) Wohnbauflächen
- (M) gemischte Bauflächen
- (G) gewerbliche Bauflächen
- (S) Sonderbauflächen

Gebäudelärmkarte

- Auslösewerte Überschreitung Lärmsanierung

Gebäudelärmkarte Nr. 831





Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm Tag - LrT

PLANUNG LAP (4) Ausschnitt Süd

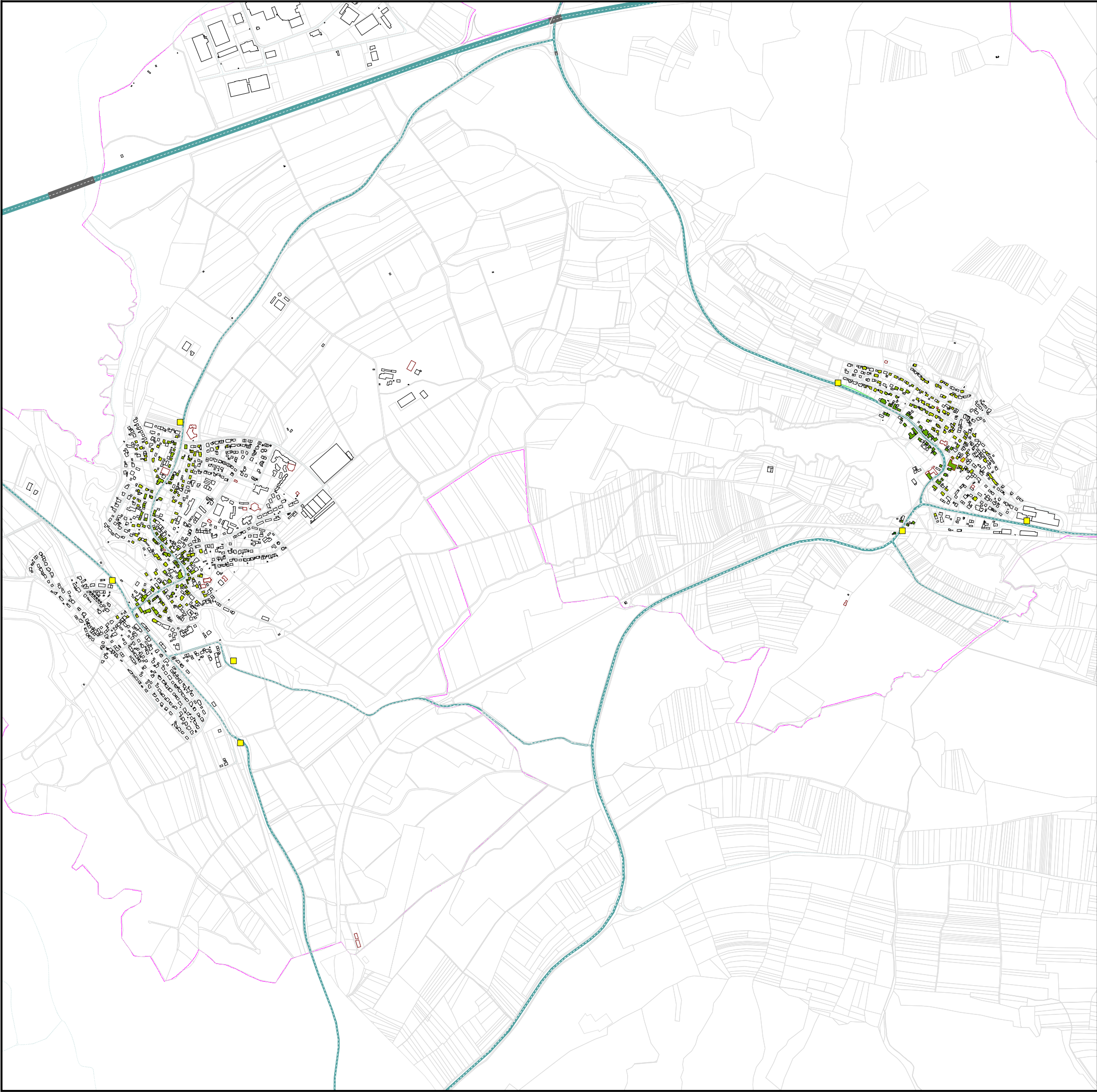
Differenz-Gebäudelärmkarte
Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19

Plan 5.7

- Zeichenerklärung**
- Hauptnetz
 - Nebennetz
 - Lärmschutzwand
 - Gemeindegrenze
 - Kataster
 - Ortstafel
 - Gebäude

- Pegeldifferenz
in dB(A)**
Gebäudelärmkarte Nr.GLK(811,1) - GLK(851,1);
- | | |
|--------|-------|
| | < 0,0 |
| 0,0 <= | < 1,0 |
| 1,0 <= | < 2,0 |
| 2,0 <= | < 3,0 |
| 3,0 <= | < 4,0 |
| 4,0 <= | < 5,0 |
| 5,0 <= | |





Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

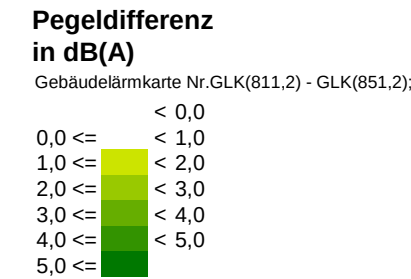
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm Nacht - LrN

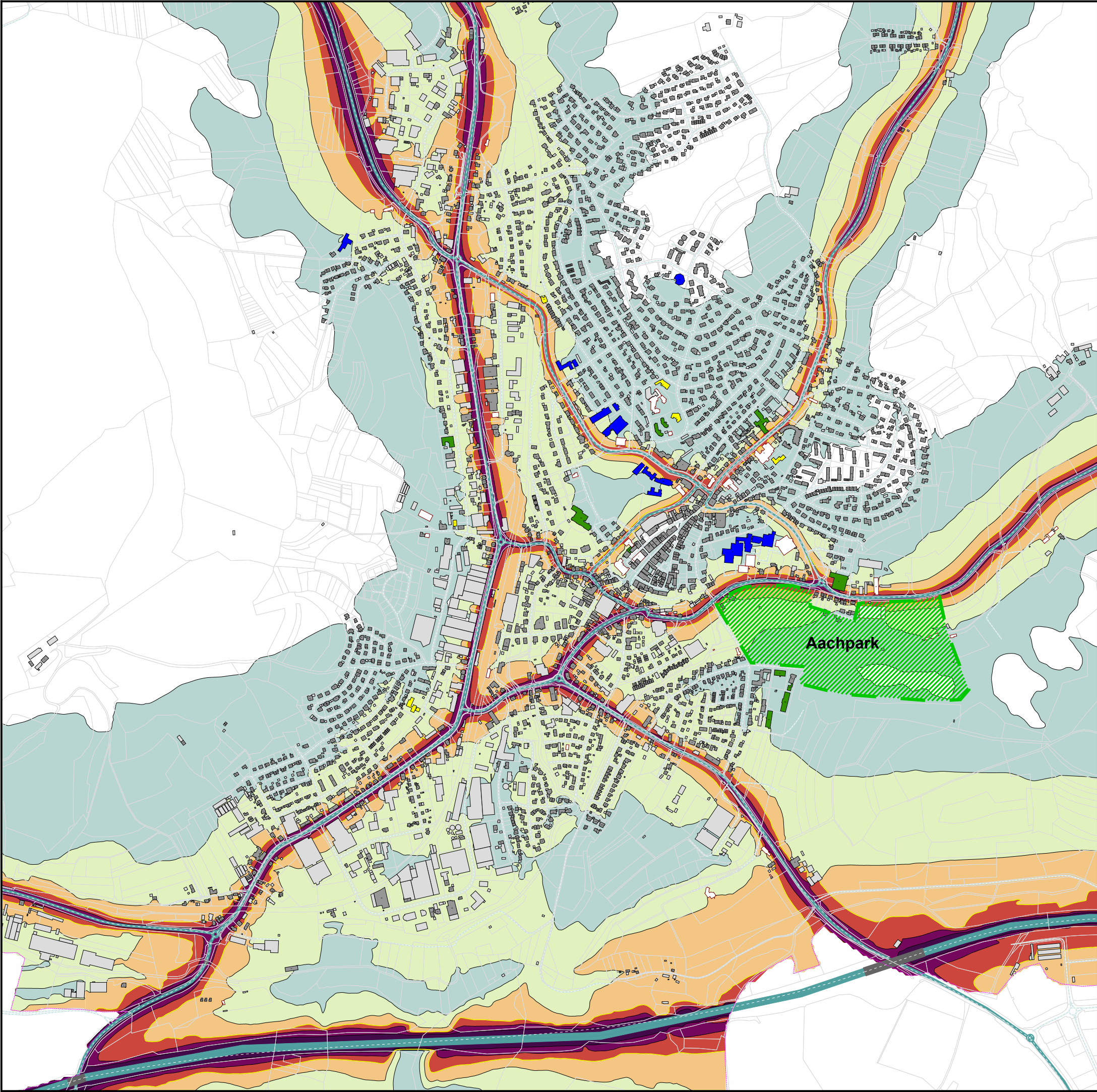
PLANUNG LAP (4) Ausschnitt Süd

Differenz-Gebäudelärmkarte
Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19

Plan 5.8

- Zeichenerklärung**
- Hauptnetz
 - Nebennetz
 - Lärmschutzwand
 - Gemeindegrenze
 - Kataster
 - Ortstafel
 - Gebäude





Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrslärm - LrT

PLANUNG LAP(4)
Ruhige Gebiete

Rasterlärmkarte nach RLS-19
Berechnungshöhe 4 m über Gelände

Plan 6.1

Zeichenerklärung

- Hauptnetz (kartiert)
- Nebennetz (nicht kartiert)
- Gemeindegrenze
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- öffentliche Gebäude
- Kindergarten
- Schule
- Krankenhaus, Senioren- und Pflegeheim
- Isophone LrT = 65 dB(A)
- Ruhige Gebiete

**Beurteilungspegel LrT
in dB(A)**
Gebäudelärmkarte Nr. 701

>= 75
>= 70
>= 65
>= 60
>= 55
>= 50
< 50

Maßstab
0 100 200 300 m

MODUS CONSULT ULM

Ulm,19.11.2024

Stadt Stockach

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan
Runde 4 (2022/2024)
Straßenverkehrs-lärm Tag - LrT

PLANUNG LAP(4)
Ruhige Gebiete

Rasterlärmkarte nach RLS-19
Berechnungshöhe 4 m über Gelände

Plan 6.2

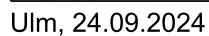
- Zeichenerklärung**
- Hauptnetz (kartiert)
 - Nebennetz (nicht kartiert)
 - Gemeindegrenze
 - Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - öffentliche Gebäude
 - Kindergarten
 - Schule
 - Krankenhaus, Senioren- und Pflegeheim
 - Isophone LrT = 65 dB(A)
 - Ruhige Gebiete

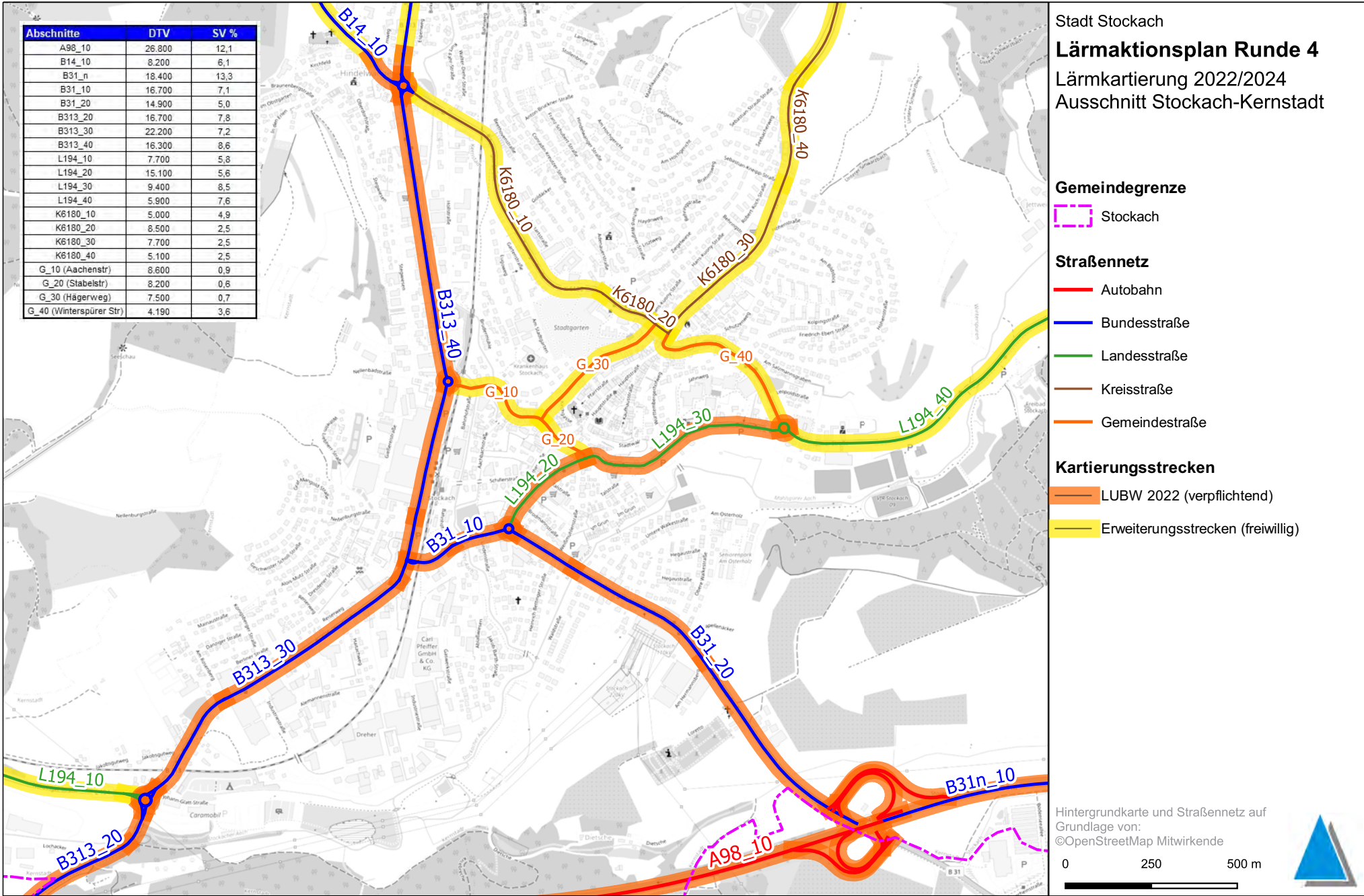
Beurteilungspegel LrT in dB(A)

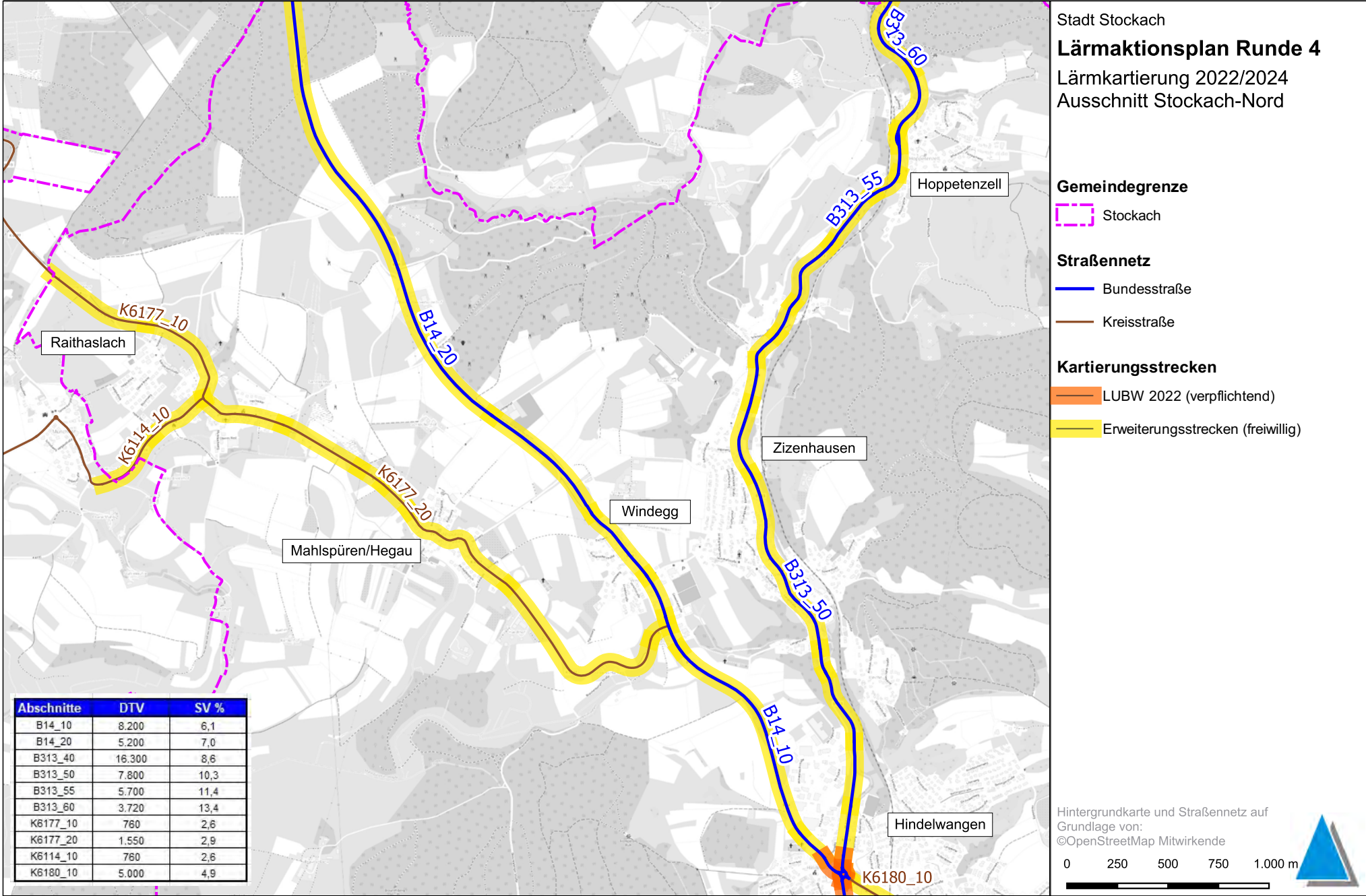
Gebäudelärmkarte Nr. 701

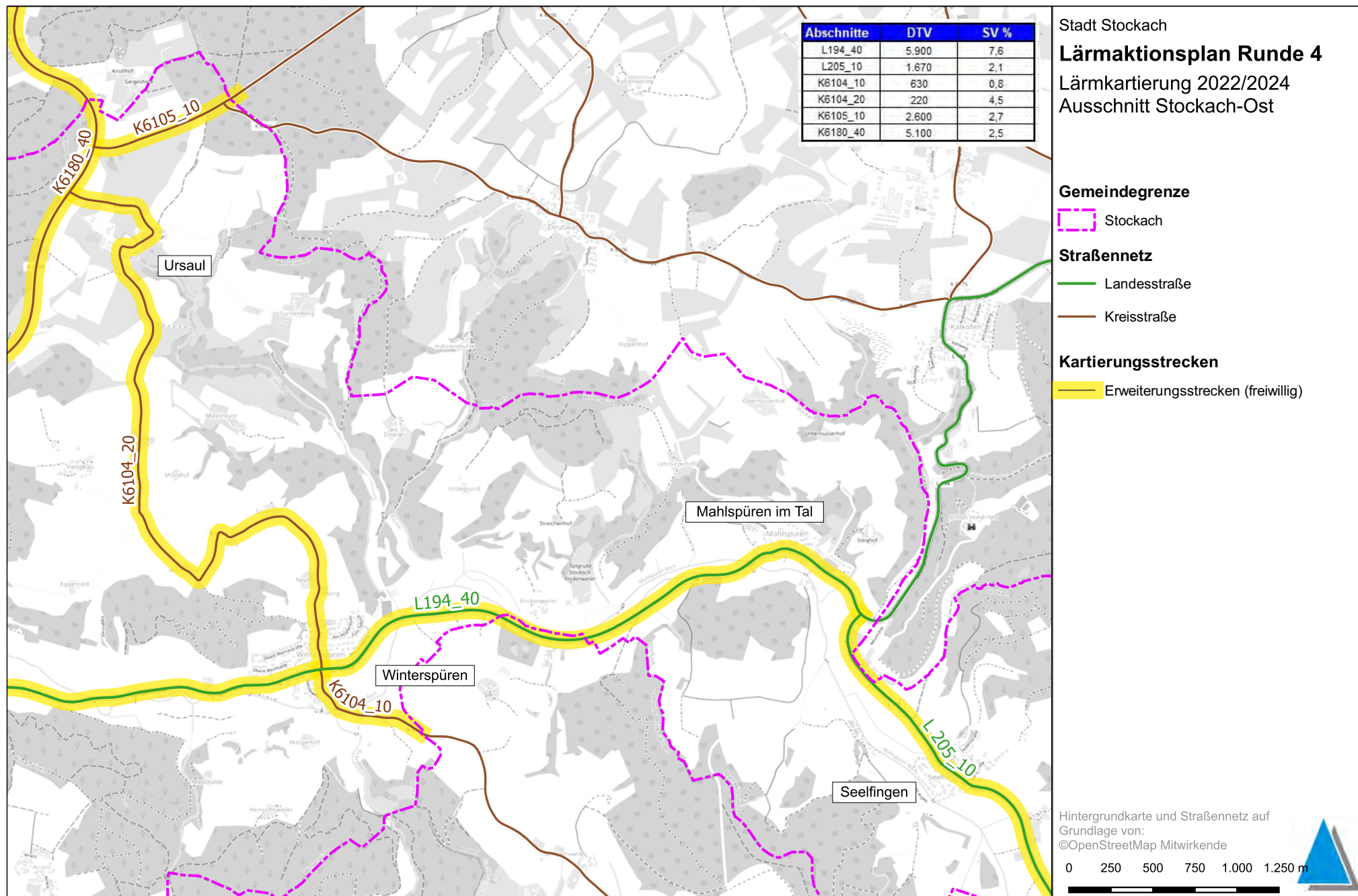
- >= 75
- >= 70
- >= 65
- >= 60
- >= 55
- >= 50
- < 50

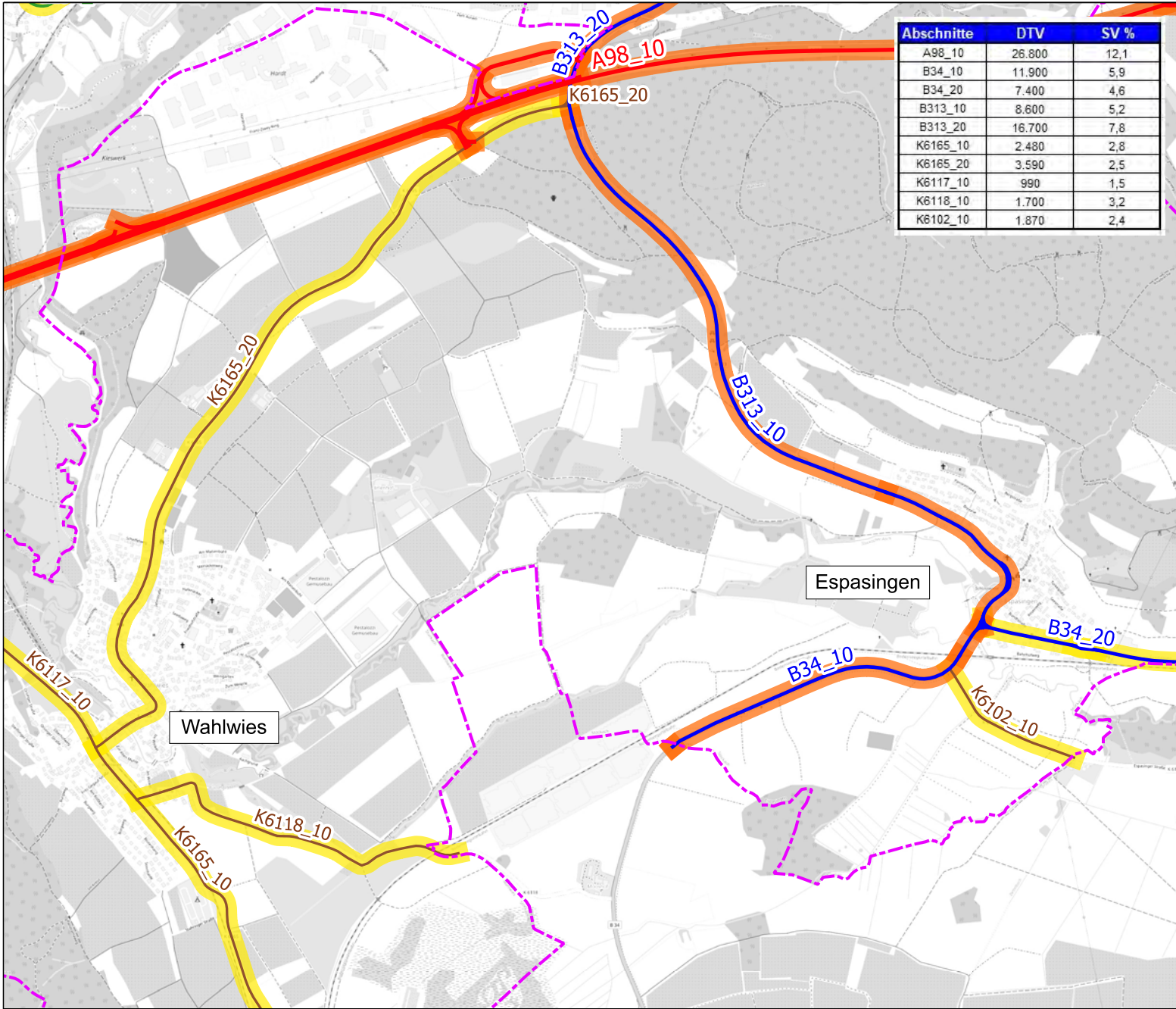
Maßstab
0 100 200 300 m











Stadt Stockach
Lärmaktionsplan Runde 4
Lärmkartierung 2022/2024
Ausschnitt Stockach-Süd

Gemeindegrenze

Stockach

Straßennetz

- Autobahn
- Bundesstraße
- Kreisstraße

Kartierungsstrecken

- LUBW 2022 (verpflichtend)
- Erweiterungsstrecken (freiwillig)

Hintergrundkarte und Straßennetz auf
Grundlage von:
©OpenStreetMap Mitwirkende

0 250 500 750 m

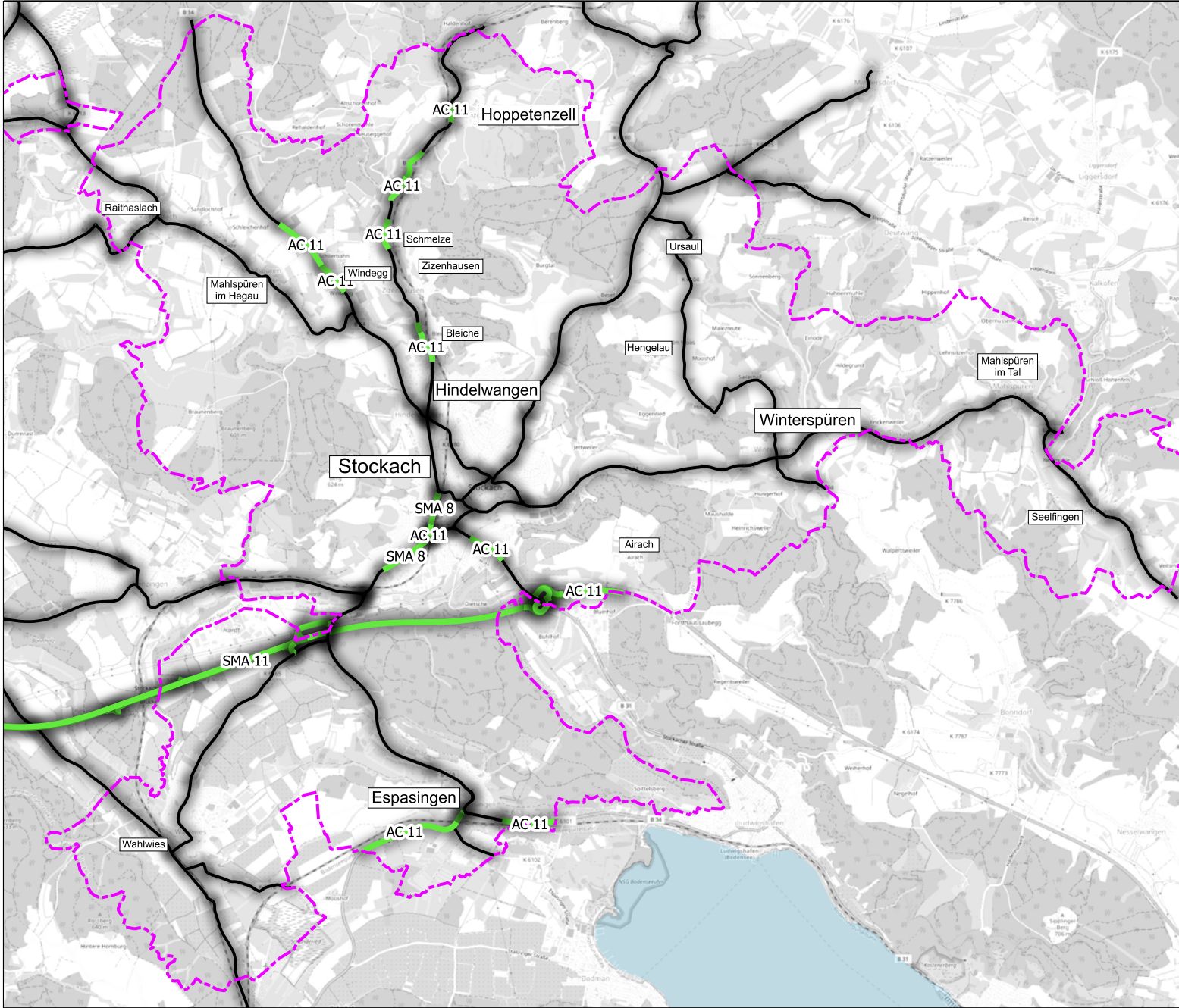


Kenngrößen für Lärmberechnung nach RLS-19
Grundlage: Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg (2019) und Verkehrsanalyse Modus Consult Ulm (2017)

Lärmkenngößen nach RLS-19			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
			BAB 98 von AK Hegau BAB 81 nach AS B 31n Stockach-Ost	B 14 von K 6180 Hindelwangen nach K 6177 Windegg	B 14 von K 6177 Windegg nach Richtung Tuttingen	B 31n von BAB 98 Stockach-Ost nach K 7786 bei Aufkirch	B 31 von B 313 Stockach nach L 194 Stockach	B 31 von L 194 Stockach nach BAB 98 AS Stockach-Ost	B 31 von BAB 98 AS Stockach-Ost nach B 34 Ludwigshafen	B 31 von B 34 Ludwigshafen nach Überlingen	B 34 von B 33 AS Radolfzell nach B 313 Espasingen	B 34 von B 313 Espasingen nach B 31 Ludwigshafen	B 313 von B 34 Espasingen nach AS BAB 98 Stockach-W	B 313 von AS BAB 98 Stockach-W nach L 194 Nenzingen	B 313 von L 194 Nenzingen nach B 31 Stockach	B 313 von B 31 Stockach nach K 6180 Hindelwangen	B 313 von K 6180 Hindelwangen nach Zizenhausen-Nord	B 313 von Zizenhausen-Nord nach Hoppetenzell-Nord	B 313 von Hoppetenzell-Nord nach Richtung Meßkirch	L 194 von Nenzingen nach B 313 Stockach	L 194 von B 31 Stockach nach Stabelstraße Stockach	L 194 von Stabelstraße Stockach nach Winterspürer Str Stockach	L 194 von Winterspürer Str Stockach nach L205, Mahlspüren im Tal
Tagesverkehr Normalzeitbereich	Gesamtverkehr DTV _W	[Kfz/24h]	26.558	8.300	5.253	18.045	16.200	14.400	6.392	9.766	12.278	7.479	8.100	17.600	23.400	17.142	7.800	5.771	3.741	8.261	16.000	9.900	6.251
	Schwerverkehr (>3,5t) SV _W	[SV/24h]	4.057	590	432	3.175	1.410	860	222	590	852	400	506	1.660	2.100	1.811	930	757	583	573	1.050	950	570
	Anteil SV _W (>3,5t) am DTV _W	[%]	15,3%	7,1%	8,2%	17,6%	8,7%	6,0%	3,5%	6,0%	6,9%	5,3%	6,2%	9,4%	9,0%	10,6%	11,9%	13,1%	15,6%	6,9%	6,6%	9,6%	9,1%
Tagesverkehr Jahresmittelwert	Gesamtverkehr DTV	[Kfz/24h]	26.800	8.200	5.200	18.400	16.700	14.900	6.600	10.200	11.900	7.400	8.600	16.700	22.200	16.300	7.800	5.700	3.720	7.700	15.100	9.400	5.900
	Schwerverkehr (>3,5t) SV	[SV/24h]	3.250	500	365	2.450	1.200	750	190	500	700	340	450	1.300	1.600	1.400	800	650	500	450	850	800	450
	Anteil SV (>3,5t) am DTV	[%]	12,1%	6,1%	7,0%	13,3%	7,2%	5,0%	2,9%	4,9%	5,9%	4,6%	5,2%	7,8%	7,2%	8,6%	10,3%	11,4%	13,4%	5,8%	5,6%	8,5%	7,6%
Straßenkategorie	Klassifizierung	[-]	BAB	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	L	L	L	L
	Zählstelle Nr.	[-]	84260	84035	84035	84282	84277	84277	84277	84495	84473	84278	84279	84281	84281	84281	84280	84280	84280	84262	84285	84285	84285
	Zähljahr	[-]	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019
Zeitraum "Tag" (06:00 - 22:00 Uhr)	M(Tag) aus Zählstelle	[-]	0,0580	0,0588	0,0588	0,0580	0,0599	0,0599	0,0599	0,0594	0,0588	0,0591	0,0591	0,0581	0,0581	0,0581	0,0585	0,0585	0,0585	0,0589	0,0588	0,0588	0,0588
	M(Tag) Tabellenwert nach RLS-19	[-]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	M _{Tag}	[Kfz/h]	1.555	482	306	1.068	1.001	893	395	606	700	437	508	971	1.291	948	457	334	218	453	888	553	347
	1: Leichte Kraftfahrzeuge	[Pkw/h]	88,1%	90,2%	90,2%	86,3%	95,7%	95,7%	95,7%	92,9%	93,0%	94,1%	93,3%	89,4%	89,4%	89,4%	84,0%	84,0%	84,0%	91,6%	91,1%	91,1%	91,1%
	2: Mittelschwere Fahrzeuge	[Lkw1/h]	2,0%	2,9%	2,9%	2,9%	1,8%	1,8%	1,8%	2,5%	2,4%	2,5%	2,8%	4,7%	4,7%	4,7%	4,6%	4,6%	4,6%	3,5%	3,2%	3,2%	3,2%
	3: Schwere Fahrzeuge	[Lkw2/h]	9,4%	3,9%	3,9%	9,6%	1,0%	1,0%	1,0%	2,1%	3,1%	1,8%	2,4%	3,8%	3,8%	3,8%	8,2%	8,2%	8,2%	2,4%	4,6%	4,6%	4,6%
	4: Motorräder	[Krad/h]	0,5%	2,9%	2,9%	1,2%	1,5%	1,5%	1,5%	2,5%	1,4%	1,6%	1,6%	2,1%	2,1%	2,1%	3,2%	3,2%	3,2%	2,4%	1,1%	1,1%	1,1%
Zeitraum "Nacht" (22:00 - 06:00 Uhr)	M(Nacht) aus Zählstelle	[-]	0,009	0,007	0,007	0,009	0,005	0,005	0,005	0,006	0,007	0,007	0,007	0,009	0,009	0,009	0,009	0,009	0,009	0,007	0,008	0,008	0,008
	M(Nacht) Tabellenwert nach RLS-19	[-]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	M _{Nacht}	[Kfz/h]	241	57	36	167	86	77	34	65	89	50	58	146	194	142	67	49	32	56	115	71	45
	1: Leichte Kraftfahrzeuge	[Pkw/h]	78,4%	91,7%	91,7%	75,4%	94,1%	94,1%	94,1%	90,8%	91,0%	92,0%	94,8%	89,4%	89,4%	89,4%	81,3%	81,3%	81,3%	94,6%	91,1%	91,1%	91,1%
	2: Mittelschwere Fahrzeuge	[Lkw1/h]	2,9%	2,8%	2,8%	4,2%	2,9%	2,9%	2,9%	1,5%	2,2%	2,0%	1,7%	4,9%	4,9%	4,9%	6,3%	6,3%	6,3%	1,8%	2,2%	2,2%	2,2%
	3: Schwere Fahrzeuge	[Lkw2/h]	18,7%	5,6%	5,6%	19,8%	2,9%	2,9%	2,9%	6,2%	5,6%	4,0%	3,4%	4,9%	4,9%	4,9%	12,5%	12,5%	12,5%	1,8%	6,7%	6,7%	6,7%
	4: Motorräder	[Krad/h]	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	1,5%	1,1%	2,0%	0,0%	0,7%	0,7%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%
Abschnitt	Bezeichnung_Nr	[-]	A98_10	B14_10	B14_20	B31n_10	B31_10	B31_20	B31_30	B31_40	B34_10	B34_20	B313_10	B313_20	B313_30	B313_40	B313_50	B313_55	B313_60	L194_10	L194_20	L194_30	L194_40

Kenngrößen für Lärmberechnung nach RLS-19
Grundlage: Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg (2019) und Verkehrsanalyse Modus Consult Ulm (2017)

Lärmkenngößen nach RLS-19			22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42
			L 205 von L 194, Mahlspüren im Tal nach Owingen	K 6180 von B 313 Hindelwangen nach Adenauer Str Stockach	K 6180 von Adenauer Str Stockach nach Zoznegger Str Stockach	K 6180 von Zoznegger Str Stockach nach Seb-Kneipp-Str Stockach	K 6180 von Seb-Kneipp-Str Stockach nach Zoznegg	K 6104 von Bonndorf nach L 194 Winterspüren	K 6104 von L 194 Winterspüren nach K 6180 Stockach/ Zoznegg	K 6105 von K 6180 Stockach/ Zoznegg nach Mindersdorf	K 6177 von Guggenhausen nach K 6114 Raithaslach	K 6177 von K 6114 Raithaslach nach B 14 Hindelwangen	K 6114 von Münchhöf nach K 6177 Raithaslach	K 6165 von Stahrigen nach K 6118 Wahlwies	K 6165 von K 6118 Wahlwies nach AS BAB 98 Stockach-W	K 6118 von K 6165 Wahlwies nach B 34 Mooshof	K 6117 von K 6165 Wahlwies nach K 6116 Orsingen	K 6102 von Bodman nach B 34	K 6174 von B 31 Ludwigshafen nach Bonndorf	Aachenstraße von B 313 Stockach nach Hägerweg Stockach	Aachenstraße/Stabelstraße von Hägerweg Stockach nach L194 Stadtwall	Hägerweg von Aachenstraße nach K 6180 Zoznegger Str	Winterspürer Straße von K 6180 Zoznegger Straße nach L194 Winterspürer Straße
Tagesverkehr Normalzeitbereich	Gesamtverkehr DTV _W	[Kfz/24h]	1.714	5.300	9.000	8.200	5.401	651	206	2.879	821	1.671	821	2.636	4.044	1.051	1.894	1.731	1.178	9.800	9.400	8.600	4.800
	Schwerverkehr (>3,5t) SV _W	[SV/24h]	43	300	260	230	161	9	11	84	23	58	23	78	109	20	73	50	28	100	70	70	200
	Anteil SV _W (>3,5t) am DTV _W	[%]	2,5%	5,7%	2,9%	2,8%	3,0%	1,4%	5,3%	2,9%	2,8%	3,5%	2,8%	3,0%	2,7%	1,9%	3,9%	2,9%	2,4%	1,0%	0,7%	0,8%	4,2%
Tagesverkehr Jahresmittelwert	Gesamtverkehr DTV	[Kfz/24h]	1.670	5.000	8.500	7.700	5.100	630	220	2.600	760	1.550	760	2.480	3.590	990	1.700	1.870	1.110	8.600	8.200	7.500	4.190
	Schwerverkehr (>3,5t) SV	[SV/24h]	35	245	215	190	130	5	10	70	20	45	20	70	90	15	55	45	20	75	50	50	150
	Anteil SV (>3,5t) am DTV	[%]	2,1%	4,9%	2,5%	2,5%	2,5%	0,8%	4,5%	2,7%	2,6%	2,9%	2,6%	2,8%	2,5%	1,5%	3,2%	2,4%	1,8%	0,9%	0,6%	0,7%	3,6%
Straßenkategorie	Klassifizierung	[-]	L	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	G	G	G	G
	Zählstelle Nr.	[-]	84283	86669	86669	86669	86669	84284	86836	86670	84267	85742	84267	86686	84274	84269	84268	85732	84289	-	-	-	-
	Zähljahr	[-]	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	-	-	-	-
Zeitraum "Tag" (06:00 - 22:00 Uhr)	M(Tag) aus Zählstelle	[-]	0,0601	0,0588	0,0588	0,0588	0,0588	0,0602	0,0602	0,0581	0,0579	0,0589	0,0579	0,0581	0,0587	0,0588	0,0584	0,0600	0,0594	-	-	-	-
	M(Tag) Tabellenwert nach RLS-19	[-]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,058	0,058	0,058	0,058
	M _{Tag}	[Kfz/h]	100	294	500	453	300	38	13	151	44	91	44	144	211	58	99	112	66	495	472	431	241
	1: Leichte Kraftfahrzeuge	[Pkw/h]	97,0%	95,7%	95,7%	95,7%	95,7%	94,7%	92,3%	92,1%	93,2%	96,7%	93,2%	95,1%	96,2%	94,8%	93,9%	94,6%	95,5%	93,0%	93,0%	93,0%	93,0%
	2: Mittelschwere Fahrzeuge	[Lkw1/h]	1,0%	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%	0,0%	0,0%	2,0%	2,3%	2,2%	2,3%	1,4%	1,9%	1,7%	2,0%	1,8%	1,5%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%
	3: Schwere Fahrzeuge	[Lkw2/h]	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	2,1%	0,5%	0,0%	1,0%	0,9%	0,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%
	4: Motorräder	[Krad/h]	1,0%	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%	5,3%	7,7%	5,3%	4,5%	1,1%	4,5%	1,4%	1,4%	3,4%	3,0%	2,7%	3,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Zeitraum "Nacht" (22:00 - 06:00 Uhr)	M(Nacht) aus Zählstelle	[-]	0,005	0,007	0,007	0,007	0,007	0,006	0,005	0,008	0,009	0,007	0,009	0,008	0,007	0,008	0,009	0,005	0,006	-	-	-	-
	M(Nacht) Tabellenwert nach RLS-19	[-]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,010	0,010	0,010	0,010
	M _{Nacht}	[Kfz/h]	9	37	64	58	38	4	1	22	7	11	7	21	26	8	15	10	7	86	82	75	42
	1: Leichte Kraftfahrzeuge	[Pkw/h]	100,0%	97,4%	97,4%	97,4%	97,4%	100,0%	100,0%	95,5%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	93,0%	93,0%	93,0%	93,0%
	2: Mittelschwere Fahrzeuge	[Lkw1/h]	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%
	3: Schwere Fahrzeuge	[Lkw2/h]	0,0%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%
	4: Motorräder	[Krad/h]	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Abschnitt	Bezeichnung_Nr	[-]	L205_10	K6180_10	K6180_20	K6180_30	K6180_40	K6104_10	K6104_20	K6105_10	K6177_10	K6177_20	K6114_10	K6165_10	K6165_20	K6118_10	K6117_10	K6102_10	K_6174_10	G_10	G_20	G_30	G_40



Stadt Stockach
Lärmaktionsplan Runde 4
Lärmkartierung 2022/2024

Quelle: LUBW 2022
Überarbeitet Modus Consult Ulm GmbH 09/2024

Gemeindegrenze

 Stockach

Zustand Belag

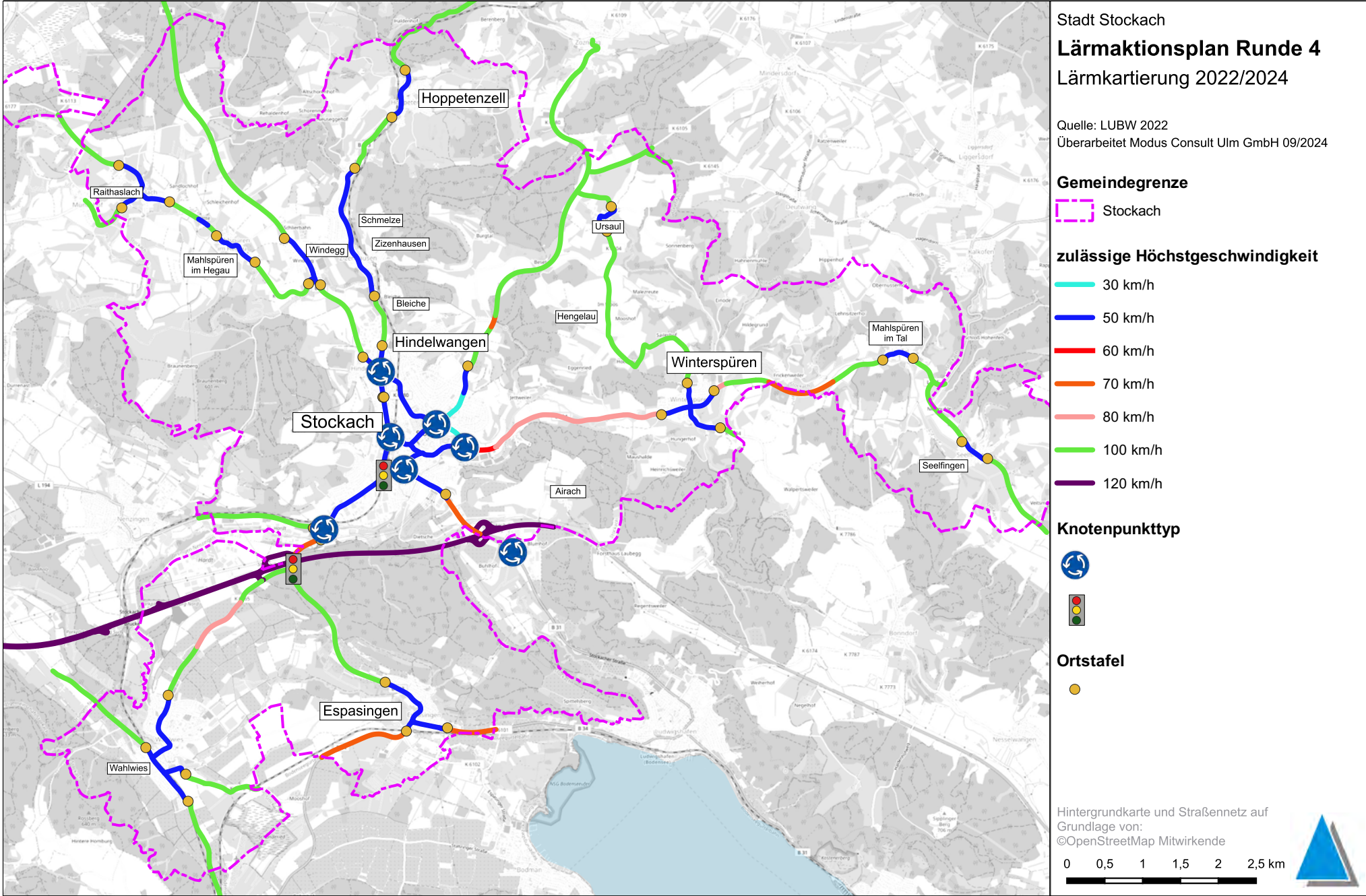
 lärmmindernder Belag

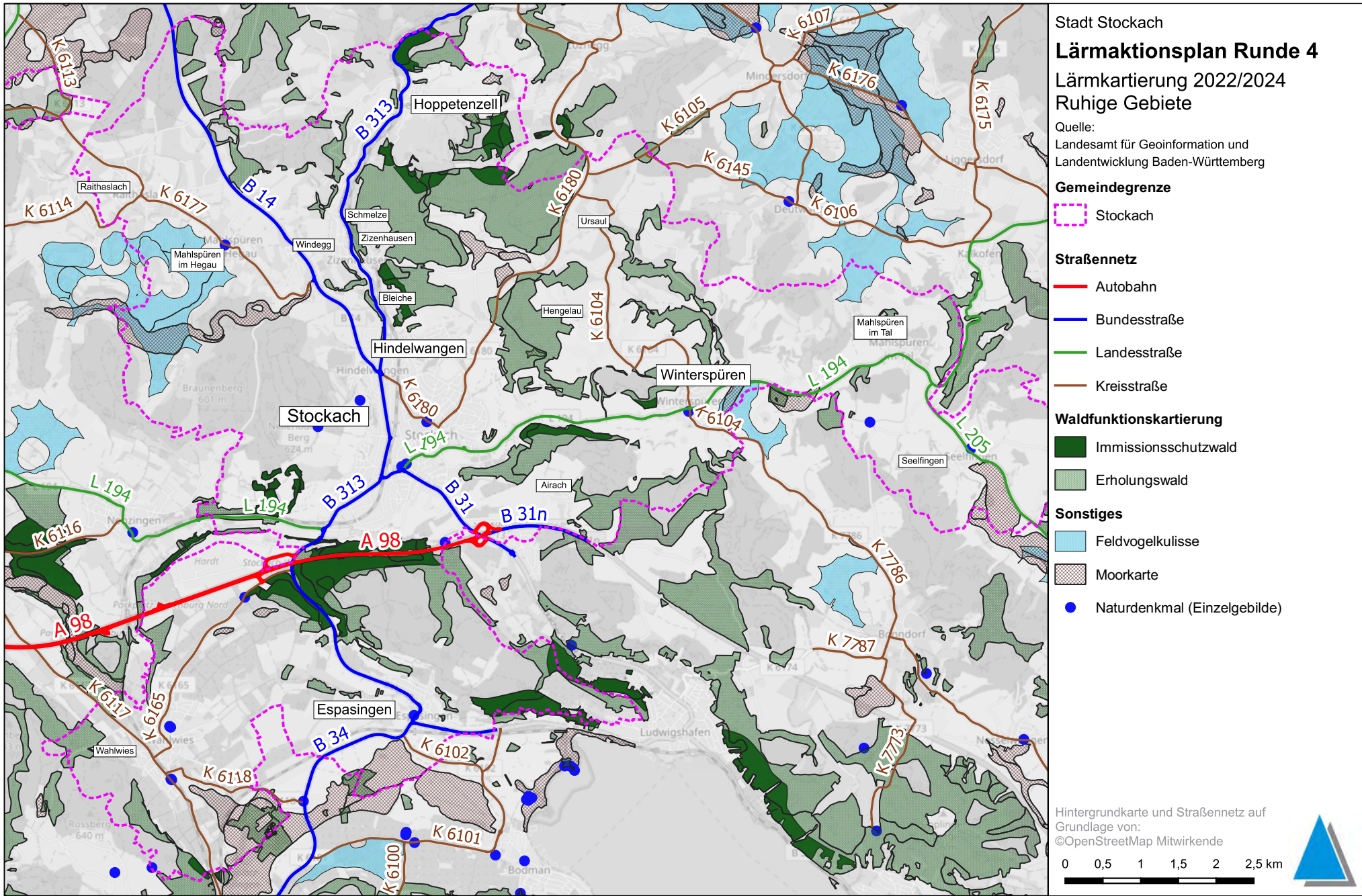
 Standardbelag

Hintergrundkarte und Straßennetz auf
Grundlage von:
©OpenStreetMap Mitwirkende

0 0,5 1 1,5 km







Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Bestand
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand		Lärmsanierung		Überschreitung		Überschreitung		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Beurteilungspegel [dB(A)]		Auslöswerte [dB(A)]		Auslöswerte [dB(A)]		Auslöswerte [EW]		Tag [EW]			Nacht [EW]		
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
BETROFFENHEITSANALYSE: Kernstadt - B14, Tuttlinger Straße																		
Maximaler Beurteilungspegel Tag: 71 dB(A)									Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 62 dB(A)									
Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Tag: 11 EW									Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Nacht: 14 EW									
Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 30 / 2 / 9 EW									Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 27 / 3 / 11 EW									
Im Eschle 2/A	24	1.OG	S	MI	64,1	54,6	66	56	-	-	-	-	24	-	-	24	-	-
Tuttlinger Straße 40	6	1.OG	SW	MI	70,9	61,6	66	56	4,9	5,6	6	6	-	-	6	-	-	6
Tuttlinger Straße 42	2	EG	W	MI	68,6	59,1	66	56	2,6	3,1	2	2	-	2	-	-	-	2
Tuttlinger Straße 43	3	2.OG	NO	MI	65,0	56,4	66	56	-	0,4	-	3	3	-	-	-	3	-
Tuttlinger Straße 44	2	2.OG	W	MI	64,4	54,9	66	56	-	-	-	-	2	-	-	2	-	-
Tuttlinger Straße 45	3	1.OG	NO	MI	70,7	61,3	66	56	4,7	5,3	3	3	-	-	3	-	-	3
Tuttlinger Straße 47	1	1.OG	NO	MI	65,0	55,6	66	56	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-
BETROFFENHEITSANALYSE: Kernstadt - B31, Goethestraße																		
Maximaler Beurteilungspegel Tag: 70 dB(A)									Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 62 dB(A)									
Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Tag: 49 EW									Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Nacht: 49 EW									
Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: - / 41 / 8 EW									Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: - / 41 / 8 EW									
Goethestraße 21	8	EG	W	WA	69,8	61,4	64	54	5,8	7,4	8	8	-	-	8	-	-	8
Goethestraße 23	21	2.OG	N	MI	68,4	58,8	66	56	2,4	2,8	21	21	-	21	-	-	21	-
Goethestraße 25	2	1.OG	N	WA	68,4	58,4	64	54	4,4	4,4	2	2	-	2	-	-	2	-
Goethestraße 27	1	1.OG	N	MI	68,1	58,0	66	56	2,1	2,0	1	1	-	1	-	-	1	-
Goethestraße 29	3	1.OG	NW	MI	68,3	58,2	66	56	2,3	2,2	3	3	-	3	-	-	3	-
Goethestraße 33	-	1.OG	NW	MI	68,3	58,3	66	56	2,3	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Goethestraße 38	3	2.OG	S	MI	66,2	56,2	66	56	0,2	0,2	3	3	-	3	-	-	3	-
Goethestraße 44	7	1.OG	SO	MI	67,3	57,2	66	56	1,3	1,2	7	7	-	7	-	-	7	-
Goethestraße 50	2	1.OG	SO	MI	67,6	57,5	66	56	1,6	1,5	2	2	-	2	-	-	2	-
Lindenstraße 2	2	1.OG	N	WA	68,2	58,2	64	54	4,2	4,2	2	2	-	2	-	-	2	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Bestand
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand		Lärmsanierung		Überschreitung		Überschreitung		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Beurteilungspegel [dB(A)]		Auslöswerte [dB(A)]		Auslöswerte [dB(A)]		Auslöswerte [EW]		Tag [EW]			Nacht [EW]		
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
BETROFFENHEITSANALYSE: Kernstadt - B31, Ludwigshafener Straße																		
Maximaler Beurteilungspegel Tag: 72 dB(A)								Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 61 dB(A)										
Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Tag: 121 EW								Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Nacht: 121 EW										
Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 15 / 58 / 48 EW								Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 35 / 38 / 48 EW										
Hansjakobstraße 6	11	1.OG	S	WA	67,2	56,7	64	54	3,2	2,7	11	11	-	11	-	-	11	-
Hansjakobstraße 9	20	1.OG	S	WA	66,1	55,7	64	54	2,1	1,7	20	20	-	20	-	20	-	-
Ludwigshafener Straße 3	7	1.OG	SW	WA	69,4	59,1	64	54	5,4	5,1	7	7	-	-	7	-	-	7
Ludwigshafener Straße 4	7	1.OG	NO	MI	71,3	60,9	66	56	5,3	4,9	7	7	-	-	7	-	-	7
Ludwigshafener Straße 5	9	1.OG	SW	MI	70,9	60,5	66	56	4,9	4,5	9	9	-	-	9	-	-	9
Ludwigshafener Straße 6	3	1.OG	NO	WA	69,9	59,5	64	54	5,9	5,5	3	3	-	-	3	-	-	3
Ludwigshafener Straße 6/1	-	EG	NO	WA	65,6	55,3	64	54	1,6	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Ludwigshafener Straße 7	4	1.OG	SW	MI	69,6	59,2	66	56	3,6	3,2	4	4	-	-	4	-	-	4
Ludwigshafener Straße 8	3	1.OG	NO	WA	70,7	60,3	64	54	6,7	6,3	3	3	-	-	3	-	-	3
Ludwigshafener Straße 9	2	1.OG	SW	MI	70,1	59,7	66	56	4,1	3,7	2	2	-	-	2	-	-	2
Ludwigshafener Straße 10	7	1.OG	NO	WA	70,9	60,5	64	54	6,9	6,5	7	7	-	-	7	-	-	7
Ludwigshafener Straße 10/A	2	1.OG	NO	MI	67,3	56,9	66	56	1,3	0,9	2	2	-	2	-	-	2	-
Ludwigshafener Straße 14	4	1.OG	NO	MI	68,9	58,3	66	56	2,9	2,3	4	4	-	4	-	-	4	-
Ludwigshafener Straße 17	6	EG	SW	MI	67,5	56,9	66	56	1,5	0,9	6	6	-	6	-	-	6	-
Ludwigshafener Straße 18	2	1.OG	NO	MI	68,2	57,6	66	56	2,2	1,6	2	2	-	2	-	-	2	-
Ludwigshafener Straße 22	5	1.OG	NO	MI	66,7	56,2	66	56	0,7	0,2	5	5	-	5	-	-	5	-
Ludwigshafener Straße 24	6	1.OG	NO	MI	66,7	56,1	66	56	0,7	0,1	6	6	-	6	-	-	6	-
Ludwigshafener Straße 29	13	1.OG	SW	WA	65,7	55,2	64	54	1,7	1,2	13	13	13	-	-	13	-	-
Ludwigshafener Straße 37	6	1.OG	SW	MI	69,7	59,5	66	56	3,7	3,5	6	6	-	-	6	-	-	6
Ludwigshafener Straße 42	2	2.OG	NO	MI	67,4	57,2	66	56	1,4	1,2	2	2	-	2	-	-	2	-
Obere Walkestraße 4	2	2.OG	SW	WA	64,4	54,1	64	54	0,4	0,1	2	2	2	-	-	2	-	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Bestand
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand		Lärmsanierung		Überschreitung		Überschreitung		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Beurteilungspegel [dB(A)]		Auslöswerte [dB(A)]		Auslöswerte [dB(A)]		Auslöswerte [EW]		Tag [EW]			Nacht [EW]		
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
BETROFFENHEITSANALYSE: Kernstadt - B313, Heinrich-Fahr-Straße																		
Maximaler Beurteilungspegel Tag: 70 dB(A)									Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 62 dB(A)									
Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Tag: 74 EW									Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Nacht: 74 EW									
Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: - / 41 / 33 EW									Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 15 / 15 / 59 EW									
Bahnhofstraße 18	15	3.OG	N	MI	62,2	54,3	66	56	-	-	-	-	-	-	-	15	-	-
Heinrich-Fahr-Straße 3	13	1.OG	O	MI	68,6	60,1	66	56	2,6	4,1	13	13	-	13	-	-	-	13
Heinrich-Fahr-Straße 5	6	1.OG	O	MI	69,4	61,0	66	56	3,4	5,0	6	6	-	-	6	-	-	6
Heinrich-Fahr-Straße 25	19	1.OG	O	MI	69,3	60,8	66	56	3,3	4,8	19	19	-	-	19	-	-	19
Heinrich-Fahr-Straße 27	6	1.OG	O	MI	69,3	60,9	66	56	3,3	4,9	6	6	-	-	6	-	-	6
Heinrich-Fahr-Straße 29	15	1.OG	O	MI	66,4	58,0	66	56	0,4	2,0	15	15	-	15	-	-	15	-
Heinrich-Fahr-Straße 31	2	1.OG	O	MI	69,5	61,2	66	56	3,5	5,2	2	2	-	-	2	-	-	2
Nellenburgstraße 1	13	1.OG	O	MI	68,7	60,2	66	56	2,7	4,2	13	13	-	13	-	-	-	13
BETROFFENHEITSANALYSE: Kernstadt - B313, Meßkircher Straße																		
Maximaler Beurteilungspegel Tag: 74 dB(A)									Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 65 dB(A)									
Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Tag: 91 EW									Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Nacht: 113 EW									
Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 56 / 37 / 54 EW									Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 20 / 66 / 63 EW									
Berlingerstraße 1	2	2.OG	W	WA	66,0	57,6	64	54	2,0	3,6	2	2	2	-	-	-	2	-
Birkenweg 1	9	1.OG	W	WA	66,1	57,7	64	54	2,1	3,7	9	9	-	9	-	-	9	-
Birkenweg 3	8	1.OG	W	WA	66,6	58,2	64	54	2,6	4,2	8	8	-	8	-	-	8	-
Birkenweg 5	1	1.OG	W	WA	67,1	58,6	64	54	3,1	4,6	1	1	-	1	-	-	1	-
Espenweg 2	12	1.OG	W	WA	65,9	57,5	64	54	1,9	3,5	12	12	12	-	-	-	12	-
Espenweg 4	6	2.OG	W	WA	66,0	57,7	64	54	2,0	3,7	6	6	6	-	-	-	6	-
Espenweg 6	5	2.OG	W	WA	65,9	57,6	64	54	1,9	3,6	5	5	5	-	-	-	5	-
Espenweg 8	1	1.OG	W	WA	65,6	57,3	64	54	1,6	3,3	1	1	1	-	-	-	1	-
Höllstraße 14	1	EG	W	GE	64,4	56,1	72	62	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-
Höllstraße 16	8	EG	W	GE	64,3	56,0	72	62	-	-	-	-	8	-	-	8	-	-
Höllstraße 18	7	EG	W	GE	65,5	57,2	72	62	-	-	-	-	7	-	-	-	7	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Bestand
 Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand Beurteilungspegel [dB(A)]		Lärmsanierung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [EW]		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag [EW]		Nacht [EW]			
													ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Höllstraße 24	-	EG	W	MI	63,5	55,2	66	56	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Höllstraße 26	-	EG	W	WA	63,0	54,7	64	54	-	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Im Eschle 20	1	1.OG	O	GE	64,9	56,0	72	62	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-
Meßkircher Straße 11	7	EG	O	GE	71,9	63,7	72	62	-	1,7	-	7	-	-	7	-	-	7
Meßkircher Straße 13	13	EG	O	GE	71,4	63,1	72	62	-	1,1	-	13	-	-	13	-	-	13
Meßkircher Straße 15	2	EG	O	GE	73,3	65,0	72	62	1,3	3,0	2	2	-	-	2	-	-	2
Meßkircher Straße 21	4	EG	O	GE	72,5	64,3	72	62	0,5	2,3	4	4	-	-	4	-	-	4
Meßkircher Straße 23	4	EG	O	GE	66,9	58,6	72	62	-	-	-	-	-	4	-	-	4	-
Meßkircher Straße 30	1	EG	W	MI	71,9	63,6	66	56	5,9	7,6	1	1	-	-	1	-	-	1
Meßkircher Straße 32	5	1.OG	W	MI	70,2	61,9	66	56	4,2	5,9	5	5	-	-	5	-	-	5
Meßkircher Straße 34	5	2.OG	W	MI	67,0	58,7	66	56	1,0	2,7	5	5	-	5	-	-	5	-
Meßkircher Straße 35	6	1.OG	O	MI	70,8	62,5	66	56	4,8	6,5	6	6	-	-	6	-	-	6
Meßkircher Straße 35/A	8	EG	O	MI	71,0	62,7	66	56	5,0	6,7	8	8	-	-	8	-	-	8
Meßkircher Straße 41	2	EG	O	MI	71,4	63,1	66	56	5,4	7,1	2	2	-	-	2	-	-	2
Mühlenweg 4	2	1.OG	O	MI	64,7	56,4	66	56	-	0,4	-	2	2	-	-	-	2	-
Mühlenweg 6	2	1.OG	O	MI	64,1	55,8	66	56	-	-	-	-	2	-	-	2	-	-
Mühlenweg 11	7	1.OG	O	WA	64,2	55,6	64	54	0,2	1,6	7	7	7	-	-	7	-	-
Mühlenweg 12	6	EG	O	MI	70,2	62,0	66	56	4,2	6,0	6	6	-	-	6	-	-	6
Mühlenweg 13	1	EG	NO	WA	66,1	57,3	64	54	2,1	3,3	1	1	-	1	-	-	1	-
Stegwiesen 2	2	2.OG	O	GE	64,4	56,1	72	62	-	-	-	-	2	-	-	-	2	-
Stegwiesen 10	2	1.OG	O	GE	63,2	54,9	72	62	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-
Stegwiesen 14	9	1.OG	O	GE	68,4	60,1	72	62	-	-	-	-	-	9	-	-	-	9

BETROFFENHEITSANALYSE: Kernstadt - B313, Radolfzeller Straße

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 75 dB(A) Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 67 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Tag: 179 EW Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Nacht: 189 EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 4 / 73 / 127 EW Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 8 / 24 / 180 EW

Am Rosenberg 1	3	2.OG	SO	MI	66,0	57,8	66	56	-	1,8	-	3	3	-	-	-	3	-
Jakobsgutweg 5	7	1.OG	S	MI	62,6	54,5	66	56	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Bestand
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand Beurteilungspegel [dB(A)]		Lärmsanierung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [EW]		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag [EW]		Nacht [EW]			
													ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Johann-Glatt-Straße 1	4	1.OG	W	MI	68,0	59,7	66	56	2,0	3,7	4	4	-	4	-	-	-	4
Nenzinger Straße 2	3	1.OG	S	MI	70,1	61,7	66	56	4,1	5,7	3	3	-	-	3	-	-	3
Radolfzeller Straße 2	9	2.OG	SO	GE	67,8	59,4	72	62	-	-	-	-	-	9	-	-	-	9
Radolfzeller Straße 4	1	EG	SO	WA	65,7	57,3	64	54	1,7	3,3	1	1	1	-	-	-	1	-
Radolfzeller Straße 5	3	1.OG	NW	GE	70,7	62,3	72	62	-	0,3	-	3	-	-	3	-	-	3
Radolfzeller Straße 8	4	1.OG	SO	WA	67,1	58,7	64	54	3,1	4,7	4	4	-	4	-	-	4	-
Radolfzeller Straße 10	3	EG	SO	WA	71,6	63,2	64	54	7,6	9,2	3	3	-	-	3	-	-	3
Radolfzeller Straße 12	4	EG	SO	WA	71,6	63,2	64	54	7,6	9,2	4	4	-	-	4	-	-	4
Radolfzeller Straße 14	4	EG	SO	WA	71,5	63,1	64	54	7,5	9,1	4	4	-	-	4	-	-	4
Radolfzeller Straße 15	4	EG	NW	GE	70,6	62,2	72	62	-	0,2	-	4	-	-	4	-	-	4
Radolfzeller Straße 16	2	EG	SO	WA	71,5	63,1	64	54	7,5	9,1	2	2	-	-	2	-	-	2
Radolfzeller Straße 17	1	EG	NW	GE	70,4	62,0	72	62	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
Radolfzeller Straße 17/A	1	1.OG	N	GE	63,9	55,5	72	62	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Radolfzeller Straße 18	3	1.OG	SO	WA	70,6	62,2	64	54	6,6	8,2	3	3	-	-	3	-	-	3
Radolfzeller Straße 19	6	1.OG	NW	WA	69,8	61,4	64	54	5,8	7,4	6	6	-	-	6	-	-	6
Radolfzeller Straße 20	17	1.OG	SO	WA	70,4	62,0	64	54	6,4	8,0	17	17	-	-	17	-	-	17
Radolfzeller Straße 21	10	1.OG	N	WA	69,2	60,7	64	54	5,2	6,7	10	10	-	-	10	-	-	10
Radolfzeller Straße 22	16	EG	SO	WA	70,4	62,0	64	54	6,4	8,0	16	16	-	-	16	-	-	16
Radolfzeller Straße 26	21	1.OG	SO	WA	68,9	60,5	64	54	4,9	6,5	21	21	-	21	-	-	-	21
Radolfzeller Straße 30	19	2.OG	SO	WA	68,2	59,8	64	54	4,2	5,8	19	19	-	19	-	-	-	19
Radolfzeller Straße 31	2	1.OG	NW	GE	70,0	61,6	72	62	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2
Radolfzeller Straße 33	3	1.OG	NW	GE	70,1	61,7	72	62	-	-	-	-	-	-	3	-	-	3
Radolfzeller Straße 34	6	1.OG	SO	MI	70,0	61,6	66	56	4,0	5,6	6	6	-	-	6	-	-	6
Radolfzeller Straße 36	-	EG	SO	MI	73,1	64,8	66	56	7,1	8,8	-	-	-	-	-	-	-	-
Radolfzeller Straße 38	2	1.OG	SO	MI	66,7	58,4	66	56	0,7	2,4	2	2	-	2	-	-	2	-
Radolfzeller Straße 40	4	EG	SO	MI	74,9	66,7	66	56	8,9	10,7	4	4	-	-	4	-	-	4
Radolfzeller Straße 44	2	1.OG	SO	MI	71,6	63,3	66	56	5,6	7,3	2	2	-	-	2	-	-	2
Radolfzeller Straße 46	7	1.OG	SO	MI	71,4	63,1	66	56	5,4	7,1	7	7	-	-	7	-	-	7
Radolfzeller Straße 51	5	1.OG	NW	MI	70,8	62,5	66	56	4,8	6,5	5	5	-	-	5	-	-	5

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Bestand
 Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand		Lärmanierung		Überschreitung		Überschreitung		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Beurteilungspegel [dB(A)]		Auslöswerte [dB(A)]		Auslöswerte [dB(A)]		Auslöswerte [EW]		Tag [EW]			Nacht [EW]		
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Radolfzeller Straße 53	7	1.OG	NW	MI	72,4	64,2	66	56	6,4	8,2	7	7	-	-	7	-	-	7
Radolfzeller Straße 57	4	1.OG	NW	MI	72,7	64,4	66	56	6,7	8,4	4	4	-	-	4	-	-	4
Radolfzeller Straße 59	3	1.OG	NW	MI	71,9	63,6	66	56	5,9	7,6	3	3	-	-	3	-	-	3
Radolfzeller Straße 59/A	2	1.OG	NW	MI	66,9	58,7	66	56	0,9	2,7	2	2	-	2	-	-	2	-
Radolfzeller Straße 61	8	2.OG	NW	MI	70,6	62,3	66	56	4,6	6,3	8	8	-	-	8	-	-	8
Reiserweg 2	12	1.OG	SO	WA	67,1	58,7	64	54	3,1	4,7	12	12	-	12	-	-	12	-

BETROFFENHEITSANALYSE: Kernstadt - Gemeindestraße, Aachenstraße/Stabelstraße

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 72 dB(A)

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 65 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Tag: 86 EW

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Nacht: 102 EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 21 / 32 / 49 EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 19 / 43 / 59 EW

Aachbachstraße 1	4	2.OG	NO	MI	62,5	54,8	66	56	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-
Aachbachstraße 2	1	1.OG	NO	MI	64,8	57,2	66	56	-	1,2	-	1	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Aachenstraße 2	2	EG	SW	MI	70,4	62,8	66	56	4,4	6,8	2	2	-	-	2	-	-	-	-	-	2	-
Aachenstraße 3	2	1.OG	NO	MI	66,5	58,9	66	56	0,5	2,9	2	2	-	2	-	-	-	-	2	-	-	-
Aachenstraße 4	3	EG	SW	MI	69,4	61,8	66	56	3,4	5,8	3	3	-	-	3	-	-	-	-	-	3	-
Aachenstraße 5	8	EG	NO	MI	69,1	61,5	66	56	3,1	5,5	8	8	-	-	8	-	-	-	-	-	8	-
Aachenstraße 6	1	EG	W	MI	68,2	60,6	66	56	2,2	4,6	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-
Aachenstraße 9	7	EG	N	MI	70,5	62,9	66	56	4,5	6,9	7	7	-	-	7	-	-	-	-	-	7	-
Aachenstraße 11	3	EG	N	MI	69,8	62,1	66	56	3,8	6,1	3	3	-	-	3	-	-	-	-	-	3	-
Aachenstraße 13	3	1.OG	N	MI	68,0	60,4	66	56	2,0	4,4	3	3	-	3	-	-	-	-	-	-	3	-
Aachenstraße 14	6	EG	S	MI	69,4	61,8	66	56	3,4	5,8	6	6	-	-	6	-	-	-	-	-	6	-
Aachenstraße 16	11	EG	S	MI	70,0	62,4	66	56	4,0	6,4	11	11	-	-	11	-	-	-	-	-	11	-
Aachenstraße 18	5	EG	S	MI	71,7	64,1	66	56	5,7	8,1	5	5	-	-	5	-	-	-	-	-	5	-
Aachenstraße 21	4	1.OG	NO	MI	66,6	59,0	66	56	0,6	3,0	4	4	-	4	-	-	-	-	4	-	-	-
Aachenstraße 22	2	1.OG	S	MI	67,1	59,5	66	56	1,1	3,5	2	2	-	2	-	-	-	-	-	-	2	-
Aachenstraße 26	16	EG	W	MI	66,6	59,0	66	56	0,6	3,0	16	16	-	16	-	-	-	-	-	16	-	-
Aachenstraße 32	4	1.OG	S	MI	65,6	58,0	66	56	-	2,0	-	4	4	-	-	-	-	-	-	4	-	-
Aachenstraße 35	3	1.OG	NO	MI	67,3	59,7	66	56	1,3	3,7	3	3	-	3	-	-	-	-	-	-	3	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Bestand
 Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand		Lärmsanierung		Überschreitung		Überschreitung		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Beurteilungspegel [dB(A)]		Auslöswerte [dB(A)]		Auslöswerte [dB(A)]		Auslöswerte [EW]		Tag [EW]			Nacht [EW]		
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Aachenstraße 42	3	1.OG	W	MI	62,3	54,4	66	56	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-
Aachenstraße 44	2	EG	W	MI	63,6	55,9	66	56	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-
Brudermühle 2	5	1.OG	SW	WA	64,2	56,6	64	54	0,2	2,6	5	5	5	-	-	-	5	-
Goethestraße 4	3	EG	NO	MI	70,2	62,6	66	56	4,2	6,6	3	3	-	-	3	-	-	3
Kirchhalde 1	5	3.OG	SO	MI	62,7	54,9	66	56	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-
Kirchhalde 5	9	2.OG	SW	MI	65,9	58,2	66	56	-	2,2	-	9	9	-	-	-	9	-
Kirchhalde 7	2	2.OG	SW	MI	64,8	57,2	66	56	-	1,2	-	2	2	-	-	-	2	-
Kirchhalde 9	1	EG	SW	MI	71,0	63,4	66	56	5,0	7,4	1	1	-	-	1	-	-	1
Kirchhalde 10	5	3.OG	S	MI	62,3	54,7	66	56	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-
Kirchhalde 12	1	EG	W	MI	68,4	60,8	66	56	2,4	4,8	1	1	-	1	-	-	-	1

BETROFFENHEITSANALYSE: Kernstadt - Gemeindestraße, Hägerweg

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 65 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Tag: 6 EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 6 / - / - EW

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 58 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Nacht: 23 EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 39 / 6 / - EW

Carl-Walcker-Weg 1	8	1.OG	SO	WA	62,1	54,5	64	54	-	0,5	-	8	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-
Hägerweg 1	5	1.OG	S	MI	63,6	56,0	66	56	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-
Hägerweg 3	2	2.OG	SO	WA	61,9	54,3	64	54	-	0,3	-	2	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-
Hägerweg 7	7	EG	SO	WA	63,1	55,5	64	54	-	1,5	-	7	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-
Hägerweg 9	6	EG	SO	WA	64,8	57,1	64	54	0,8	3,1	6	6	6	-	-	-	-	-	6	-	-	-
Hägerweg 24	10	1.OG	N	MI	62,4	54,7	66	56	-	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-
Kirchgasse 5	5	3.OG	SW	MI	63,1	55,5	66	56	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-
Marktplatz 1	2	EG	NW	MI	62,5	54,8	66	56	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-
Pfarrstraße 3	-	EG	NW	MI	63,6	56,0	66	56	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Bestand
Gebäuelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand		Lärmsanierung		Überschreitung		Überschreitung		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Beurteilungspegel [dB(A)]		Auslöswerte [dB(A)]		Auslöswerte [dB(A)]		Auslöswerte [EW]		Tag [EW]		Nacht [EW]			
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
BETROFFENHEITSANALYSE: Kernstadt - Gemeindestraße, Winterspürer Straße																		
Maximaler Beurteilungspegel Tag: 68 dB(A)									Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 61 dB(A)									
Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Tag: 4 EW									Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Nacht: 11 EW									
Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 11 / 4 / - EW									Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 25 / 7 / 4 EW									
Hauptstraße 37	2	2.OG	SO	MI	62,7	54,8	66	56	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-
Hauptstraße 39	3	EG	SO	MI	65,9	58,1	66	56	-	2,1	-	3	3	-	-	-	3	-
Hauptstraße 41	4	EG	SO	MI	68,0	60,2	66	56	2,0	4,2	4	4	-	4	-	-	-	4
Kapuziner Vorstadt 3	2	EG	S	MI	64,7	57,1	66	56	-	1,1	-	2	2	-	-	-	2	-
Schützenweg 4	9	EG	SO	MI	63,0	55,4	66	56	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-
Winterspürer Straße 14	2	EG	N	MI	65,1	57,5	66	56	-	1,5	-	2	2	-	-	-	2	-
Winterspürer Straße 18	6	EG	N	MI	62,1	54,5	66	56	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-
Winterspürer Straße 20	4	EG	N	MI	62,2	54,6	66	56	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-
Winterspürer Straße 30/A	4	1.OG	S	MI	64,4	55,7	66	56	-	-	-	-	4	-	-	4	-	-
BETROFFENHEITSANALYSE: Kernstadt - K6180, Tuttlinger Straße																		
Maximaler Beurteilungspegel Tag: 71 dB(A)									Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 62 dB(A)									
Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Tag: 78 EW									Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Nacht: 116 EW									
Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 24 / 47 / 8 EW									Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 62 / 43 / 12 EW									
Gartenstraße 4	9	2.OG	NO	WA	63,7	54,6	64	54	-	0,6	-	9	-	-	-	9	-	-
Gartenstraße 6	10	2.OG	NO	WA	64,0	54,9	64	54	-	0,9	-	10	-	-	-	10	-	-
Hans-Kuony-Straße 1	1	2.OG	SW	WA	68,3	59,2	64	54	4,3	5,2	1	1	-	1	-	-	-	1
Tuttlinger Straße 1	5	1.OG	NO	MI	70,2	61,2	66	56	4,2	5,2	5	5	-	-	5	-	-	5
Tuttlinger Straße 2	2	2.OG	SW	WA	64,5	55,5	64	54	0,5	1,5	2	2	2	-	-	2	-	-
Tuttlinger Straße 4	3	1.OG	SW	WA	68,9	59,9	64	54	4,9	5,9	3	3	-	3	-	-	-	3
Tuttlinger Straße 6	41	EG	SW	MI	67,7	58,6	66	56	1,7	2,6	41	41	-	41	-	-	41	-
Tuttlinger Straße 6a	2	1.OG	SO	MI	67,4	58,3	66	56	1,4	2,3	2	2	-	2	-	-	2	-
Tuttlinger Straße 7	3	1.OG	NO	MI	69,4	60,3	66	56	3,4	4,3	3	3	-	-	3	-	-	3
Tuttlinger Straße 8	18	1.OG	SW	WA	64,4	55,3	64	54	0,4	1,3	18	18	18	-	-	18	-	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Bestand
 Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand		Lärmsanierung		Überschreitung		Überschreitung		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Beurteilungspegel [dB(A)]		Auslöswerte [dB(A)]		Auslöswerte [dB(A)]		Auslöswerte [EW]		Tag [EW]			Nacht [EW]		
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Tuttlinger Straße 9/b	-	2.OG	O	WA	64,4	55,3	64	54	0,4	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Tuttlinger Straße 12	3	EG	S	WA	65,0	55,8	64	54	1,0	1,8	3	3	3	-	-	3	-	-
Tuttlinger Straße 17	19	1.OG	NO	WA	63,6	54,4	64	54	-	0,4	-	19	-	-	-	19	-	-
Tuttlinger Straße 31	1	EG	O	MI	65,0	55,8	66	56	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-

BETROFFENHEITSANALYSE: Kernstadt - K6180, Zoznegger Straße

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 70 dB(A)

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 61 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Tag: 228 EW

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Nacht: 233 EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 224 / 26 / 4 EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 162 / 118 / 5 EW

Oberer Schwärzbach 1	4	EG	W	WA	67,4	58,2	64	54	3,4	4,2	4	4	-	4	-	-	4	-	-	-	-	-
Oberer Schwärzbach 2	1	EG	W	WA	66,9	57,7	64	54	2,9	3,7	1	1	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-
Robert-Koch-Straße 6	10	1.OG	O	MI	64,1	55,0	66	56	-	-	-	-	10	-	-	10	-	-	-	-	-	-
Röntgenstraße 2	5	1.OG	SO	WA	65,0	55,8	64	54	1,0	1,8	5	5	5	-	-	5	-	-	-	-	-	-
Sebastian-Kneipp-Straße 2	5	2.OG	SO	WA	63,8	54,6	64	54	-	0,6	-	5	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 1	2	1.OG	SO	WA	66,0	56,9	64	54	2,0	2,9	2	2	2	-	-	-	2	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 2	-	EG	NW	MI	67,4	59,4	66	56	1,4	3,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 3	10	1.OG	SO	WA	65,0	55,9	64	54	1,0	1,9	10	10	10	-	-	10	-	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 4	1	EG	NW	MI	68,7	59,9	66	56	2,7	3,9	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-
Zoznegger Straße 5	3	1.OG	SO	WA	65,2	56,0	64	54	1,2	2,0	3	3	3	-	-	3	-	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 6	2	1.OG	NW	MI	67,7	58,6	66	56	1,7	2,6	2	2	-	2	-	-	2	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 8	9	1.OG	NW	MI	66,1	57,0	66	56	0,1	1,0	9	9	-	9	-	-	9	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 10	4	2.OG	NW	MI	64,3	55,2	66	56	-	-	-	-	4	-	-	4	-	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 11	11	EG	SO	WA	65,2	56,1	64	54	1,2	2,1	11	11	11	-	-	-	11	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 12	12	2.OG	NW	MI	63,6	54,4	66	56	-	-	-	-	-	-	-	12	-	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 13	13	1.OG	SO	WA	65,0	55,8	64	54	1,0	1,8	13	13	13	-	-	13	-	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 14	2	1.OG	NW	MI	63,6	54,4	66	56	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 15	10	EG	SO	WA	65,6	56,4	64	54	1,6	2,4	10	10	10	-	-	-	10	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 17	70	EG	SO	WA	65,2	56,1	64	54	1,2	2,1	70	70	70	-	-	-	70	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 26	11	1.OG	NW	MI	63,4	54,2	66	56	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Bestand
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand Beurteilungspegel [dB(A)]		Lärmsanierung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [EW]		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag [EW]			Nacht [EW]		
													ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Zoznegger Straße 28	1	1.OG	NW	MI	63,4	54,3	66	56	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Zoznegger Straße 30	16	1.OG	NW	WA	64,3	55,2	64	54	0,3	1,2	16	16	16	-	-	16	-	-
Zoznegger Straße 32	12	EG	NW	MI	64,9	55,7	66	56	-	-	-	-	12	-	-	12	-	-
Zoznegger Straße 36	56	EG	NW	WA	65,1	55,9	64	54	1,1	1,9	56	56	56	-	-	56	-	-
Zoznegger Straße 37	2	EG	O	WA	65,0	55,8	64	54	1,0	1,8	2	2	2	-	-	2	-	-
Zoznegger Straße 50	4	EG	W	WA	69,3	60,2	64	54	5,3	6,2	4	4	-	-	4	-	-	4
Zoznegger Straße 58	3	EG	W	WA	66,5	57,3	64	54	2,5	3,3	3	3	-	3	-	-	3	-
Zoznegger Straße 60	6	EG	W	WA	66,5	57,4	64	54	2,5	3,4	6	6	-	6	-	-	6	-

BETROFFENHEITSANALYSE: Kernstadt - L194, Dill-/Goethestraße und Stadtwall

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 72 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Tag: 147 EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 14 / 66 / 81 EW

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 65 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Nacht: 163 EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 8 / 33 / 130 EW

Brodmannstraße 1	8	1.OG	NW	WA	68,8	61,4	64	54	4,8	7,4	8	8	-	8	-	-	-	8
Dillstraße 3	7	EG	S	MI	72,0	63,1	66	56	6,0	7,1	7	7	-	-	7	-	-	7
Dillstraße 5	3	1.OG	SO	MI	65,4	56,5	66	56	-	0,5	-	3	3	-	-	-	3	-
Dillstraße 8	1	1.OG	NW	MI	68,2	59,3	66	56	2,2	3,3	1	1	-	1	-	-	-	1
Dillstraße 8	-	1.OG	NW	MI	64,1	55,2	66	56	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dillstraße 10	5	1.OG	NW	MI	66,5	57,6	66	56	0,5	1,6	5	5	-	5	-	-	5	-
Dillstraße 13	1	1.OG	S	MI	65,6	56,7	66	56	-	0,7	-	1	1	-	-	-	1	-
Dillstraße 15	1	1.OG	S	MI	65,2	56,3	66	56	-	0,3	-	1	1	-	-	-	1	-
Dillstraße 19	7	1.OG	S	MI	66,4	57,6	66	56	0,4	1,6	7	7	-	7	-	-	7	-
Dillstraße 21	3	EG	S	MI	69,8	60,9	66	56	3,8	4,9	3	3	-	-	3	-	-	3
Dillstraße 23	4	EG	S	MI	70,3	61,5	66	56	4,3	5,5	4	4	-	-	4	-	-	4
Dillstraße 28	3	2.OG	N	WA	67,1	58,3	64	54	3,1	4,3	3	3	-	3	-	-	3	-
Goethestraße 7	2	3.OG	SO	MI	66,6	59,3	66	56	0,6	3,3	2	2	-	2	-	-	-	2
Goethestraße 9	12	2.OG	SO	MI	67,7	60,4	66	56	1,7	4,4	12	12	-	12	-	-	-	12
Goethestraße 11	3	2.OG	SO	MI	67,0	59,7	66	56	1,0	3,7	3	3	-	3	-	-	-	3
Goethestraße 13	1	1.OG	SO	MI	66,7	59,4	66	56	0,7	3,4	1	1	-	1	-	-	-	1

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Bestand
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand Beurteilungspegel [dB(A)]		Lärmsanierung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [EW]		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag [EW]		Nacht [EW]			
													ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Goethestraße 15	7	2.OG	SO	MI	67,7	60,4	66	56	1,7	4,4	7	7	-	7	-	-	-	7
Goethestraße 17	13	EG	O	MI	70,6	63,4	66	56	4,6	7,4	13	13	-	-	13	-	-	13
Goethestraße 19	6	1.OG	NW	WA	69,4	62,1	64	54	5,4	8,1	6	6	-	-	6	-	-	6
Goethestraße 20	3	3.OG	SO	MI	63,5	56,0	66	56	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-
Goethestraße 22	2	1.OG	SO	MI	62,3	54,8	66	56	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-
Goethestraße 24	4	2.OG	SO	MI	65,6	58,1	66	56	-	2,1	-	4	4	-	-	-	4	-
Goethestraße 26	9	2.OG	O	MI	68,8	61,3	66	56	2,8	5,3	9	9	-	9	-	-	-	9
Goethestraße 28	5	1.OG	SO	MI	69,5	62,0	66	56	3,5	6,0	5	5	-	-	5	-	-	5
Stadtwall 4	3	3.OG	W	MI	63,0	54,5	66	56	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-
Stadtwall 6	4	2.OG	S	MI	65,3	56,6	66	56	-	0,6	-	4	4	-	-	-	4	-
Stadtwall 7/A	1	EG	S	MI	69,9	61,1	66	56	3,9	5,1	1	1	-	-	1	-	-	1
Stadtwall 8	2	1.OG	S	MI	67,2	58,5	66	56	1,2	2,5	2	2	-	2	-	-	2	-
Stadtwall 9	6	2.OG	N	WA	68,9	60,2	64	54	4,9	6,2	6	6	-	6	-	-	-	6
Stadtwall 9/A	3	1.OG	N	WA	70,6	62,9	64	54	6,6	8,9	3	3	-	-	3	-	-	3
Stadtwall 10	6	EG	S	MI	69,7	61,0	66	56	3,7	5,0	6	6	-	-	6	-	-	6
Stadtwall 10a	1	1.OG	S	MI	64,7	56,1	66	56	-	0,1	-	1	1	-	-	-	1	-
Stadtwall 11	13	1.OG	NW	WA	69,9	62,7	64	54	5,9	8,7	13	13	-	-	13	-	-	13
Stadtwall 12	4	EG	S	MI	70,4	61,7	66	56	4,4	5,7	4	4	-	-	4	-	-	4
Stadtwall 13	3	1.OG	NW	WA	69,8	62,5	64	54	5,8	8,5	3	3	-	-	3	-	-	3
Stadtwall 14	5	EG	S	MI	70,7	63,4	66	56	4,7	7,4	5	5	-	-	5	-	-	5
Stadtwall 15	2	EG	NW	WA	71,4	64,1	64	54	7,4	10,1	2	2	-	-	2	-	-	2
Stadtwall 17	6	EG	NW	WA	71,6	64,4	64	54	7,6	10,4	6	6	-	-	6	-	-	6
Weißmühlenstraße 1	2	1.OG	W	WA	63,7	56,4	64	54	-	2,4	-	2	-	-	-	-	2	-

BETROFFENHEITSANALYSE: Kernstadt - L194, Nenzinger Straße

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 69 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Tag: - EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: - / - / - EW

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 59 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Nacht: - EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: - / - / - EW

Lochacker 3	-	EG	S	GE	62,4	54,6	72	62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-------------	---	----	---	----	------	------	----	----	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Bestand
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand Beurteilungspegel [dB(A)]		Lärmsanierung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [EW]		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag [EW]		Nacht [EW]			
Nenzinger Straße 15	-	EG	N	GE	68,1	58,6	72	62	-	-	-	-	ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Nenzinger Straße 15	-	1.OG	N	GE	64,0	54,5	72	62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nenzinger Straße 17	-	1.OG	N	GE	68,2	58,7	72	62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

BETROFFENHEITSANALYSE: Kernstadt - L194, Winterspürer Straße

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 69 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Tag: 93 EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: - / 96 / - EW

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 60 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Nacht: 93 EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: - / 96 / - EW

Habsburgerstraße 6	75	1.OG	S	WA	67,0	58,2	64	54	3,0	4,2	75	75	-	75	-	-	75	-
Winterspürer Straße 23	3	EG	S	GE	67,5	58,7	72	62	-	-	-	-	-	3	-	-	3	-
Winterspürer Straße 25	-	EG	S	GE	68,8	60,0	72	62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Winterspürer Straße 32	1	1.OG	N	WA	66,3	57,6	64	54	2,3	3,6	1	1	-	1	-	-	1	-
Winterspürer Straße 34	2	1.OG	N	WA	66,1	57,4	64	54	2,1	3,4	2	2	-	2	-	-	2	-
Winterspürer Straße 36	1	2.OG	N	WA	67,0	58,2	64	54	3,0	4,2	1	1	-	1	-	-	1	-
Winterspürer Straße 38	2	2.OG	N	WA	67,3	58,6	64	54	3,3	4,6	2	2	-	2	-	-	2	-
Winterspürer Straße 40	4	2.OG	N	WA	66,4	57,6	64	54	2,4	3,6	4	4	-	4	-	-	4	-
Winterspürer Straße 42	3	1.OG	N	WA	67,4	58,6	64	54	3,4	4,6	3	3	-	3	-	-	3	-
Winterspürer Straße 44	5	1.OG	N	WA	66,9	58,2	64	54	2,9	4,2	5	5	-	5	-	-	5	-

BETROFFENHEITSANALYSE: Nord - Hoppetenzell, B313

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 71 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Tag: 49 EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 10 / 39 / 10 EW

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 62 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Nacht: 63 EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 36 / 28 / 31 EW

Aachtalstraße 1	22	1.OG	O	MI	63,6	55,1	66	56	-	-	-	-	-	-	-	22	-	-
Aachtalstraße 2	3	EG	SW	MI	68,0	59,4	66	56	2,0	3,4	3	3	-	3	-	-	-	3
Aachtalstraße 3	3	2.OG	O	MI	63,6	55,1	66	56	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-
Aachtalstraße 7	1	EG	O	MI	66,1	57,5	66	56	0,1	1,5	1	1	-	1	-	-	1	-
Aachtalstraße 8	2	1.OG	W	MI	62,7	54,2	66	56	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-
Aachtalstraße 9	2	EG	O	MI	66,2	57,6	66	56	0,2	1,6	2	2	-	2	-	-	2	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Bestand
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand		Lärmsanierung		Überschreitung		Überschreitung		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Beurteilungspegel [dB(A)]		Auslöswerte [dB(A)]		Auslöswerte [dB(A)]		Auslöswerte [EW]		Tag [EW]			Nacht [EW]		
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Aachtalstraße 10	1	1.OG	NW	MI	66,8	58,4	66	56	0,8	2,4	1	1	-	1	-	-	1	-
Aachtalstraße 11	1	EG	O	MI	66,8	58,3	66	56	0,8	2,3	1	1	-	1	-	-	1	-
Aachtalstraße 12	2	EG	NW	MI	69,1	60,8	66	56	3,1	4,8	2	2	-	-	2	-	-	2
Aachtalstraße 14	4	1.OG	NW	MI	66,6	58,3	66	56	0,6	2,3	4	4	-	4	-	-	4	-
Aachtalstraße 16	1	EG	NW	MI	68,1	59,8	66	56	2,1	3,8	1	1	-	1	-	-	-	1
Aachtalstraße 18	2	EG	W	MI	66,8	58,5	66	56	0,8	2,5	2	2	-	2	-	-	2	-
Aachtalstraße 19	3	EG	SO	MI	70,1	61,8	66	56	4,1	5,8	3	3	-	-	3	-	-	3
Aachtalstraße 20	2	EG	W	MI	67,3	59,0	66	56	1,3	3,0	2	2	-	2	-	-	2	-
Aachtalstraße 21	4	EG	SO	MI	68,8	60,5	66	56	2,8	4,5	4	4	-	4	-	-	-	4
Aachtalstraße 22	13	EG	W	MI	67,8	59,6	66	56	1,8	3,6	13	13	-	13	-	-	-	13
Aachtalstraße 23	5	EG	O	MI	69,3	61,0	66	56	3,3	5,0	5	5	-	-	5	-	-	5
Aachtalstraße 28	2	1.OG	SW	MI	63,2	54,8	66	56	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-
Aachtalstraße 28	1	1.OG	SW	MI	63,9	55,5	66	56	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Hubweg 8	2	1.OG	SO	WA	63,2	54,5	64	54	-	0,5	-	2	-	-	-	2	-	-
Hubweg 9	5	2.OG	SO	MI	67,4	58,6	66	56	1,4	2,6	5	5	-	5	-	-	5	-
Hubweg 10	2	1.OG	SO	WA	63,4	54,6	64	54	-	0,6	-	2	-	-	-	2	-	-
Johanniterstraße 1	10	EG	W	MI	65,5	57,0	66	56	-	1,0	-	10	10	-	-	-	10	-
Johanniterstraße 2	1	1.OG	W	MI	63,1	54,6	66	56	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Köpfleweg 2	1	1.OG	O	MI	63,6	55,4	66	56	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-

BETROFFENHEITSANALYSE: Nord - Windegg, B14

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 70 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Tag: 53 EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 38 / 40 / 2 EW

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 61 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Nacht: 77 EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 40 / 49 / 4 EW

Härtleweg 1	11	1.OG	NO	WA	64,3	54,8	64	54	0,3	0,8	11	11	11	-	-	-	11	-	-	-	-
Tuttlinger-Straße 97	3	1.OG	NO	MI	64,4	54,7	66	56	-	-	-	-	3	-	-	-	3	-	-	-	-
Tuttlinger-Straße 102	5	EG	SW	MI	67,0	57,4	66	56	1,0	1,4	5	5	-	5	-	-	-	5	-	-	-
Tuttlinger-Straße 104	9	1.OG	SW	MI	65,7	56,2	66	56	-	0,2	-	9	9	-	-	-	-	9	-	-	-
Tuttlinger-Straße 106	1	1.OG	SW	MI	65,7	56,2	66	56	-	0,2	-	1	1	-	-	-	-	1	-	-	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Bestand
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand Beurteilungspegel [dB(A)]		Lärmsanierung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [EW]		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag [EW]		Nacht [EW]			
													ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Tuttlinger-Straße 108	1	1.OG	SW	MI	66,0	56,4	66	56	-	0,4	-	1	1	-	-	-	1	-
Tuttlinger-Straße 110/a	2	EG	SW	MI	66,3	56,8	66	56	0,3	0,8	2	2	-	2	-	-	2	-
Tuttlinger-Straße 112	2	EG	SW	MI	66,7	57,2	66	56	0,7	1,2	2	2	-	2	-	-	2	-
Tuttlinger-Straße 114	1	EG	SW	MI	66,5	57,0	66	56	0,5	1,0	1	1	-	1	-	-	1	-
Tuttlinger-Straße 115	3	1.OG	O	MI	65,1	55,6	66	56	-	-	-	-	3	-	-	3	-	-
Tuttlinger-Straße 116	1	EG	SW	MI	68,2	58,6	66	56	2,2	2,6	1	1	-	1	-	-	1	-
Tuttlinger-Straße 119	4	1.OG	NO	MI	64,9	55,4	66	56	-	-	-	-	4	-	-	4	-	-
Tuttlinger-Straße 121	3	1.OG	NO	MI	64,9	55,4	66	56	-	-	-	-	3	-	-	3	-	-
Tuttlinger-Straße 125	10	2.OG	NO	WA	63,7	54,2	64	54	-	0,2	-	10	-	-	-	10	-	-
Tuttlinger-Straße 126	5	EG	SW	MI	68,5	58,9	66	56	2,5	2,9	5	5	-	5	-	-	5	-
Tuttlinger-Straße 128	5	EG	SW	MI	67,7	58,1	66	56	1,7	2,1	5	5	-	5	-	-	5	-
Tuttlinger-Straße 129	3	2.OG	NO	WA	63,7	54,2	64	54	-	0,2	-	3	-	-	-	3	-	-
Tuttlinger-Straße 130	2	EG	SW	MI	69,8	60,3	66	56	3,8	4,3	2	2	-	-	2	-	-	2
Tuttlinger-Straße 132	7	EG	SW	MI	68,0	58,4	66	56	2,0	2,4	7	7	-	7	-	-	7	-
Tuttlinger-Straße 133	3	EG	NO	MI	67,2	57,7	66	56	1,2	1,7	3	3	-	3	-	-	3	-
Tuttlinger-Straße 134	5	1.OG	SW	MI	66,3	56,6	66	56	0,3	0,6	5	5	-	5	-	-	5	-
Tuttlinger-Straße 139	2	EG	NO	MI	68,8	59,3	66	56	2,8	3,3	2	2	-	2	-	-	-	2
Tuttlinger-Straße 141	2	EG	NO	MI	68,4	58,8	66	56	2,4	2,8	2	2	-	2	-	-	2	-
Tuttlinger-Straße 143	1	EG	NO	MI	65,5	55,5	66	56	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-
Tuttlinger-Straße 145	2	EG	NO	MI	65,8	55,7	66	56	-	-	-	-	2	-	-	2	-	-

BETROFFENHEITSANALYSE: Nord - Zizenhausen, B313

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 74 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Tag: 224 EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 55 / 94 / 126 EW

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 66 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Nacht: 259 EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 38 / 102 / 171 EW

Am Eisenwerk 7	2	2.OG	O	MI	63,4	55,0	66	56	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-
Am Eisenwerk 9	2	1.OG	O	MI	62,6	54,2	66	56	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-
Bleichestraße 4	4	2.OG	SW	WA	62,6	54,4	64	54	-	0,4	-	4	-	-	-	4	-	-
Im Langacker 1	3	1.OG	O	MI	65,9	57,7	66	56	-	1,7	-	3	3	-	-	-	3	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Bestand
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand Beurteilungspegel [dB(A)]		Lärmsanierung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [EW]		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag [EW]		Nacht [EW]			
													ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Im Langacker 1/a	1	1.OG	O	MI	66,3	58,0	66	56	0,3	2,0	1	1	-	1	-	-	1	-
Kälberwiese 6	5	2.OG	O	WA	62,5	54,2	64	54	-	0,2	-	5	-	-	-	5	-	-
Langestraße 1	1	EG	NO	MI	68,2	59,9	66	56	2,2	3,9	1	1	-	1	-	-	-	1
Langestraße 2	6	1.OG	NO	MI	62,7	54,4	66	56	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-
Langestraße 5	-	1.OG	NO	MI	67,4	59,1	66	56	1,4	3,1	-	-	-	-	-	-	-	-
Langestraße 7	2	1.OG	NO	MI	67,1	58,8	66	56	1,1	2,8	2	2	-	2	-	-	2	-
Langestraße 9	3	1.OG	NO	MI	66,7	58,4	66	56	0,7	2,4	3	3	-	3	-	-	3	-
Langestraße 13	3	1.OG	NO	MI	63,3	55,1	66	56	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-
Langestraße 14	5	1.OG	NO	MI	62,4	54,2	66	56	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-
Meßkircher Straße 101	2	EG	NO	MI	68,9	60,2	66	56	2,9	4,2	2	2	-	2	-	-	-	2
Meßkircher Straße 102	3	1.OG	W	MI	66,3	57,6	66	56	0,3	1,6	3	3	-	3	-	-	3	-
Meßkircher Straße 105	1	1.OG	O	GE	63,5	55,0	72	62	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Meßkircher Straße 107	6	EG	O	MI	71,9	63,6	66	56	5,9	7,6	6	6	-	-	6	-	-	6
Meßkircher Straße 108	4	1.OG	SW	MI	65,1	56,8	66	56	-	0,8	-	4	4	-	-	-	4	-
Meßkircher Straße 109	12	EG	O	MI	71,5	63,3	66	56	5,5	7,3	12	12	-	-	12	-	-	12
Meßkircher Straße 110	1	EG	W	MI	71,0	62,7	66	56	5,0	6,7	1	1	-	-	1	-	-	1
Meßkircher Straße 111	1	EG	NO	MI	71,4	63,1	66	56	5,4	7,1	1	1	-	-	1	-	-	1
Meßkircher Straße 113	2	EG	NO	MI	71,1	62,8	66	56	5,1	6,8	2	2	-	-	2	-	-	2
Meßkircher Straße 114	6	EG	SW	MI	71,2	63,0	66	56	5,2	7,0	6	6	-	-	6	-	-	6
Meßkircher Straße 115	1	EG	NO	MI	71,7	63,5	66	56	5,7	7,5	1	1	-	-	1	-	-	1
Meßkircher Straße 116	4	EG	SW	MI	71,9	63,7	66	56	5,9	7,7	4	4	-	-	4	-	-	4
Meßkircher Straße 117	1	EG	NO	MI	71,1	62,8	66	56	5,1	6,8	1	1	-	-	1	-	-	1
Meßkircher Straße 118	5	EG	SW	MI	71,7	63,4	66	56	5,7	7,4	5	5	-	-	5	-	-	5
Meßkircher Straße 119	11	EG	NO	MI	70,5	62,2	66	56	4,5	6,2	11	11	-	-	11	-	-	11
Meßkircher Straße 120	5	EG	SW	MI	71,6	63,4	66	56	5,6	7,4	5	5	-	-	5	-	-	5
Meßkircher Straße 121	3	EG	O	MI	72,4	64,1	66	56	6,4	8,1	3	3	-	-	3	-	-	3
Meßkircher Straße 122	7	EG	SW	MI	70,9	62,7	66	56	4,9	6,7	7	7	-	-	7	-	-	7
Meßkircher Straße 123	7	EG	O	MI	69,7	61,5	66	56	3,7	5,5	7	7	-	-	7	-	-	7
Meßkircher Straße 124	4	1.OG	SW	MI	70,4	62,1	66	56	4,4	6,1	4	4	-	-	4	-	-	4

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Bestand
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand Beurteilungspegel [dB(A)]		Lärmsanierung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [EW]		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag [EW]		Nacht [EW]			
													ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Meßkircher Straße 125/a	-	2.OG	O	WA	65,4	57,2	64	54	1,4	3,2	-	-	-	-	-	-	-	-
Meßkircher Straße 126	1	1.OG	SW	MI	70,0	61,7	66	56	4,0	5,7	1	1	-	-	1	-	-	1
Meßkircher Straße 127	6	EG	O	MI	70,7	62,5	66	56	4,7	6,5	6	6	-	-	6	-	-	6
Meßkircher Straße 128	10	1.OG	W	WA	70,9	62,6	64	54	6,9	8,6	10	10	-	-	10	-	-	10
Meßkircher Straße 128/1	3	1.OG	W	WA	64,9	56,7	64	54	0,9	2,7	3	3	3	-	-	-	3	-
Meßkircher Straße 129	6	1.OG	O	MI	67,3	59,0	66	56	1,3	3,0	6	6	-	6	-	-	6	-
Meßkircher Straße 130	2	1.OG	SW	WA	66,6	58,3	64	54	2,6	4,3	2	2	-	2	-	-	2	-
Meßkircher Straße 131	2	EG	O	GE	70,5	62,2	72	62	-	0,2	-	2	-	-	2	-	-	2
Meßkircher Straße 132	6	1.OG	SW	WA	66,8	58,6	64	54	2,8	4,6	6	6	-	6	-	-	6	-
Meßkircher Straße 134	5	1.OG	SW	MI	68,0	59,7	66	56	2,0	3,7	5	5	-	5	-	-	-	5
Meßkircher Straße 134/A	2	1.OG	SW	MI	65,4	57,1	66	56	-	1,1	-	2	2	-	-	-	2	-
Meßkircher Straße 134/B	2	2.OG	SW	MI	66,4	58,2	66	56	0,4	2,2	2	2	-	2	-	-	2	-
Meßkircher Straße 136	8	1.OG	SW	MI	67,4	59,1	66	56	1,4	3,1	8	8	-	8	-	-	-	8
Meßkircher Straße 137	2	1.OG	NO	MI	63,3	54,9	66	56	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-
Meßkircher Straße 138	2	2.OG	W	MI	66,5	58,2	66	56	0,5	2,2	2	2	-	2	-	-	2	-
Meßkircher Straße 139	1	EG	NO	MI	63,0	54,6	66	56	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Meßkircher Straße 141	1	1.OG	NO	MI	63,3	54,8	66	56	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Meßkircher Straße 142	2	EG	W	MI	73,5	65,2	66	56	7,5	9,2	2	2	-	-	2	-	-	2
Meßkircher Straße 143	2	EG	NO	MI	67,0	58,5	66	56	1,0	2,5	2	2	-	2	-	-	2	-
Meßkircher Straße 144	1	1.OG	W	GE	65,0	56,5	72	62	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-
Meßkircher Straße 145	1	1.OG	NO	MI	63,6	55,1	66	56	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Meßkircher Straße 146	8	2.OG	NW	MI	67,6	59,1	66	56	1,6	3,1	8	8	-	8	-	-	-	8
Meßkircher Straße 147	1	1.OG	O	MI	64,6	56,1	66	56	-	0,1	-	1	1	-	-	-	1	-
Meßkircher Straße 148	7	3.OG	NW	MI	66,3	57,8	66	56	0,3	1,8	7	7	-	7	-	-	7	-
Meßkircher Straße 149	1	EG	O	MI	66,7	58,1	66	56	0,7	2,1	1	1	-	1	-	-	1	-
Meßkircher Straße 150	6	EG	W	MI	72,3	64,0	66	56	6,3	8,0	6	6	-	-	6	-	-	6
Meßkircher Straße 151	1	EG	O	MI	68,5	59,9	66	56	2,5	3,9	1	1	-	1	-	-	-	1
Meßkircher Straße 152	3	EG	W	MI	70,5	62,0	66	56	4,5	6,0	3	3	-	-	3	-	-	3
Meßkircher Straße 153	3	EG	O	MI	68,2	59,7	66	56	2,2	3,7	3	3	-	3	-	-	-	3

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Bestand
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand		Lärmsanierung		Überschreitung		Überschreitung		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Beurteilungspegel [dB(A)]		Auslöswerte [dB(A)]		Auslöswerte [dB(A)]		Auslöswerte [EW]		Tag [EW]			Nacht [EW]		
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Meßkircher Straße 154	4	EG	NW	MI	72,2	63,7	66	56	6,2	7,7	4	4	-	-	4	-	-	4
Meßkircher Straße 155	7	EG	O	MI	68,4	59,9	66	56	2,4	3,9	7	7	-	7	-	-	-	7
Meßkircher Straße 157	10	EG	SO	MI	68,2	59,6	66	56	2,2	3,6	10	10	-	10	-	-	-	10
Meßkircher Straße 159	13	EG	O	MI	73,0	64,8	66	56	7,0	8,8	13	13	-	-	13	-	-	13
Meßkircher Straße 161	3	1.OG	O	MI	66,8	58,5	66	56	0,8	2,5	3	3	-	3	-	-	3	-
Meßkircher Straße 163	3	EG	O	MI	73,0	64,7	66	56	7,0	8,7	3	3	-	-	3	-	-	3
Meßkircher Straße 165	22	EG	O	GE	65,6	57,0	72	62	-	-	-	-	22	-	-	-	22	-
Schmelzestraße 72	14	2.OG	SO	MI	64,4	56,1	66	56	-	0,1	-	14	14	-	-	-	14	-
Schmelzestraße 74	3	2.OG	SO	MI	63,3	55,0	66	56	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-
Secke 1	2	1.OG	W	MI	65,4	56,0	66	56	-	-	-	-	2	-	-	2	-	-
Secke 3	4	1.OG	W	MI	68,4	58,9	66	56	2,4	2,9	4	4	-	4	-	-	4	-
Secke 5	5	1.OG	W	MI	66,3	56,9	66	56	0,3	0,9	5	5	-	5	-	-	5	-
Sennhofstraße 2	3	2.OG	NO	WA	65,6	57,3	64	54	1,6	3,3	3	3	3	-	-	-	3	-

BETROFFENHEITSANALYSE: Ost - Mahlspüren im Tal, L194

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 71 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Tag: 51 EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 51 / 33 / 16 EW

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 63 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Nacht: 78 EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 30 / 47 / 32 EW

Hausäcker 1	6	1.OG	S	WA	64,7	55,9	64	54	0,7	1,9	6	6	6	-	-	6	-	-	-	-	-	-
Kirchstraße 1	4	1.OG	SO	MI	63,3	54,5	66	56	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-
Kirchstraße 2	5	2.OG	S	MI	63,5	54,7	66	56	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-
Pfullendorfer Straße 1	4	EG	SO	MI	68,0	59,3	66	56	2,0	3,3	4	4	-	4	-	-	-	-	-	-	4	-
Pfullendorfer Straße 2	2	1.OG	NW	MI	66,4	57,6	66	56	0,4	1,6	2	2	-	2	-	-	-	-	2	-	-	-
Pfullendorfer Straße 3	7	1.OG	SO	MI	66,5	57,8	66	56	0,5	1,8	7	7	-	7	-	-	-	-	7	-	-	-
Pfullendorfer Straße 4	5	1.OG	N	MI	65,8	57,1	66	56	-	1,1	-	5	5	-	-	-	-	-	5	-	-	-
Pfullendorfer Straße 5	2	EG	S	MI	67,5	58,7	66	56	1,5	2,7	2	2	-	2	-	-	-	-	2	-	-	-
Pfullendorfer Straße 10	2	1.OG	N	MI	64,6	55,8	66	56	-	-	-	-	2	-	-	2	-	-	-	-	-	-
Pfullendorfer Straße 12	9	EG	NW	MI	65,9	57,1	66	56	-	1,1	-	9	9	-	-	-	-	-	9	-	-	-
Pfullendorfer Straße 13	2	EG	S	MI	70,2	61,4	66	56	4,2	5,4	2	2	-	-	2	-	-	-	-	-	-	2

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Bestand
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand Beurteilungspegel [dB(A)]		Lärmsanierung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [EW]		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag [EW]		Nacht [EW]			
													ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Pfullendorfer Straße 14	1	EG	N	MI	68,8	60,0	66	56	2,8	4,0	1	1	-	1	-	-	-	1
Pfullendorfer Straße 16	1	1.OG	N	MI	67,3	58,5	66	56	1,3	2,5	1	1	-	1	-	-	1	-
Pfullendorfer Straße 17	3	EG	S	MI	65,7	56,9	66	56	-	0,9	-	3	3	-	-	-	3	-
Pfullendorfer Straße 18	6	EG	NO	MI	68,3	59,5	66	56	2,3	3,5	6	6	-	6	-	-	-	6
Pfullendorfer Straße 19/A	10	1.OG	SO	MI	64,7	55,9	66	56	-	-	-	-	10	-	-	10	-	-
Pfullendorfer Straße 22	1	EG	NO	MI	67,5	58,7	66	56	1,5	2,7	1	1	-	1	-	-	1	-
Pfullendorfer Straße 23	9	EG	S	MI	70,9	62,1	66	56	4,9	6,1	9	9	-	-	9	-	-	9
Pfullendorfer Straße 25	3	1.OG	SW	WA	65,7	56,9	64	54	1,7	2,9	3	3	3	-	-	-	3	-
Pfullendorfer Straße 26	6	2.OG	NO	MI	65,9	57,1	66	56	-	1,1	-	6	6	-	-	-	6	-
Pfullendorfer Straße 27	1	1.OG	SW	MI	66,6	57,8	66	56	0,6	1,8	1	1	-	1	-	-	1	-
Pfullendorfer Straße 28	4	1.OG	NO	MI	65,7	56,8	66	56	-	0,8	-	4	4	-	-	-	4	-
Pfullendorfer Straße 29	3	EG	SW	MI	68,0	59,2	66	56	2,0	3,2	3	3	-	3	-	-	-	3
Pfullendorfer Straße 33	1	EG	SW	MI	67,1	58,3	66	56	1,1	2,3	1	1	-	1	-	-	1	-
Pfullendorfer Straße 35	2	EG	SW	MI	68,6	59,7	66	56	2,6	3,7	2	2	-	2	-	-	-	2
Pfullendorfer Straße 37	2	EG	SW	GE	66,4	57,4	72	62	-	-	-	-	-	2	-	-	2	-
Pfullendorfer Straße 39	2	1.OG	SW	GE	69,9	60,8	72	62	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2
Pfullendorfer Straße 39a	3	1.OG	NW	GE	70,1	60,9	72	62	-	-	-	-	-	-	3	-	-	3
Rahneggstraße 1	3	1.OG	SW	MI	64,4	55,4	66	56	-	-	-	-	3	-	-	3	-	-

BETROFFENHEITSANALYSE: Ost - Winterspüren, L194

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 70 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Tag: 32 EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 14 / 15 / 4 EW

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 62 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Nacht: 74 EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 48 / 11 / 15 EW

Am Lichtberg 6	7	1.OG	SO	WA	64,0	55,2	64	54	-	1,2	-	7	-	-	-	7	-	-
Am Lichtberg 8	4	1.OG	SO	WA	63,4	54,6	64	54	-	0,6	-	4	-	-	-	4	-	-
Am Lichtberg 10	8	2.OG	SO	WA	63,2	54,4	64	54	-	0,4	-	8	-	-	-	8	-	-
Am Lichtberg 12	6	1.OG	SO	WA	63,1	54,3	64	54	-	0,3	-	6	-	-	-	6	-	-
Am Lichtberg 14	3	1.OG	SO	WA	63,2	54,4	64	54	-	0,4	-	3	-	-	-	3	-	-
Linzgaustraße 9	-	EG	S	MI	68,2	59,4	66	56	2,2	3,4	-	-	-	-	-	-	-	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Bestand
 Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand Beurteilungspegel [dB(A)]		Lärmsanierung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [EW]		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag [EW]		Nacht [EW]			
													ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Linzgaustraße 10	2	EG	N	MI	67,9	59,1	66	56	1,9	3,1	2	2	-	2	-	-	-	2
Linzgaustraße 11	1	EG	S	MI	69,0	60,2	66	56	3,0	4,2	1	1	-	1	-	-	-	1
Linzgaustraße 12	2	EG	N	MI	68,2	59,4	66	56	2,2	3,4	2	2	-	2	-	-	-	2
Linzgaustraße 15	1	1.OG	S	MI	65,3	56,5	66	56	-	0,5	-	1	1	-	-	-	1	-
Linzgaustraße 17	6	EG	S	MI	68,6	59,8	66	56	2,6	3,8	6	6	-	6	-	-	-	6
Linzgaustraße 19	3	EG	S	MI	67,3	58,5	66	56	1,3	2,5	3	3	-	3	-	-	3	-
Linzgaustraße 20	-	1.OG	N	MI	66,6	57,8	66	56	0,6	1,8	-	-	-	-	-	-	-	-
Linzgaustraße 22	-	EG	N	WA	68,5	59,7	64	54	4,5	5,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Linzgaustraße 25	4	EG	S	WA	65,8	57,0	64	54	1,8	3,0	4	4	4	-	-	-	4	-
Linzgaustraße 26	4	EG	N	MI	70,0	61,2	66	56	4,0	5,2	4	4	-	-	4	-	-	4
Linzgaustraße 27	2	1.OG	S	WA	65,7	56,9	64	54	1,7	2,9	2	2	2	-	-	-	2	-
Linzgaustraße 28	1	EG	N	WA	67,4	58,6	64	54	3,4	4,6	1	1	-	1	-	-	1	-
Untere Weinhalde 1	3	1.OG	S	WA	64,2	55,4	64	54	0,2	1,4	3	3	3	-	-	3	-	-
Untere Weinhalde 3	4	1.OG	S	WA	64,4	55,6	64	54	0,4	1,6	4	4	4	-	-	4	-	-
Untere Weinhalde 5	4	1.OG	S	WA	64,0	55,2	64	54	-	1,2	-	4	-	-	-	4	-	-
Untere Weinhalde 7	7	1.OG	S	WA	63,0	54,2	64	54	-	0,2	-	7	-	-	-	7	-	-
Untere Weinhalde 23	2	1.OG	S	WA	63,6	54,9	64	54	-	0,9	-	2	-	-	-	2	-	-

BETROFFENHEITSANALYSE: Süd - Espasingen, B34

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 72 dB(A)

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 66 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Tag: 11 EW

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Nacht: 13 EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 13 / 7 / 4 EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 20 / 2 / 11 EW

Bahnhofweg 1/B	3	1.OG	N	MI	64,4	55,5	66	56	-	-	-	-	3	-	-	3	-	-
Bahnhofweg 7	5	1.OG	N	MI	64,1	55,2	66	56	-	-	-	-	5	-	-	5	-	-
Bahnhofweg 11	4	EG	N	MI	63,2	54,2	66	56	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-
Bündtstraße 10	5	2.OG	SW	MI	63,8	54,9	66	56	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-
Bündtstraße 21	-	1.OG	S	MI	64,3	55,3	66	56	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lutzenweg 16	3	1.OG	SW	MI	64,4	55,4	66	56	-	-	-	-	3	-	-	3	-	-
Meersburger Straße 4	-	EG	N	MI	63,6	54,6	66	56	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Bestand
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand Beurteilungspegel [dB(A)]		Lärmsanierung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [EW]		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag [EW]		Nacht [EW]			
Riedstraße 6	7	1.OG	O	MI	68,5	61,9	66	56	2,5	5,9	7	7	-	7	-	-	-	7
Riedstraße 9	2	1.OG	NW	MI	64,9	58,3	66	56	-	2,3	-	2	2	-	-	-	2	-
Riedstraße 10	3	EG	O	MI	71,7	65,1	66	56	5,7	9,1	3	3	-	-	3	-	-	3
Riedstraße 11	1	EG	NW	MI	71,1	64,5	66	56	5,1	8,5	1	1	-	-	1	-	-	1

BETROFFENHEITSANALYSE: Süd - Espasingen, B313

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 71 dB(A)	Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 63 dB(A)
Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Tag: 99 EW	Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Nacht: 130 EW
Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 31 / 79 / 20 EW	Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 2 / 78 / 52 EW

Brauereiplatz 2	-	EG	SO	MI	69,9	61,4	66	56	3,9	5,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Bündtstraße 2	3	2.OG	NW	MI	64,6	56,2	66	56	-	0,2	-	3	3	-	-	-	3	-
Bündtstraße 3	3	1.OG	NW	MI	66,3	57,9	66	56	0,3	1,9	3	3	-	3	-	-	3	-
Riedstraße 1	8	1.OG	NW	MI	66,4	57,9	66	56	0,4	1,9	8	8	-	8	-	-	8	-
Riedstraße 2	4	EG	SO	MI	68,6	60,1	66	56	2,6	4,1	4	4	-	4	-	-	-	4
Riedstraße 3	2	1.OG	NW	MI	66,7	58,3	66	56	0,7	2,3	2	2	-	2	-	-	2	-
Riedstraße 5	5	1.OG	NW	MI	64,6	56,2	66	56	-	0,2	-	5	5	-	-	-	5	-
Seestraße 4	-	1.OG	NW	MI	64,9	56,4	66	56	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Zielstraße 2	2	2.OG	SW	MI	63,9	55,5	66	56	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-
Zielstraße 3	2	2.OG	NO	MI	64,9	56,4	66	56	-	0,4	-	2	2	-	-	-	2	-
Zielstraße 5	6	1.OG	NO	MI	66,9	58,4	66	56	0,9	2,4	6	6	-	6	-	-	6	-
Zielstraße 6	20	1.OG	SW	MI	66,9	58,4	66	56	0,9	2,4	20	20	-	20	-	-	20	-
Zielstraße 7	2	2.OG	NO	MI	66,6	58,1	66	56	0,6	2,1	2	2	-	2	-	-	2	-
Zielstraße 8	7	EG	SW	MI	69,7	61,2	66	56	3,7	5,2	7	7	-	-	7	-	-	7
Zielstraße 9	1	1.OG	NO	MI	67,7	59,2	66	56	1,7	3,2	1	1	-	1	-	-	-	1
Zielstraße 10	7	EG	SW	MI	70,9	62,4	66	56	4,9	6,4	7	7	-	-	7	-	-	7
Zielstraße 11	5	2.OG	NO	MI	66,2	57,7	66	56	0,2	1,7	5	5	-	5	-	-	5	-
Zielstraße 12	6	EG	SW	WA	69,1	60,6	64	54	5,1	6,6	6	6	-	-	6	-	-	6
Zielstraße 15	4	2.OG	NO	MI	67,8	59,3	66	56	1,8	3,3	4	4	-	4	-	-	-	4
Zielstraße 16	6	EG	SW	WA	68,8	60,3	64	54	4,8	6,3	6	6	-	6	-	-	-	6

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Bestand
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand		Lärmsanierung		Überschreitung		Überschreitung		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Beurteilungspegel [dB(A)]		Auslöswerte [dB(A)]		Auslöswerte [dB(A)]		Auslöswerte [EW]		Tag [EW]			Nacht [EW]		
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Zielstraße 16a	1	EG	SW	WA	67,6	59,1	64	54	3,6	5,1	1	1	-	1	-	-	-	1
Zielstraße 17	5	2.OG	NO	MI	64,8	56,3	66	56	-	0,3	-	5	5	-	-	-	5	-
Zielstraße 18	5	EG	SW	WA	68,3	59,8	64	54	4,3	5,8	5	5	-	5	-	-	-	5
Zielstraße 19	1	1.OG	NO	MI	68,2	59,7	66	56	2,2	3,7	1	1	-	1	-	-	-	1
Zielstraße 22	2	EG	SW	MI	67,7	59,2	66	56	1,7	3,2	2	2	-	2	-	-	-	2
Zielstraße 23	14	2.OG	NO	MI	65,6	57,1	66	56	-	1,1	-	14	14	-	-	-	14	-
Zielstraße 24	4	EG	SW	MI	67,9	59,4	66	56	1,9	3,4	4	4	-	4	-	-	-	4
Zielstraße 25	2	3.OG	NO	MI	65,2	56,7	66	56	-	0,7	-	2	2	-	-	-	2	-
Zielstraße 26	1	EG	SW	MI	67,4	58,9	66	56	1,4	2,9	1	1	-	1	-	-	1	-
Zielstraße 26/A	2	EG	SW	MI	67,8	59,3	66	56	1,8	3,3	2	2	-	2	-	-	-	2
Zielstraße 28	2	EG	SW	MI	68,5	60,0	66	56	2,5	4,0	2	2	-	2	-	-	-	2

BETROFFENHEITSANALYSE: Süd - Wahlwies, K6165

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 70 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Tag: 58 EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 94 / 41 / 6 EW

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 61 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Nacht: 87 EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 105 / 49 / 10 EW

Burgweg 1	6	EG	NO	WA	63,5	54,2	64	54	-	0,2	-	6	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 1	6	EG	SO	MI	69,9	60,2	66	56	3,9	4,2	6	6	-	-	6	-	-	-	-	6	-	6
Leonhardstraße 2	7	EG	NW	MI	66,6	56,9	66	56	0,6	0,9	7	7	-	7	-	-	-	-	7	-	-	-
Leonhardstraße 5	2	EG	SO	MI	67,6	57,8	66	56	1,6	1,8	2	2	-	2	-	-	-	-	2	-	-	-
Leonhardstraße 7	6	EG	SO	MI	64,5	54,8	66	56	-	-	-	-	6	-	-	6	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 8	1	EG	NW	MI	68,1	58,3	66	56	2,1	2,3	1	1	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-
Leonhardstraße 14	5	EG	NW	MI	64,5	54,8	66	56	-	-	-	-	5	-	-	5	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 19	4	EG	SO	MI	64,9	55,2	66	56	-	-	-	-	4	-	-	4	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 25	2	EG	SO	MI	64,3	54,6	66	56	-	-	-	-	2	-	-	2	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 26	5	1.OG	SW	MI	64,0	54,2	66	56	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 27	7	EG	S	MI	65,5	55,8	66	56	-	-	-	-	7	-	-	7	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 28	1	EG	SW	MI	66,8	57,0	66	56	0,8	1,0	1	1	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-
Leonhardstraße 29	2	EG	SO	MI	65,9	56,0	66	56	-	-	-	-	2	-	-	2	-	-	-	-	-	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Bestand
Gebäuelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand Beurteilungspegel [dB(A)]		Lärmsanierung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [EW]		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag [EW]		Nacht [EW]			
													ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Leonhardstraße 32	2	EG	SW	MI	64,1	54,4	66	56	-	-	-	-	2	-	-	2	-	-
Leonhardstraße 33	2	EG	NO	MI	66,7	56,9	66	56	0,7	0,9	2	2	-	2	-	-	2	-
Leonhardstraße 34	8	EG	SW	MI	66,0	56,3	66	56	-	0,3	-	8	8	-	-	-	8	-
Leonhardstraße 34/a	1	EG	SW	MI	66,2	56,5	66	56	0,2	0,5	1	1	-	1	-	-	1	-
Leonhardstraße 35	2	EG	NO	MI	68,9	59,2	66	56	2,9	3,2	2	2	-	2	-	-	-	2
Leonhardstraße 35/A	2	EG	NO	MI	69,0	59,3	66	56	3,0	3,3	2	2	-	2	-	-	-	2
Leonhardstraße 36	2	EG	SW	MI	66,3	56,6	66	56	0,3	0,6	2	2	-	2	-	-	2	-
Leonhardstraße 38	5	EG	SW	MI	66,1	56,4	66	56	0,1	0,4	5	5	-	5	-	-	5	-
Leonhardstraße 38/A	3	EG	SW	MI	65,9	56,2	66	56	-	0,2	-	3	3	-	-	-	3	-
Leonhardstraße 39	13	EG	NO	MI	67,5	57,8	66	56	1,5	1,8	13	13	-	13	-	-	13	-
Leonhardstraße 39/a	5	1.OG	NO	MI	64,2	54,5	66	56	-	-	-	-	5	-	-	5	-	-
Leonhardstraße 40	2	EG	W	MI	65,3	55,6	66	56	-	-	-	-	2	-	-	2	-	-
Leonhardstraße 43	2	EG	NO	MI	65,5	55,8	66	56	-	-	-	-	2	-	-	2	-	-
Leonhardstraße 44	1	EG	W	WA	64,6	54,8	64	54	0,6	0,8	1	1	1	-	-	1	-	-
Leonhardstraße 45/A	3	1.OG	NO	MI	64,2	54,6	66	56	-	-	-	-	3	-	-	3	-	-
Leonhardstraße 45/B	7	1.OG	NO	MI	64,2	54,5	66	56	-	-	-	-	7	-	-	7	-	-
Leonhardstraße 45/c	1	1.OG	NO	MI	64,0	54,4	66	56	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Leonhardstraße 46	3	EG	W	WA	63,9	54,2	64	54	-	0,2	-	3	-	-	-	3	-	-
Leonhardstraße 56/A	3	EG	W	WA	64,6	54,9	64	54	0,6	0,9	3	3	3	-	-	3	-	-
Leonhardstraße 58/A	3	EG	W	WA	64,6	54,9	64	54	0,6	0,9	3	3	3	-	-	3	-	-
Leonhardstraße 58/B	2	EG	W	WA	65,0	55,4	64	54	1,0	1,4	2	2	2	-	-	2	-	-
Leonhardstraße 59	9	EG	SO	MI	65,2	55,5	66	56	-	-	-	-	9	-	-	9	-	-
Stahlinger Straße 1	3	EG	SW	MI	66,6	56,9	66	56	0,6	0,9	3	3	-	3	-	-	3	-
Stahlinger Straße 3	1	EG	SW	MI	65,6	56,4	66	56	-	0,4	-	1	1	-	-	-	1	-
Stahlinger Straße 16/A	5	EG	NO	WA	63,4	54,2	64	54	-	0,2	-	5	-	-	-	5	-	-
Webergasse 1	3	1.OG	SW	MI	64,4	54,5	66	56	-	-	-	-	3	-	-	3	-	-
Webergasse 2	6	1.OG	SW	MI	64,9	54,6	66	56	-	-	-	-	6	-	-	6	-	-
Zum Schmalhans 1	2	EG	SW	MI	66,0	55,6	66	56	-	-	-	-	2	-	-	2	-	-
Zum Schmalhans 2	4	1.OG	N	MI	64,3	54,1	66	56	-	-	-	-	4	-	-	4	-	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Bestand
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand Beurteilungspegel [dB(A)]		Lärmsanierung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [EW]		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag [EW]			Nacht [EW]		
													ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Zur Alten Mühle 1	2	1.OG	NW	WA	64,1	54,4	64	54	0,1	0,4	2	2	2	-	-	2	-	-
Zur Alten Mühle 3	3	1.OG	NW	WA	63,9	54,2	64	54	-	0,2	-	3	-	-	-	3	-	-
BETROFFENHEITSANALYSE: Wohngebäude außerorts, B14																		
Maximaler Beurteilungspegel Tag: 69 dB(A)							Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 59 dB(A)											
Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Tag: 8 EW							Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Nacht: 8 EW											
Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: - / 8 / - EW							Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: - / 8 / - EW											
Oberer Wiedenholzerhof 1	3	EG	W	MI	68,9	58,9	66	56	2,9	2,9	3	3	-	3	-	-	3	-
Unterer Wiedenholzerhof 1	5	2.OG	O	MI	68,8	58,7	66	56	2,8	2,7	5	5	-	5	-	-	5	-
BETROFFENHEITSANALYSE: Wohngebäude außerorts, B34																		
Maximaler Beurteilungspegel Tag: 63 dB(A)							Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 56 dB(A)											
Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Tag: - EW							Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Nacht: - EW											
Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: - / - / - EW							Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 2 / - / - EW											
Riedstraße 22	2	1.OG	SO	MI	62,2	55,4	66	56	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-
BETROFFENHEITSANALYSE: Wohngebäude außerorts, B313																		
Maximaler Beurteilungspegel Tag: 76 dB(A)							Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 67 dB(A)											
Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Tag: 9 EW							Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Nacht: 9 EW											
Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: - / - / 9 EW							Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: - / - / 9 EW											
Meßkircher Straße 64	7	EG	W	MI	75,1	66,2	66	56	9,1	10,2	7	7	-	-	7	-	-	7
Meßkircher Straße 67	-	EG	O	MI	75,4	66,1	66	56	9,4	10,1	-	-	-	-	-	-	-	-
Meßkircher Straße 67/1	2	EG	O	MI	75,3	66,0	66	56	9,3	10,0	2	2	-	-	2	-	-	2

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

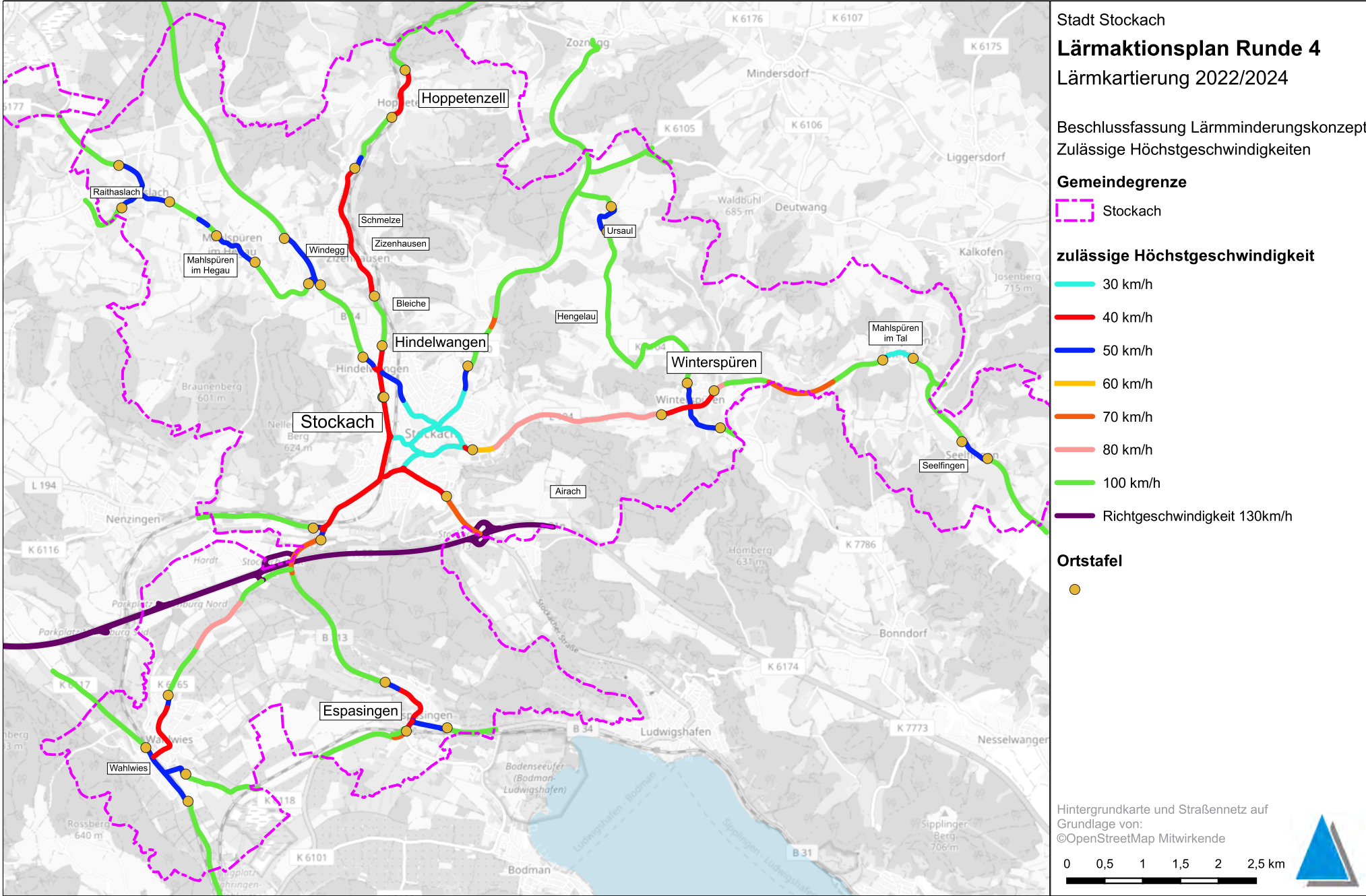
Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Bestand
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand Beurteilungspegel [dB(A)]		Lärmsanierung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [EW]		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass Tag [EW]			Nacht [EW]		
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
BETROFFENHEITSANALYSE: Wohngebäude außerorts, K6104																		
Maximaler Beurteilungspegel Tag: 65 dB(A)									Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 46 dB(A)									
Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: - EW									Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: - EW									
Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 5 / - / - EW									Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: - / - / - EW									
Neuhof 1	2	EG	O	MI	64,4	45,8	66	56	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
Neuhof 2	3	EG	W	MI	64,6	45,9	66	56	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
BETROFFENHEITSANALYSE: Wohngebäude außerorts, K6180																		
Maximaler Beurteilungspegel Tag: 71 dB(A)									Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 61 dB(A)									
Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: 2 EW									Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: 4 EW									
Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 4 / 2 / - EW									Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 5 / 4 / - EW									
Besetze 2	-	EG	SO	MI	70,6	60,7	66	56	4,6	4,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Besetze 3	2	2.OG	S	MI	64,7	55,0	66	56	-	-	-	-	2	-	-	2	-	-
Ursaul 11	2	2.OG	W	MI	65,9	56,4	66	56	-	0,4	-	2	2	-	-	-	2	-
Zoznegger Straße 63	3	2.OG	O	MI	63,5	54,3	66	56	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-
Zoznegger Straße 70	2	1.OG	NW	MI	68,1	58,6	66	56	2,1	2,6	2	2	-	2	-	-	2	-
BETROFFENHEITSANALYSE: Wohngebäude außerorts, L194																		
Maximaler Beurteilungspegel Tag: 70 dB(A)									Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 61 dB(A)									
Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: 3 EW									Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: 3 EW									
Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: - / - / 3 EW									Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: - / - / 3 EW									
Linzgaustraße 1	3	1.OG	S	MI	69,3	60,5	66	56	3,3	4,5	3	3	-	-	3	-	-	3

Ulm, 27.11.2025

Entwurf LAP(4) zur Beschlussfassung
Maßnahmenbeschluss zur Lärminderung im Rahmen des LAP(4)

Ortslage	Straße	FS/OD	Betroffenheit BESTAND Tag					Betroffenheit BESATND Nacht					Maßnahme lfd. Nr.	Abschnitt von	Abschnitt bis	Länge	Maßnahme	Potential der Lärminderung	Betroffenheit ÖV	Zuständigkeit	Betroffenheit PLANUNG Tag					Betroffenheit PLANUNG Nacht					Anmerkung(en)	
			> AW	≥ 65	≥ 67	≥ 70	Max.	> AW	≥ 55	≥ 57	≥ 60	Max.									> AW	≥ 65	≥ 67	≥ 70	Max.	> AW	≥ 55	≥ 57	≥ 60	Max.		
Nord	B313 Hoppetenzell	FS/OD	49 EW	10 EW	39 EW	10 EW	71 dB(A)	63 EW	36 EW	28 EW	31 EW	63 dB(A)	Bestand_14	Höhe Brehalden	Schorenweg	430 m	Vorhandener lärmmindernder Fahrbahnbelag (AC 11)	(Bestand)			18 EW	35 EW	18 EW	0 EW	68 dB(A)	41 EW	18 EW	41 EW	0 EW	59 dB(A)	T40 als "milderes Mittel" zur Berücksichtigung Belange ÖV	
													M25	Schorenweg	Ortstafel/Nord	300 m	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelag (innerorts)	2 - 3 dB(A)	nein	RP Freiburg												
													M26	Höhe Brehalden	Ortstafel/Nord	730 m	Temporeduzierung von 50 km/h auf 40 km/h Tag & Nacht	1 - 2 dB(A)	Linienbusverkehr auf 730 m (+ 13 s)	Stadt Stockach												
	B14 Windegg	OD	53 EW	38 EW	40 EW	2 EW	70 dB(A)	77 EW	40 EW	49 EW	4 EW	61 dB(A)	Bestand_15	Höhe Haus Tuttlinger Straße 141	Ortstafel/Nord	150 m	Vorhandener lärmmindernder Fahrbahnbelag (AC 11)	(Bestand)			19 EW	39 EW	19 EW	0 EW	68 dB(A)	19 EW	40 EW	19 EW	0 EW	58 dB(A)		
													M27	Windegger Straße	Höhe Haus Tuttlinger Straße 141	370 m	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelag (innerorts)	2 - 3 dB(A)	nein	RP Freiburg												
	B313 Zizenhausen	OD	224 EW	55 EW	94 EW	126 EW	74 dB(A)	259 EW	38 EW	102 EW	171 EW	66 dB(A)	Bestand_16	Höhe Haus Meßkircher Str. 101	Zufahrt Lange Straße	170 m	Vorhandener lärmmindernder Fahrbahnbelag (AC 11)	(Bestand)			155 EW	33 EW	126 EW	31 EW	71 dB(A)	182 EW	62 EW	79 EW	97 EW	63 dB(A)	T40 als "milderes Mittel" zur Berücksichtigung Belange ÖV	
													M28	Zufahrt Lange Straße	Bahnhofplatz	910 m	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelag (innerorts)	2 - 3 dB(A)	nein	RP Freiburg												
													Bestand_17	Bahnhofplatz	Höhe Haus Meßkircher Str. 148	400 m	Vorhandener lärmmindernder Fahrbahnbelag (AC 11)	(Bestand)														
													M29	Höhe Haus Meßkircher Str. 148	Schmelzstraße	200 m	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelag (innerorts)	2 - 3 dB(A)	nein	RP Freiburg												
													Bestand_18	Schmelzstraße	Ortstafel/Nord (und weiter)	220 m	Vorhandener lärmmindernder Fahrbahnbelag (AC 11)	(Bestand)														
M30													Höhe Haus Meßkircher Str. 101	Ortstafel/Nord	1.890 m	Temporeduzierung von 50 km/h auf 40 km/h Tag & Nacht	1 - 2 dB(A)	Linienbusverkehr auf 1890 m (+ 34 s)	Stadt Stockach													
FS		M31											Ortstafel/Nord	Höhe Haus Hubweg 81	130 m	Temporeduzierung von 70 km/h auf 50 km/h Tag & Nacht	ca. 2 dB(A)	Linienbusverkehr auf 130 m (+ 3 s)	RP Freiburg													
K6177 Mahlspüren/ Hegau	OD	0 EW	0 EW	0 EW	0 EW		0 EW	0 EW	0 EW	0 EW		- / -	keine Betroffenheiten über den Auslösewerten / Ermessenslenkungswerten → keine Lärmsanierungsmaßnahmen aus LAP(4) ableitbar						0 EW	0 EW	0 EW	0 EW		0 EW	0 EW	0 EW	0 EW					
K6177 Raithaslach	OD	0 EW	0 EW	0 EW	0 EW		0 EW	0 EW	0 EW	0 EW		- / -	keine Betroffenheiten über den Auslösewerten / Ermessenslenkungswerten → keine Lärmsanierungsmaßnahmen aus LAP(4) ableitbar						0 EW	0 EW	0 EW	0 EW		0 EW	0 EW	0 EW	0 EW					
Ost	L194 Mahlspüren im Tal	OD	51 EW	51 EW	33 EW	16 EW	71 dB(A)	78 EW	30 EW	47 EW	32 EW	63 dB(A)	M32	Ortstafel West	Rahneggstraße	450 m	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelag (innerorts)	2 - 3 dB(A)	nein	RP Freiburg	9 EW	7 EW	11 EW	5 EW	71 dB(A)	13 EW	23 EW	15 EW	5 EW	61 dB(A)	T30 Tag & Nacht aufgrund Gefahrenstelle Lkw-Verkehr	
													M33	Höhe Brücke Mahlspürer Aach	Rahneggstraße	410 m	Temporeduzierung von 50 km/h auf 30 km/h Tag & Nacht	2 - 3 dB(A)	Linienbusverkehr auf 410 m (+ 20 s)	Stadt Stockach												
	L194 Winterspüren	OD	32 EW	14 EW	15 EW	4 EW	70 dB(A)	74 EW	48 EW	11 EW	15 EW	62 dB(A)	M34	Ortstafel West	Ortstafel Ost	930 m	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelag (innerorts)	2 - 3 dB(A)	nein	RP Freiburg	12 EW	8 EW	11 EW	0 EW	68 dB(A)	6 EW	14 EW	5 EW	0 EW	58 dB(A)	T40 als "milderes Mittel" zur Berücksichtigung Belange ÖV	
													M35	Ortstafel West	Ortstafel Ost	930 m	Temporeduzierung von 50 km/h auf 40 km/h Tag & Nacht	1 - 2 dB(A)	Linienbusverkehr auf 930 m (+ 17 s)	Stadt Stockach												
	L205 Seetfingen	OD	0 EW	0 EW	0 EW	0 EW		0 EW	0 EW	0 EW	0 EW		- / -	keine Betroffenheiten über den Auslösewerten / Ermessenslenkungswerten → keine Lärmsanierungsmaßnahmen aus LAP(4) ableitbar						0 EW	0 EW	0 EW	0 EW		0 EW	0 EW	0 EW	0 EW				
K6104 Ursaul	OD	0 EW	0 EW	0 EW	0 EW		0 EW	0 EW	0 EW	0 EW		- / -	keine Betroffenheiten über den Auslösewerten / Ermessenslenkungswerten → keine Lärmsanierungsmaßnahmen aus LAP(4) ableitbar						0 EW	0 EW	0 EW	0 EW		0 EW	0 EW	0 EW	0 EW					
Süd	B34 Espasingen	OD	11 EW	13 EW	7 EW	4 EW	72 dB(A)	13 EW	20 EW	2 EW	11 EW	66 dB(A)	M36	K6102 Espasinger Straße	B313 Riedstraße	210 m	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelag (innerorts)	2 - 3 dB(A)	nein	RP Freiburg	1 EW	21 EW	1 EW	0 EW	68 dB(A)	11 EW	22 EW	10 EW	1 EW	61 dB(A)	T40 als "milderes Mittel" zur Berücksichtigung Belange ÖV	
													M37	K6102 Espasinger Straße	B313 Riedstraße	210 m	Temporeduzierung von 50 km/h auf 40 km/h Tag & Nacht	1 - 2 dB(A)	Linienbusverkehr auf 210 m (+ 4 s)	Stadt Stockach												
	B313 Espasingen	OD	99 EW	31 EW	79 EW	20 EW	71 dB(A)	130 EW	2 EW	78 EW	52 EW	63 dB(A)	M38	Bündtstraße	Höhe Haus Zielstraße 28	520 m	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelag (innerorts)	2 - 3 dB(A)	nein	RP Freiburg	24 EW	44 EW	7 EW	0 EW	68 dB(A)	38 EW	65 EW	37 EW	0 EW	59 dB(A)	T40 als "milderes Mittel" zur Berücksichtigung Belange ÖV	
													M39	Bündtstraße	Höhe Haus Zielstraße 28	520 m	Temporeduzierung von 50 km/h auf 40 km/h Nachts	1 - 2 dB(A)	Linienbusverkehr auf 520 m (+ 9 s)	Stadt Stockach												
	B34 / B313 Espasingen		110 EW	44 EW	86 EW	24 EW	72 dB(A)	143 EW	22 EW	80 EW	63 EW	66 dB(A)	LAP(3) M3a	B34 (Espasingen)	B313 (Espasingen)	1,0 km	Neubau OU B34/B313 Stockach-Espasingen	k. A.		RP Freiburg									Keine Wirkungsanalyse zur OU B34/B313 Stockach-Espasingen im Rahmen des LAP(4). Die lärmschutztechnische Bewertung erfolgt nach 16 BImSchV im Planfeststellungsverfahren.			
													LAP(3) M3b	B31 (Überlingen)	A98/B31n (Stockach)	16 km	Lkw-Durchfahrverbot im Zuge der B31 "alt" nach Verkehrsfreigabe OU B34/ B313 Stockach-Espasingen	k. A.		RP Freiburg, RP Tübingen												
	K6165 Wahlwies	OD	58 EW	94 EW	41 EW	6 EW	70 dB(A)	87 EW	105 EW	49 EW	10 EW	61 dB(A)	M40	K6117, Orsinger Straße	Höhe Haus Leonhardstraße 68	945 m	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelag (innerorts)	2 - 3 dB(A)	nein	LRA Konstanz	13 EW	27 EW	13 EW	0 EW	68 dB(A)	25 EW	37 EW	14 EW	0 EW	58 dB(A)	T40 als "milderes Mittel" zur Berücksichtigung Belange ÖV	
M41													K6117, Orsinger Straße	Höhe Haus Leonhardstraße 68	945 m	Temporeduzierung von 50 km/h auf 40 km/h Tag & Nacht	1 - 2 dB(A)	Linienbusverkehr auf 945 m (+ 17 s)	Stadt Stockach													
Wohngebäude außerorts	B14 (Weidenholzerhof)	FS	8 EW	0 EW	8 EW	0 EW	69 dB(A)	8 EW	0 EW	8 EW	0 EW	59 dB(A)	LSF	vereinzelte Betroffenheiten über den Auslösewerten / Ermessenslenkungswerten → Lärmschutzfenster für Gebäude mit Überschreitung Auslösewerte Lärmsanierung						RP Freiburg	8 EW	0 EW	8 EW	0 EW	69 dB(A)	8 EW	0 EW	8 EW	0 EW	59 dB(A)		
	B34 (Riedstraße)	FS	0 EW	0 EW	0 EW	0 EW	63 dB(A)	0 EW	2 EW	0 EW	0 EW	56 dB(A)	- / -	keine Überschreitung der Auslösewerte, vereinzelt Betroffenheiten über Ermessenslenkungswerte, keine Überschreitung 70 / 60 dB(A) → keine Lärmsanierungsmaßnahmen aus LAP(4) ableitbar						8 EW	0 EW	0 EW	0 EW	63 dB(A)	8 EW	2 EW	0 EW	0 EW	56 dB(A)			
	B313 (Meßkircher Str.)	FS	9 EW	0 EW	0 EW	9 EW	76 dB(A)	9 EW	0 EW	0 EW	9 EW	67 dB(A)	LSF	vereinzelte Betroffenheiten über den Auslösewerten / Ermessenslenkungswerten → Lärmschutzfenster für Gebäude mit Überschreitung Auslösewerte Lärmsanierung						RP Freiburg	9 EW	0 EW	0 EW	9 EW	76 dB(A)	9 EW	0 EW	0 EW	9 EW	67 dB(A)		
	K6104 (Neuhof)	FS	0 EW	5 EW	0 EW	0 EW	65 dB(A)	0 EW	0 EW	0 EW	0 EW	46 dB(A)	- / -	keine Überschreitung der Auslösewerte, vereinzelt Betroffenheiten über Ermessenslenkungswerte, keine Überschreitung 70 / 60 dB(A) → keine Lärmsanierungsmaßnahmen aus LAP(4) ableitbar						0 EW	5 EW	0 EW	9 EW	65 dB(A)	0 EW	0 EW	0 EW	0 EW	46 dB(A)			
	K6180 (div.)	FS	2 EW	4 EW	2 EW	0 EW	71 dB(A)	4 EW	5 EW	4 EW	0 EW	61 dB(A)	LSF	vereinzelte Betroffenheiten über den Auslösewerten / Ermessenslenkungswerten → Lärmschutzfenster für Gebäude mit Überschreitung Auslösewerte Lärmsanierung						RP Freiburg	2 EW	4 EW	2 EW	0 EW	71 dB(A)	4 EW	5 EW	4 EW	0 EW	61 dB(A)		
	L194 (Linzgaustraße)	FS	3 EW	0 EW	0 EW	3 EW	70 dB(A)	3 EW	0 EW	0 EW	3 EW	61 dB(A)	LSF	vereinzelte Betroffenheiten über den Auslösewerten / Ermessenslenkungswerten → Lärmschutzfenster für Gebäude mit Überschreitung Auslösewerte Lärmsanierung						RP Freiburg	3 EW	0 EW	0 EW	3 EW	70 dB(A)	3 EW	0 EW	0 EW	3 EW	61 dB(A)		



Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Wirkungsanalyse Maßnahmenkonzept LAP(4)
Gebäuelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand		LAP(4) Planung		LAP(4) Planung		Überschreitung		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass			Ermessenslenkung nach Kooperationserlass		
					Beurteilungspegel [dB(A)]		Beurteilungspegel [dB(A)]		Lärminderung [dB(A)]		Auslösewerte [EW]		Tag [EW]			Nacht [EW]		
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	ab 65	ab 67	ab 70	ab 55
BETROFFENHEITSANALYSE: Kernstadt - B14, Tuttlinger Straße																		
Maximaler Beurteilungspegel Tag: 68 dB(A)									Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 58 dB(A)									
Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: 9 EW									Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: 9 EW									
Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 4 / 9 / - EW									Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 28 / 9 / - EW									
Im Eschle 2/A	24	1.OG	S	MI	64,1	54,6	63,9	54,3	-0,2	-0,3	-	-	-	-	-	24	-	-
Tuttlinger Straße 40	6	1.OG	SW	MI	70,9	61,6	67,6	57,9	-3,3	-3,7	6	6	-	6	-	-	6	-
Tuttlinger Straße 42	2	EG	W	MI	68,6	59,1	65,4	55,4	-3,2	-3,7	-	-	2	-	-	2	-	-
Tuttlinger Straße 43	3	2.OG	NO	MI	65,0	56,4	62,0	53,1	-3,0	-3,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Tuttlinger Straße 44	2	2.OG	W	MI	64,4	54,9	64,4	54,8	0,0	-0,1	-	-	2	-	-	2	-	-
Tuttlinger Straße 45	3	1.OG	NO	MI	70,7	61,3	67,4	57,7	-3,3	-3,6	3	3	-	3	-	-	3	-
Tuttlinger Straße 47	1	1.OG	NO	MI	65,0	55,6	61,8	52,0	-3,2	-3,6	-	-	-	-	-	-	-	-
BETROFFENHEITSANALYSE: Kernstadt - B31, Goethestraße																		
Maximaler Beurteilungspegel Tag: 67 dB(A)									Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 58 dB(A)									
Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: 37 EW									Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: 37 EW									
Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 20 / 29 / - EW									Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 12 / 37 / - EW									
Goethestraße 21	8	EG	W	WA	69,8	61,4	65,7	57,2	-4,1	-4,2	8	8	8	-	-	-	8	-
Goethestraße 23	21	2.OG	N	MI	68,4	58,8	66,1	56,3	-2,3	-2,5	21	21	-	21	-	-	21	-
Goethestraße 25	2	1.OG	N	WA	68,4	58,4	66,6	56,6	-1,8	-1,8	2	2	-	2	-	-	2	-
Goethestraße 27	1	1.OG	N	MI	68,1	58,0	66,4	56,3	-1,7	-1,7	1	1	-	1	-	-	1	-
Goethestraße 29	3	1.OG	NW	MI	68,3	58,2	66,7	56,6	-1,6	-1,6	3	3	-	3	-	-	3	-
Goethestraße 33	-	1.OG	NW	MI	68,3	58,3	66,7	56,8	-1,6	-1,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Goethestraße 38	3	2.OG	S	MI	66,2	56,2	64,5	54,4	-1,7	-1,8	-	-	3	-	-	3	-	-
Goethestraße 44	7	1.OG	SO	MI	67,3	57,2	65,7	55,6	-1,6	-1,6	-	-	7	-	-	7	-	-
Goethestraße 50	2	1.OG	SO	MI	67,6	57,5	66,0	55,9	-1,6	-1,6	-	-	2	-	-	2	-	-
Lindenstraße 2	2	1.OG	N	WA	68,2	58,2	66,5	56,4	-1,7	-1,8	2	2	-	2	-	-	2	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Wirkungsanalyse Maßnahmenkonzept LAP(4)
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand		LAP(4) Planung		LAP(4) Planung		Überschreitung		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Beurteilungspegel [dB(A)]		Beurteilungspegel [dB(A)]		Lärmminderung [dB(A)]		Auslösewerte [EW]		Tag [EW]			Nacht [EW]		
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	ab 65	ab 67	ab 70	ab 55
BETROFFENHEITSANALYSE: Kernstadt - B31, Ludwigshafener Straße																		
Maximaler Beurteilungspegel Tag: 69 dB(A)									Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 58 dB(A)									
Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: 94 EW									Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: 77 EW									
Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 74 / 43 / - EW									Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 68 / 36 / - EW									
Hansjakobstraße 6	11	1.OG	S	WA	67,2	56,7	65,7	55,2	-1,5	-1,5	11	11	11	-	-	11	-	-
Hansjakobstraße 9	20	1.OG	S	WA	66,1	55,7	64,6	54,2	-1,5	-1,5	20	20	20	-	-	20	-	-
Ludwigshafener Straße 3	7	1.OG	SW	WA	69,4	59,1	65,7	55,2	-3,7	-3,9	7	7	7	-	-	7	-	-
Ludwigshafener Straße 4	7	1.OG	NO	MI	71,3	60,9	67,5	56,9	-3,8	-4,0	7	7	-	7	-	-	7	-
Ludwigshafener Straße 5	9	1.OG	SW	MI	70,9	60,5	67,1	56,6	-3,8	-3,9	9	9	-	9	-	-	9	-
Ludwigshafener Straße 6	3	1.OG	NO	WA	69,9	59,5	66,1	55,5	-3,8	-4,0	3	3	-	3	-	3	-	-
Ludwigshafener Straße 6/1	-	EG	NO	WA	65,6	55,3	61,8	51,4	-3,8	-3,9	-	-	-	-	-	-	-	-
Ludwigshafener Straße 7	4	1.OG	SW	MI	69,6	59,2	65,8	55,3	-3,8	-3,9	-	-	4	-	-	4	-	-
Ludwigshafener Straße 8	3	1.OG	NO	WA	70,7	60,3	66,9	56,3	-3,8	-4,0	3	3	-	3	-	-	3	-
Ludwigshafener Straße 9	2	1.OG	SW	MI	70,1	59,7	66,3	55,8	-3,8	-3,9	2	-	-	2	-	2	-	-
Ludwigshafener Straße 10	7	1.OG	NO	WA	70,9	60,5	67,1	56,5	-3,8	-4,0	7	7	-	7	-	-	7	-
Ludwigshafener Straße 10/A	2	1.OG	NO	MI	67,3	56,9	63,6	53,1	-3,7	-3,8	-	-	-	-	-	-	-	-
Ludwigshafener Straße 14	4	1.OG	NO	MI	68,9	58,3	66,7	56,1	-2,2	-2,2	4	4	-	4	-	-	4	-
Ludwigshafener Straße 17	6	EG	SW	MI	67,5	56,9	65,8	55,3	-1,7	-1,6	-	-	6	-	-	6	-	-
Ludwigshafener Straße 18	2	1.OG	NO	MI	68,2	57,6	66,6	56,0	-1,6	-1,6	2	-	-	2	-	2	-	-
Ludwigshafener Straße 22	5	1.OG	NO	MI	66,7	56,2	65,1	54,6	-1,6	-1,6	-	-	5	-	-	5	-	-
Ludwigshafener Straße 24	6	1.OG	NO	MI	66,7	56,1	65,1	54,5	-1,6	-1,6	-	-	6	-	-	6	-	-
Ludwigshafener Straße 29	13	1.OG	SW	WA	65,7	55,2	64,2	53,8	-1,5	-1,4	13	-	13	-	-	-	-	-
Ludwigshafener Straße 37	6	1.OG	SW	MI	69,7	59,5	68,1	57,8	-1,6	-1,7	6	6	-	6	-	-	6	-
Ludwigshafener Straße 42	2	2.OG	NO	MI	67,4	57,2	65,8	55,5	-1,6	-1,7	-	-	2	-	-	2	-	-
Obere Walkestraße 4	2	2.OG	SW	WA	64,4	54,1	62,3	52,0	-2,1	-2,1	-	-	-	-	-	-	-	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Wirkungsanalyse Maßnahmenkonzept LAP(4)
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand		LAP(4) Planung		LAP(4) Planung		Überschreitung		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Beurteilungspegel [dB(A)]		Beurteilungspegel [dB(A)]		Lärmminderung [dB(A)]		Auslösewerte [EW]		Tag [EW]			Nacht [EW]		
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	ab 65	ab 67	ab 70	ab 55
BETROFFENHEITSANALYSE: Kernstadt - B313, Heinrich-Fahr-Straße																		
Maximaler Beurteilungspegel Tag: 68 dB(A)									Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 60 dB(A)									
Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: 59 EW									Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: 74 EW									
Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 15 / 59 / - EW									Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: - / 41 / 33 EW									
Bahnhofstraße 18	15	3.OG	N	MI	62,2	54,3	58,3	50,2	-3,9	-4,1	-	-	-	-	-	-	-	-
Heinrich-Fahr-Straße 3	13	1.OG	O	MI	68,6	60,1	67,2	58,7	-1,4	-1,4	13	13	-	13	-	-	13	-
Heinrich-Fahr-Straße 5	6	1.OG	O	MI	69,4	61,0	68,0	59,5	-1,4	-1,5	6	6	-	6	-	-	-	6
Heinrich-Fahr-Straße 25	19	1.OG	O	MI	69,3	60,8	67,8	59,3	-1,5	-1,5	19	19	-	19	-	-	-	19
Heinrich-Fahr-Straße 27	6	1.OG	O	MI	69,3	60,9	67,8	59,3	-1,5	-1,6	6	6	-	6	-	-	-	6
Heinrich-Fahr-Straße 29	15	1.OG	O	MI	66,4	58,0	64,7	56,3	-1,7	-1,7	-	15	15	-	-	-	15	-
Heinrich-Fahr-Straße 31	2	1.OG	O	MI	69,5	61,2	67,7	59,2	-1,8	-2,0	2	2	-	2	-	-	-	2
Nellenburgstraße 1	13	1.OG	O	MI	68,7	60,2	67,3	58,8	-1,4	-1,4	13	13	-	13	-	-	13	-
BETROFFENHEITSANALYSE: Kernstadt - B313, Meßkircher Straße																		
Maximaler Beurteilungspegel Tag: 70 dB(A)									Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 62 dB(A)									
Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: 28 EW									Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: 72 EW									
Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 10 / 52 / 2 EW									Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 54 / 34 / 29 EW									
Berlingerstraße 1	2	2.OG	W	WA	66,0	57,6	63,0	54,3	-3,0	-3,3	-	2	-	-	-	2	-	-
Birkenweg 1	9	1.OG	W	WA	66,1	57,7	63,2	54,5	-2,9	-3,2	-	9	-	-	-	9	-	-
Birkenweg 3	8	1.OG	W	WA	66,6	58,2	63,7	55,0	-2,9	-3,2	-	8	-	-	-	8	-	-
Birkenweg 5	1	1.OG	W	WA	67,1	58,6	63,9	55,2	-3,2	-3,4	-	1	-	-	-	1	-	-
Espenweg 2	12	1.OG	W	WA	65,9	57,5	62,9	54,3	-3,0	-3,2	-	12	-	-	-	12	-	-
Espenweg 4	6	2.OG	W	WA	66,0	57,7	63,0	54,4	-3,0	-3,3	-	6	-	-	-	6	-	-
Espenweg 6	5	2.OG	W	WA	65,9	57,6	62,9	54,3	-3,0	-3,3	-	5	-	-	-	5	-	-
Espenweg 8	1	1.OG	W	WA	65,6	57,3	62,6	53,9	-3,0	-3,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Höllstraße 14	1	EG	W	GE	64,4	56,1	60,9	52,4	-3,5	-3,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Höllstraße 16	8	EG	W	GE	64,3	56,0	60,8	52,3	-3,5	-3,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Höllstraße 18	7	EG	W	GE	65,5	57,2	62,0	53,5	-3,5	-3,7	-	-	-	-	-	-	-	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Wirkungsanalyse Maßnahmenkonzept LAP(4)
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand		LAP(4) Planung		LAP(4) Planung		Überschreitung		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Beurteilungspegel [dB(A)]		Beurteilungspegel [dB(A)]		Lärmminderung [dB(A)]		Auslösewerte [EW]		Tag [EW]		Nacht [EW]			
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Höllstraße 24	-	EG	W	MI	63,5	55,2	60,0	51,5	-3,5	-3,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Höllstraße 26	-	EG	W	WA	63,0	54,7	59,6	51,1	-3,4	-3,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Im Eschle 20	1	1.OG	O	GE	64,9	56,0	64,7	55,9	-0,2	-0,1	-	-	1	-	-	1	-	-
Meßkircher Straße 11	7	EG	O	GE	71,9	63,7	68,4	59,9	-3,5	-3,8	-	-	-	7	-	-	-	7
Meßkircher Straße 13	13	EG	O	GE	71,4	63,1	67,8	59,4	-3,6	-3,7	-	-	-	13	-	-	-	13
Meßkircher Straße 15	2	EG	O	GE	73,3	65,0	69,8	61,3	-3,5	-3,7	-	-	-	-	2	-	-	2
Meßkircher Straße 21	4	EG	O	GE	72,5	64,3	69,0	60,5	-3,5	-3,8	-	-	-	4	-	-	-	4
Meßkircher Straße 23	4	EG	O	GE	66,9	58,6	63,4	54,9	-3,5	-3,7	-	-	-	-	-	4	-	-
Meßkircher Straße 30	1	EG	W	MI	71,9	63,6	68,3	59,9	-3,6	-3,7	1	1	-	1	-	-	-	1
Meßkircher Straße 32	5	1.OG	W	MI	70,2	61,9	66,7	58,2	-3,5	-3,7	5	5	-	5	-	-	5	-
Meßkircher Straße 34	5	2.OG	W	MI	67,0	58,7	63,5	55,0	-3,5	-3,7	-	-	-	-	-	5	-	-
Meßkircher Straße 35	6	1.OG	O	MI	70,8	62,5	67,3	58,8	-3,5	-3,7	6	6	-	6	-	-	6	-
Meßkircher Straße 35/A	8	EG	O	MI	71,0	62,7	67,4	59,0	-3,6	-3,7	8	8	-	8	-	-	8	-
Meßkircher Straße 41	2	EG	O	MI	71,4	63,1	67,9	59,4	-3,5	-3,7	2	2	-	2	-	-	-	2
Mühlenweg 4	2	1.OG	O	MI	64,7	56,4	61,7	53,1	-3,0	-3,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Mühlenweg 6	2	1.OG	O	MI	64,1	55,8	61,0	52,4	-3,1	-3,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Mühlenweg 11	7	1.OG	O	WA	64,2	55,6	61,5	52,8	-2,7	-2,8	-	-	-	-	-	-	-	-
Mühlenweg 12	6	EG	O	MI	70,2	62,0	67,1	58,5	-3,1	-3,5	6	6	-	6	-	-	6	-
Mühlenweg 13	1	EG	NO	WA	66,1	57,3	62,9	54,1	-3,2	-3,2	-	1	-	-	-	1	-	-
Stegwiesen 2	2	2.OG	O	GE	64,4	56,1	60,9	52,5	-3,5	-3,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Stegwiesen 10	2	1.OG	O	GE	63,2	54,9	59,7	51,2	-3,5	-3,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Stegwiesen 14	9	1.OG	O	GE	68,4	60,1	64,9	56,4	-3,5	-3,7	-	-	9	-	-	-	9	-

BETROFFENHEITSANALYSE: Kernstadt - B313, Radolfzeller Straße

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 72 dB(A)

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 63 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: 171 EW

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: 175 EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 21 / 145 / 31 EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 9 / 61 / 135 EW

Am Rosenberg 1	3	2.OG	SO	MI	66,0	57,8	63,3	54,9	-2,7	-2,9	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
Jakobsgutweg 5	7	1.OG	S	MI	62,6	54,5	60,0	51,8	-2,6	-2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Wirkungsanalyse Maßnahmenkonzept LAP(4)
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand		LAP(4) Planung		LAP(4) Planung		Überschreitung		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Beurteilungspegel [dB(A)]	Beurteilungspegel [dB(A)]	Beurteilungspegel [dB(A)]	Beurteilungspegel [dB(A)]	Lärminderung [dB(A)]	Lärminderung [dB(A)]	Auslösewerte [EW]	Auslösewerte [EW]	Tag [EW]		Nacht [EW]			
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Johann-Glatt-Straße 1	4	1.OG	W	MI	68,0	59,7	65,7	57,3	-2,3	-2,4	-	4	4	-	-	-	4	-
Nenzinger Straße 2	3	1.OG	S	MI	70,1	61,7	68,4	59,8	-1,7	-1,9	3	3	-	3	-	-	-	3
Radolfzeller Straße 2	9	2.OG	SO	GE	67,8	59,4	66,4	58,0	-1,4	-1,4	-	-	-	9	-	-	9	-
Radolfzeller Straße 4	1	EG	SO	WA	65,7	57,3	64,3	55,9	-1,4	-1,4	1	1	1	-	-	1	-	-
Radolfzeller Straße 5	3	1.OG	NW	GE	70,7	62,3	69,3	60,8	-1,4	-1,5	-	-	-	-	3	-	-	3
Radolfzeller Straße 8	4	1.OG	SO	WA	67,1	58,7	65,8	57,3	-1,3	-1,4	4	4	4	-	-	-	4	-
Radolfzeller Straße 10	3	EG	SO	WA	71,6	63,2	70,2	61,8	-1,4	-1,4	3	3	-	-	3	-	-	3
Radolfzeller Straße 12	4	EG	SO	WA	71,6	63,2	70,2	61,7	-1,4	-1,5	4	4	-	-	4	-	-	4
Radolfzeller Straße 14	4	EG	SO	WA	71,5	63,1	70,1	61,7	-1,4	-1,4	4	4	-	-	4	-	-	4
Radolfzeller Straße 15	4	EG	NW	GE	70,6	62,2	69,2	60,8	-1,4	-1,4	-	-	-	-	4	-	-	4
Radolfzeller Straße 16	2	EG	SO	WA	71,5	63,1	70,1	61,7	-1,4	-1,4	2	2	-	-	2	-	-	2
Radolfzeller Straße 17	1	EG	NW	GE	70,4	62,0	69,0	60,6	-1,4	-1,4	-	-	-	1	-	-	-	1
Radolfzeller Straße 17/A	1	1.OG	N	GE	63,9	55,5	62,5	54,2	-1,4	-1,3	-	-	-	-	-	1	-	-
Radolfzeller Straße 18	3	1.OG	SO	WA	70,6	62,2	69,2	60,8	-1,4	-1,4	3	3	-	-	3	-	-	3
Radolfzeller Straße 19	6	1.OG	NW	WA	69,8	61,4	68,4	60,0	-1,4	-1,4	6	6	-	6	-	-	-	6
Radolfzeller Straße 20	17	1.OG	SO	WA	70,4	62,0	69,0	60,6	-1,4	-1,4	17	17	-	17	-	-	-	17
Radolfzeller Straße 21	10	1.OG	N	WA	69,2	60,7	67,8	59,3	-1,4	-1,4	10	10	-	10	-	-	-	10
Radolfzeller Straße 22	16	EG	SO	WA	70,4	62,0	69,0	60,6	-1,4	-1,4	16	16	-	16	-	-	-	16
Radolfzeller Straße 26	21	1.OG	SO	WA	68,9	60,5	67,5	59,1	-1,4	-1,4	21	21	-	21	-	-	-	21
Radolfzeller Straße 30	19	2.OG	SO	WA	68,2	59,8	66,8	58,3	-1,4	-1,5	19	19	-	19	-	-	19	-
Radolfzeller Straße 31	2	1.OG	NW	GE	70,0	61,6	68,6	60,2	-1,4	-1,4	-	-	-	2	-	-	-	2
Radolfzeller Straße 33	3	1.OG	NW	GE	70,1	61,7	68,7	60,3	-1,4	-1,4	-	-	-	3	-	-	-	3
Radolfzeller Straße 34	6	1.OG	SO	MI	70,0	61,6	68,2	59,8	-1,8	-1,8	6	6	-	6	-	-	-	6
Radolfzeller Straße 36	-	EG	SO	MI	73,1	64,8	69,6	61,2	-3,5	-3,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Radolfzeller Straße 38	2	1.OG	SO	MI	66,7	58,4	63,4	55,1	-3,3	-3,3	-	-	-	-	-	2	-	-
Radolfzeller Straße 40	4	EG	SO	MI	74,9	66,7	71,4	63,0	-3,5	-3,7	4	4	-	-	4	-	-	4
Radolfzeller Straße 44	2	1.OG	SO	MI	71,6	63,3	68,4	60,0	-3,2	-3,3	2	2	-	2	-	-	-	2
Radolfzeller Straße 46	7	1.OG	SO	MI	71,4	63,1	68,5	60,1	-2,9	-3,0	7	7	-	7	-	-	-	7
Radolfzeller Straße 51	5	1.OG	NW	MI	70,8	62,5	67,4	59,0	-3,4	-3,5	5	5	-	5	-	-	5	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Wirkungsanalyse Maßnahmenkonzept LAP(4)
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand		LAP(4) Planung		LAP(4) Planung		Überschreitung		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Beurteilungspegel [dB(A)]		Beurteilungspegel [dB(A)]		Lärminderung [dB(A)]		Auslösewerte [EW]		Tag [EW]		Nacht [EW]			
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Radolfzeller Straße 53	7	1.OG	NW	MI	72,4	64,2	68,9	60,5	-3,5	-3,7	7	7	-	7	-	-	-	7
Radolfzeller Straße 57	4	1.OG	NW	MI	72,7	64,4	69,2	60,7	-3,5	-3,7	4	4	-	-	4	-	-	4
Radolfzeller Straße 59	3	1.OG	NW	MI	71,9	63,6	68,4	60,0	-3,5	-3,6	3	3	-	3	-	-	-	3
Radolfzeller Straße 59/A	2	1.OG	NW	MI	66,9	58,7	63,7	55,3	-3,2	-3,4	-	-	-	-	-	2	-	-
Radolfzeller Straße 61	8	2.OG	NW	MI	70,6	62,3	67,3	58,9	-3,3	-3,4	8	8	-	8	-	-	8	-
Reiserweg 2	12	1.OG	SO	WA	67,1	58,7	65,7	57,3	-1,4	-1,4	12	12	12	-	-	-	12	-

BETROFFENHEITSANALYSE: Kernstadt - Gemeindestraße, Aachenstraße/Stabelstraße

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 66 dB(A)

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 58 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: - EW

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: 32 EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 18 / - / - EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 22 / 32 / - EW

Aachbachstraße 1	4	2.OG	NO	MI	62,5	54,8	57,0	49,3	-5,5	-5,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Aachbachstraße 2	1	1.OG	NO	MI	64,8	57,2	59,1	51,4	-5,7	-5,8	-	-	-	-	-	-	-	-
Aachenstraße 2	2	EG	SW	MI	70,4	62,8	64,4	56,8	-6,0	-6,0	-	2	2	-	-	-	2	-
Aachenstraße 3	2	1.OG	NO	MI	66,5	58,9	60,8	53,2	-5,7	-5,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Aachenstraße 4	3	EG	SW	MI	69,4	61,8	63,5	55,9	-5,9	-5,9	-	-	-	-	-	3	-	-
Aachenstraße 5	8	EG	NO	MI	69,1	61,5	63,5	55,9	-5,6	-5,6	-	-	-	-	-	8	-	-
Aachenstraße 6	1	EG	W	MI	68,2	60,6	62,9	55,3	-5,3	-5,3	-	-	-	-	-	1	-	-
Aachenstraße 9	7	EG	N	MI	70,5	62,9	64,4	56,8	-6,1	-6,1	-	7	7	-	-	-	7	-
Aachenstraße 11	3	EG	N	MI	69,8	62,1	63,7	56,1	-6,1	-6,0	-	3	-	-	-	-	3	-
Aachenstraße 13	3	1.OG	N	MI	68,0	60,4	62,1	54,5	-5,9	-5,9	-	-	-	-	-	3	-	-
Aachenstraße 14	6	EG	S	MI	69,4	61,8	63,6	56,0	-5,8	-5,8	-	-	-	-	-	6	-	-
Aachenstraße 16	11	EG	S	MI	70,0	62,4	64,0	56,4	-6,0	-6,0	-	11	-	-	-	-	11	-
Aachenstraße 18	5	EG	S	MI	71,7	64,1	65,6	58,0	-6,1	-6,1	-	5	5	-	-	-	5	-
Aachenstraße 21	4	1.OG	NO	MI	66,6	59,0	60,8	53,1	-5,8	-5,9	-	-	-	-	-	-	-	-
Aachenstraße 22	2	1.OG	S	MI	67,1	59,5	61,2	53,6	-5,9	-5,9	-	-	-	-	-	-	-	-
Aachenstraße 26	16	EG	W	MI	66,6	59,0	60,8	53,1	-5,8	-5,9	-	-	-	-	-	-	-	-
Aachenstraße 32	4	1.OG	S	MI	65,6	58,0	60,1	52,4	-5,5	-5,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Aachenstraße 35	3	1.OG	NO	MI	67,3	59,7	61,5	53,8	-5,8	-5,9	-	-	-	-	-	-	-	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Wirkungsanalyse Maßnahmenkonzept LAP(4)
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand Beurteilungspegel [dB(A)]		LAP(4) Planung Beurteilungspegel [dB(A)]		LAP(4) Planung Lärmminderung [dB(A)]		Überschreitung Auslösewerte [EW]		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag [EW]		Nacht [EW]			
													ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Aachenstraße 42	3	1.OG	W	MI	62,3	54,4	58,2	50,2	-4,1	-4,2	-	-	-	-	-	-	-	-
Aachenstraße 44	2	EG	W	MI	63,6	55,9	58,7	50,8	-4,9	-5,1	-	-	-	-	-	-	-	-
Brudermühle 2	5	1.OG	SW	WA	64,2	56,6	58,8	51,0	-5,4	-5,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Goethestraße 4	3	EG	NO	MI	70,2	62,6	64,1	56,5	-6,1	-6,1	-	3	3	-	-	-	3	-
Kirchhalde 1	5	3.OG	SO	MI	62,7	54,9	58,1	50,4	-4,6	-4,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Kirchhalde 5	9	2.OG	SW	MI	65,9	58,2	60,5	52,8	-5,4	-5,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Kirchhalde 7	2	2.OG	SW	MI	64,8	57,2	59,2	51,6	-5,6	-5,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Kirchhalde 9	1	EG	SW	MI	71,0	63,4	65,0	57,3	-6,0	-6,1	-	1	1	-	-	-	1	-
Kirchhalde 10	5	3.OG	S	MI	62,3	54,7	56,9	49,2	-5,4	-5,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Kirchhalde 12	1	EG	W	MI	68,4	60,8	62,4	54,8	-6,0	-6,0	-	-	-	-	-	1	-	-

BETROFFENHEITSANALYSE: Kernstadt - Gemeindestraße, Hägerweg

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 63 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: - EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: - / - / - EW

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 55 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: 6 EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 6 / - / - EW

Carl-Walcker-Weg 1	8	1.OG	SO	WA	62,1	54,5	59,6	51,9	-2,5	-2,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Hägerweg 1	5	1.OG	S	MI	63,6	56,0	59,9	52,3	-3,7	-3,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Hägerweg 3	2	2.OG	SO	WA	61,9	54,3	59,2	51,5	-2,7	-2,8	-	-	-	-	-	-	-	-
Hägerweg 7	7	EG	SO	WA	63,1	55,5	60,6	52,9	-2,5	-2,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Hägerweg 9	6	EG	SO	WA	64,8	57,1	62,2	54,6	-2,6	-2,5	-	6	-	-	-	6	-	-
Hägerweg 24	10	1.OG	N	MI	62,4	54,7	59,7	52,0	-2,7	-2,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Kirchgasse 5	5	3.OG	SW	MI	63,1	55,5	57,7	50,0	-5,4	-5,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Marktplatz 1	2	EG	NW	MI	62,5	54,8	59,8	52,2	-2,7	-2,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Pfarrstraße 3	-	EG	NW	MI	63,6	56,0	61,1	53,5	-2,5	-2,5	-	-	-	-	-	-	-	-

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Wirkungsanalyse Maßnahmenkonzept LAP(4)
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Projekt-Nr.:30191-30192-30193
24.11.2025

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Wirkungsanalyse Maßnahmenkonzept LAP(4)
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand Beurteilungspegel [dB(A)]		LAP(4) Planung Beurteilungspegel [dB(A)]		LAP(4) Planung Lärminderung [dB(A)]		Überschreitung Auslösewerte [EW]		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Tuttlinger Straße 9/b	-	2.OG	O	WA	64,4	55,3	59,5	49,9	-4,9	-5,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Tuttlinger Straße 12	3	EG	S	WA	65,0	55,8	60,1	50,5	-4,9	-5,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Tuttlinger Straße 17	19	1.OG	NO	WA	63,6	54,4	60,6	51,4	-3,0	-3,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Tuttlinger Straße 31	1	EG	O	MI	65,0	55,8	64,9	55,7	-0,1	-0,1	-	-	1	-	-	1	-	-

BETROFFENHEITSANALYSE: Kernstadt - K6180, Zoznegger Straße

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 66 dB(A)

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 57 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: 4 EW

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: 7 EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 7 / - / - EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 8 / 1 / - EW

Oberer Schwärzbach 1	4	EG	W	WA	67,4	58,2	62,6	52,8	-4,8	-5,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Oberer Schwärzbach 2	1	EG	W	WA	66,9	57,7	62,0	52,3	-4,9	-5,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Robert-Koch-Straße 6	10	1.OG	O	MI	64,1	55,0	59,4	49,7	-4,7	-5,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Röntgenstraße 2	5	1.OG	SO	WA	65,0	55,8	63,0	53,4	-2,0	-2,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Sebastian-Kneipp-Straße 2	5	2.OG	SO	WA	63,8	54,6	59,2	49,5	-4,6	-5,1	-	-	-	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 1	2	1.OG	SO	WA	66,0	56,9	63,9	54,3	-2,1	-2,6	-	2	-	-	-	2	-	-
Zoznegger Straße 2	-	EG	NW	MI	67,4	59,4	64,5	56,5	-2,9	-2,9	-	-	-	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 3	10	1.OG	SO	WA	65,0	55,9	63,0	53,4	-2,0	-2,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 4	1	EG	NW	MI	68,7	59,9	65,4	56,4	-3,3	-3,5	-	1	1	-	-	-	1	-
Zoznegger Straße 5	3	1.OG	SO	WA	65,2	56,0	63,1	53,6	-2,1	-2,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 6	2	1.OG	NW	MI	67,7	58,6	64,8	55,4	-2,9	-3,2	-	-	2	-	-	2	-	-
Zoznegger Straße 8	9	1.OG	NW	MI	66,1	57,0	63,6	54,0	-2,5	-3,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 10	4	2.OG	NW	MI	64,3	55,2	62,1	52,5	-2,2	-2,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 11	11	EG	SO	WA	65,2	56,1	63,2	53,6	-2,0	-2,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 12	12	2.OG	NW	MI	63,6	54,4	61,4	51,8	-2,2	-2,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 13	13	1.OG	SO	WA	65,0	55,8	63,0	53,4	-2,0	-2,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 14	2	1.OG	NW	MI	63,6	54,4	61,5	51,9	-2,1	-2,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 15	10	EG	SO	WA	65,6	56,4	63,6	53,9	-2,0	-2,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 17	70	EG	SO	WA	65,2	56,1	63,3	53,6	-1,9	-2,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 26	11	1.OG	NW	MI	63,4	54,2	61,4	51,8	-2,0	-2,4	-	-	-	-	-	-	-	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Wirkungsanalyse Maßnahmenkonzept LAP(4)
 Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand Beurteilungspegel [dB(A)]		LAP(4) Planung Beurteilungspegel [dB(A)]		LAP(4) Planung Lärminderung [dB(A)]		Überschreitung Auslösewerte [EW]		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag [EW]		Nacht [EW]			
													ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Zoznegger Straße 28	1	1.OG	NW	MI	63,4	54,3	61,4	51,8	-2,0	-2,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 30	16	1.OG	NW	WA	64,3	55,2	62,3	52,7	-2,0	-2,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 32	12	EG	NW	MI	64,9	55,7	62,9	53,2	-2,0	-2,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 36	56	EG	NW	WA	65,1	55,9	63,1	53,5	-2,0	-2,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 37	2	EG	O	WA	65,0	55,8	62,9	53,4	-2,1	-2,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 50	4	EG	W	WA	69,3	60,2	64,5	54,8	-4,8	-5,4	4	4	4	-	-	4	-	-
Zoznegger Straße 58	3	EG	W	WA	66,5	57,3	61,8	52,1	-4,7	-5,2	-	-	-	-	-	-	-	-
Zoznegger Straße 60	6	EG	W	WA	66,5	57,4	62,0	52,3	-4,5	-5,1	-	-	-	-	-	-	-	-

BETROFFENHEITSANALYSE: Kernstadt - L194, Dill-/Goethestraße und Stadtwall

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 68 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: 46 EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 81 / 15 / - EW

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 60 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: 107 EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 35 / 90 / 8 EW

Brodmannstraße 1	8	1.OG	NW	WA	68,8	61,4	63,9	56,8	-4,9	-4,6	-	8	-	-	-	-	8	-
Dillstraße 3	7	EG	S	MI	72,0	63,1	67,4	58,5	-4,6	-4,6	7	7	-	7	-	-	7	-
Dillstraße 5	3	1.OG	SO	MI	65,4	56,5	61,0	52,0	-4,4	-4,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Dillstraße 8	1	1.OG	NW	MI	68,2	59,3	63,7	54,7	-4,5	-4,6	-	-	-	-	-	1	-	-
Dillstraße 8	-	1.OG	NW	MI	64,1	55,2	59,7	50,8	-4,4	-4,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Dillstraße 10	5	1.OG	NW	MI	66,5	57,6	62,0	53,0	-4,5	-4,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Dillstraße 13	1	1.OG	S	MI	65,6	56,7	61,1	52,2	-4,5	-4,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Dillstraße 15	1	1.OG	S	MI	65,2	56,3	60,7	51,8	-4,5	-4,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Dillstraße 19	7	1.OG	S	MI	66,4	57,6	61,9	53,0	-4,5	-4,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Dillstraße 21	3	EG	S	MI	69,8	60,9	65,2	56,3	-4,6	-4,6	-	3	3	-	-	-	3	-
Dillstraße 23	4	EG	S	MI	70,3	61,5	65,8	56,8	-4,5	-4,7	-	4	4	-	-	-	4	-
Dillstraße 28	3	2.OG	N	WA	67,1	58,3	62,9	54,1	-4,2	-4,2	-	3	-	-	-	3	-	-
Goethestraße 7	2	3.OG	SO	MI	66,6	59,3	61,7	54,7	-4,9	-4,6	-	-	-	-	-	2	-	-
Goethestraße 9	12	2.OG	SO	MI	67,7	60,4	62,8	55,8	-4,9	-4,6	-	-	-	-	-	12	-	-
Goethestraße 11	3	2.OG	SO	MI	67,0	59,7	62,2	55,2	-4,8	-4,5	-	-	-	-	-	3	-	-
Goethestraße 13	1	1.OG	SO	MI	66,7	59,4	61,8	54,8	-4,9	-4,6	-	-	-	-	-	1	-	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Wirkungsanalyse Maßnahmenkonzept LAP(4)
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand Beurteilungspegel [dB(A)]		LAP(4) Planung Beurteilungspegel [dB(A)]		LAP(4) Planung Lärminderung [dB(A)]		Überschreitung Auslösewerte [EW]		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag [EW]		Nacht [EW]			
Goethestraße 15	7	2.OG	SO	MI	67,7	60,4	62,9	55,8	-4,8	-4,6	-	-	-	-	-	7	-	-
Goethestraße 17	13	EG	O	MI	70,6	63,4	65,7	58,7	-4,9	-4,7	-	13	13	-	-	-	13	-
Goethestraße 19	6	1.OG	NW	WA	69,4	62,1	64,7	57,6	-4,7	-4,5	6	6	6	-	-	-	6	-
Goethestraße 20	3	3.OG	SO	MI	63,5	56,0	59,0	51,7	-4,5	-4,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Goethestraße 22	2	1.OG	SO	MI	62,3	54,8	57,8	50,6	-4,5	-4,2	-	-	-	-	-	-	-	-
Goethestraße 24	4	2.OG	SO	MI	65,6	58,1	60,8	53,6	-4,8	-4,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Goethestraße 26	9	2.OG	O	MI	68,8	61,3	64,2	56,8	-4,6	-4,5	-	9	9	-	-	-	9	-
Goethestraße 28	5	1.OG	SO	MI	69,5	62,0	64,8	57,4	-4,7	-4,6	-	5	5	-	-	-	5	-
Stadtwall 4	3	3.OG	W	MI	63,0	54,5	58,5	49,9	-4,5	-4,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Stadtwall 6	4	2.OG	S	MI	65,3	56,6	60,7	52,1	-4,6	-4,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Stadtwall 7/A	1	EG	S	MI	69,9	61,1	65,3	56,4	-4,6	-4,7	-	1	1	-	-	-	1	-
Stadtwall 8	2	1.OG	S	MI	67,2	58,5	62,6	53,9	-4,6	-4,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Stadtwall 9	6	2.OG	N	WA	68,9	60,2	64,2	55,4	-4,7	-4,8	6	6	6	-	-	6	-	-
Stadtwall 9/A	3	1.OG	N	WA	70,6	62,9	65,6	58,0	-5,0	-4,9	3	3	3	-	-	-	3	-
Stadtwall 10	6	EG	S	MI	69,7	61,0	65,1	56,3	-4,6	-4,7	-	6	6	-	-	-	6	-
Stadtwall 10a	1	1.OG	S	MI	64,7	56,1	60,2	51,5	-4,5	-4,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Stadtwall 11	13	1.OG	NW	WA	69,9	62,7	65,0	58,0	-4,9	-4,7	13	13	13	-	-	-	13	-
Stadtwall 12	4	EG	S	MI	70,4	61,7	65,7	57,0	-4,7	-4,7	-	4	4	-	-	-	4	-
Stadtwall 13	3	1.OG	NW	WA	69,8	62,5	64,8	57,9	-5,0	-4,6	3	3	3	-	-	-	3	-
Stadtwall 14	5	EG	S	MI	70,7	63,4	65,8	58,7	-4,9	-4,7	-	5	5	-	-	-	5	-
Stadtwall 15	2	EG	NW	WA	71,4	64,1	66,4	59,5	-5,0	-4,6	2	2	-	2	-	-	-	2
Stadtwall 17	6	EG	NW	WA	71,6	64,4	66,6	59,7	-5,0	-4,7	6	6	-	6	-	-	-	6
Weißmühlenstraße 1	2	1.OG	W	WA	63,7	56,4	59,0	51,9	-4,7	-4,5	-	-	-	-	-	-	-	-

BETROFFENHEITSANALYSE: Kernstadt - L194, Nenzinger Straße

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 69 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: - EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: - / - / - EW

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 59 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: - EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: - / - / - EW

Lochacker 3	-	EG	S	GE	62,4	54,6	62,4	54,6	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
-------------	---	----	---	----	------	------	------	------	-----	-----	---	---	---	---	---	---	---	---

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Wirkungsanalyse Maßnahmenkonzept LAP(4)
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand Beurteilungspegel [dB(A)]		LAP(4) Planung Beurteilungspegel [dB(A)]		LAP(4) Planung Lärminderung [dB(A)]		Überschreitung Auslösewerte [EW]		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag [EW]		Nacht [EW]			
Nenzinger Straße 15	-	EG	N	GE	68,1	58,6	68,1	58,6	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Nenzinger Straße 15	-	1.OG	N	GE	64,0	54,5	63,9	54,5	-0,1	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Nenzinger Straße 17	-	1.OG	N	GE	68,2	58,7	68,2	58,7	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-

BETROFFENHEITSANALYSE: Kernstadt - L194, Winterspürer Straße

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 66 dB(A)

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 58 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: - EW

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: 86 EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: - / - / - EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 89 / - / - EW

Habsburgerstraße 6	75	1.OG	S	WA	67,0	58,2	63,3	54,5	-3,7	-3,7	-	75	-	-	-	75	-	-
Winterspürer Straße 23	3	EG	S	GE	67,5	58,7	63,9	55,1	-3,6	-3,6	-	-	-	-	-	3	-	-
Winterspürer Straße 25	-	EG	S	GE	68,8	60,0	66,0	57,2	-2,8	-2,8	-	-	-	-	-	-	-	-
Winterspürer Straße 32	1	1.OG	N	WA	66,3	57,6	62,5	53,7	-3,8	-3,9	-	-	-	-	-	-	-	-
Winterspürer Straße 34	2	1.OG	N	WA	66,1	57,4	62,4	53,6	-3,7	-3,8	-	-	-	-	-	-	-	-
Winterspürer Straße 36	1	2.OG	N	WA	67,0	58,2	63,4	54,5	-3,6	-3,7	-	1	-	-	-	1	-	-
Winterspürer Straße 38	2	2.OG	N	WA	67,3	58,6	63,7	54,9	-3,6	-3,7	-	2	-	-	-	2	-	-
Winterspürer Straße 40	4	2.OG	N	WA	66,4	57,6	62,8	53,9	-3,6	-3,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Winterspürer Straße 42	3	1.OG	N	WA	67,4	58,6	63,8	54,9	-3,6	-3,7	-	3	-	-	-	3	-	-
Winterspürer Straße 44	5	1.OG	N	WA	66,9	58,2	63,4	54,5	-3,5	-3,7	-	5	-	-	-	5	-	-

BETROFFENHEITSANALYSE: Nord - Hoppetenzell, B313

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 68 dB(A)

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 59 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: 18 EW

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: 41 EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 35 / 18 / - EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 18 / 41 / - EW

Aachtalstraße 1	22	1.OG	O	MI	63,6	55,1	62,4	53,9	-1,2	-1,2	-	-	-	-	-	-	-	-
Aachtalstraße 2	3	EG	SW	MI	68,0	59,4	66,7	58,2	-1,3	-1,2	3	3	-	3	-	-	3	-
Aachtalstraße 3	3	2.OG	O	MI	63,6	55,1	62,4	53,8	-1,2	-1,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Aachtalstraße 7	1	EG	O	MI	66,1	57,5	64,8	56,3	-1,3	-1,2	-	1	1	-	-	-	1	-
Aachtalstraße 8	2	1.OG	W	MI	62,7	54,2	61,5	52,9	-1,2	-1,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Aachtalstraße 9	2	EG	O	MI	66,2	57,6	64,9	56,4	-1,3	-1,2	-	2	2	-	-	-	2	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Wirkungsanalyse Maßnahmenkonzept LAP(4)
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand		LAP(4) Planung		LAP(4) Planung		Überschreitung		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Beurteilungspegel [dB(A)]		Beurteilungspegel [dB(A)]		Lärminderung [dB(A)]		Auslösewerte [EW]		Tag [EW]		Nacht [EW]			
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Aachtalstraße 10	1	1.OG	NW	MI	66,8	58,4	65,1	56,5	-1,7	-1,9	-	1	1	-	-	-	1	-
Aachtalstraße 11	1	EG	O	MI	66,8	58,3	65,5	57,0	-1,3	-1,3	-	1	1	-	-	-	1	-
Aachtalstraße 12	2	EG	NW	MI	69,1	60,8	66,2	57,6	-2,9	-3,2	2	2	-	2	-	-	2	-
Aachtalstraße 14	4	1.OG	NW	MI	66,6	58,3	63,5	54,9	-3,1	-3,4	-	-	-	-	-	4	-	-
Aachtalstraße 16	1	EG	NW	MI	68,1	59,8	64,9	56,4	-3,2	-3,4	-	1	1	-	-	-	1	-
Aachtalstraße 18	2	EG	W	MI	66,8	58,5	63,6	55,1	-3,2	-3,4	-	-	-	-	-	2	-	-
Aachtalstraße 19	3	EG	SO	MI	70,1	61,8	67,1	58,5	-3,0	-3,3	3	3	-	3	-	-	3	-
Aachtalstraße 20	2	EG	W	MI	67,3	59,0	64,2	55,6	-3,1	-3,4	-	-	2	-	-	2	-	-
Aachtalstraße 21	4	EG	SO	MI	68,8	60,5	65,7	57,1	-3,1	-3,4	-	4	4	-	-	-	4	-
Aachtalstraße 22	13	EG	W	MI	67,8	59,6	64,7	56,2	-3,1	-3,4	-	13	13	-	-	-	13	-
Aachtalstraße 23	5	EG	O	MI	69,3	61,0	66,1	57,5	-3,2	-3,5	5	5	-	5	-	-	5	-
Aachtalstraße 28	2	1.OG	SW	MI	63,2	54,8	60,6	52,0	-2,6	-2,8	-	-	-	-	-	-	-	-
Aachtalstraße 28	1	1.OG	SW	MI	63,9	55,5	61,3	52,7	-2,6	-2,8	-	-	-	-	-	-	-	-
Hubweg 8	2	1.OG	SO	WA	63,2	54,5	61,4	52,7	-1,8	-1,8	-	-	-	-	-	-	-	-
Hubweg 9	5	2.OG	SO	MI	67,4	58,6	67,4	58,6	0,0	0,0	5	5	-	5	-	-	5	-
Hubweg 10	2	1.OG	SO	WA	63,4	54,6	61,5	52,8	-1,9	-1,8	-	-	-	-	-	-	-	-
Johanniterstraße 1	10	EG	W	MI	65,5	57,0	64,2	55,7	-1,3	-1,3	-	-	10	-	-	10	-	-
Johanniterstraße 2	1	1.OG	W	MI	63,1	54,6	61,9	53,4	-1,2	-1,2	-	-	-	-	-	-	-	-
Köpflweg 2	1	1.OG	O	MI	63,6	55,4	60,5	52,0	-3,1	-3,4	-	-	-	-	-	-	-	-

BETROFFENHEITSANALYSE: Nord - Windegg, B14

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 68 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: 19 EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 39 / 19 / - EW

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 58 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: 19 EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 40 / 19 / - EW

Härtleweg 1	11	1.OG	NO	WA	64,3	54,8	62,3	52,5	-2,0	-2,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Tuttlinger-Straße 97	3	1.OG	NO	MI	64,4	54,7	64,4	54,7	0,0	0,0	-	-	3	-	-	3	-	-
Tuttlinger-Straße 102	5	EG	SW	MI	67,0	57,4	64,9	55,0	-2,1	-2,4	-	-	5	-	-	5	-	-
Tuttlinger-Straße 104	9	1.OG	SW	MI	65,7	56,2	63,8	53,9	-1,9	-2,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Tuttlinger-Straße 106	1	1.OG	SW	MI	65,7	56,2	63,8	53,9	-1,9	-2,3	-	-	-	-	-	-	-	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Wirkungsanalyse Maßnahmenkonzept LAP(4)
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand		LAP(4) Planung		LAP(4) Planung		Überschreitung		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Beurteilungspegel [dB(A)]		Beurteilungspegel [dB(A)]		Lärminderung [dB(A)]		Auslöswerte [EW]		Tag [EW]			Nacht [EW]		
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Tuttlinger-Straße 108	1	1.OG	SW	MI	66,0	56,4	64,0	54,1	-2,0	-2,3	-	-	-	-	-	1	-	-
Tuttlinger-Straße 110/a	2	EG	SW	MI	66,3	56,8	64,4	54,5	-1,9	-2,3	-	-	2	-	-	2	-	-
Tuttlinger-Straße 112	2	EG	SW	MI	66,7	57,2	64,7	54,9	-2,0	-2,3	-	-	2	-	-	2	-	-
Tuttlinger-Straße 114	1	EG	SW	MI	66,5	57,0	64,5	54,7	-2,0	-2,3	-	-	1	-	-	1	-	-
Tuttlinger-Straße 115	3	1.OG	O	MI	65,1	55,6	65,1	55,6	0,0	0,0	-	-	3	-	-	3	-	-
Tuttlinger-Straße 116	1	EG	SW	MI	68,2	58,6	66,2	56,3	-2,0	-2,3	1	1	-	1	-	-	1	-
Tuttlinger-Straße 119	4	1.OG	NO	MI	64,9	55,4	64,9	55,4	0,0	0,0	-	-	4	-	-	4	-	-
Tuttlinger-Straße 121	3	1.OG	NO	MI	64,9	55,4	64,8	55,3	-0,1	-0,1	-	-	3	-	-	3	-	-
Tuttlinger-Straße 125	10	2.OG	NO	WA	63,7	54,2	62,4	52,6	-1,3	-1,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Tuttlinger-Straße 126	5	EG	SW	MI	68,5	58,9	66,5	56,6	-2,0	-2,3	5	5	-	5	-	-	5	-
Tuttlinger-Straße 128	5	EG	SW	MI	67,7	58,1	65,7	55,8	-2,0	-2,3	-	-	5	-	-	5	-	-
Tuttlinger-Straße 129	3	2.OG	NO	WA	63,7	54,2	61,9	52,0	-1,8	-2,2	-	-	-	-	-	-	-	-
Tuttlinger-Straße 130	2	EG	SW	MI	69,8	60,3	67,8	57,9	-2,0	-2,4	2	2	-	2	-	-	2	-
Tuttlinger-Straße 132	7	EG	SW	MI	68,0	58,4	66,1	56,1	-1,9	-2,3	7	7	-	7	-	-	7	-
Tuttlinger-Straße 133	3	EG	NO	MI	67,2	57,7	65,3	55,4	-1,9	-2,3	-	-	3	-	-	3	-	-
Tuttlinger-Straße 134	5	1.OG	SW	MI	66,3	56,6	65,3	55,3	-1,0	-1,3	-	-	5	-	-	5	-	-
Tuttlinger-Straße 139	2	EG	NO	MI	68,8	59,3	66,9	57,0	-1,9	-2,3	2	2	-	2	-	-	2	-
Tuttlinger-Straße 141	2	EG	NO	MI	68,4	58,8	66,5	56,6	-1,9	-2,2	2	2	-	2	-	-	2	-
Tuttlinger-Straße 143	1	EG	NO	MI	65,5	55,5	65,3	55,3	-0,2	-0,2	-	-	1	-	-	1	-	-
Tuttlinger-Straße 145	2	EG	NO	MI	65,8	55,7	65,7	55,6	-0,1	-0,1	-	-	2	-	-	2	-	-

BETROFFENHEITSANALYSE: Nord - Zizenhausen, B313

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 71 dB(A)

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 63 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Tag: 155 EW

Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Nacht: 182 EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 33 / 126 / 31 EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 62 / 79 / 97 EW

Am Eisenwerk 7	2	2.OG	O	MI	63,4	55,0	61,4	52,9	-2,0	-2,1	-	-	-	-	-	-	-	-
Am Eisenwerk 9	2	1.OG	O	MI	62,6	54,2	60,3	51,8	-2,3	-2,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Bleichestraße 4	4	2.OG	SW	WA	62,6	54,4	59,5	50,9	-3,1	-3,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Im Langacker 1	3	1.OG	O	MI	65,9	57,7	62,7	54,2	-3,2	-3,5	-	-	-	-	-	3	-	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Wirkungsanalyse Maßnahmenkonzept LAP(4)
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand Beurteilungspegel [dB(A)]		LAP(4) Planung Beurteilungspegel [dB(A)]		LAP(4) Planung Lärminderung [dB(A)]		Überschreitung Auslösewerte [EW]		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag [EW]		Nacht [EW]			
													ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Im Langacker 1/a	1	1.OG	O	MI	66,3	58,0	63,1	54,5	-3,2	-3,5	-	-	-	-	-	1	-	-
Kälberwiese 6	5	2.OG	O	WA	62,5	54,2	59,3	50,7	-3,2	-3,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Langestraße 1	1	EG	NO	MI	68,2	59,9	65,0	56,4	-3,2	-3,5	-	1	1	-	-	-	1	-
Langestraße 2	6	1.OG	NO	MI	62,7	54,4	59,5	51,0	-3,2	-3,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Langestraße 5	-	1.OG	NO	MI	67,4	59,1	64,2	55,6	-3,2	-3,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Langestraße 7	2	1.OG	NO	MI	67,1	58,8	63,8	55,3	-3,3	-3,5	-	-	-	-	-	2	-	-
Langestraße 9	3	1.OG	NO	MI	66,7	58,4	63,4	54,9	-3,3	-3,5	-	-	-	-	-	3	-	-
Langestraße 13	3	1.OG	NO	MI	63,3	55,1	60,1	51,6	-3,2	-3,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Langestraße 14	5	1.OG	NO	MI	62,4	54,2	59,2	50,7	-3,2	-3,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Meßkircher Straße 101	2	EG	NO	MI	68,9	60,2	68,0	59,3	-0,9	-0,9	2	2	-	2	-	-	-	2
Meßkircher Straße 102	3	1.OG	W	MI	66,3	57,6	65,4	56,6	-0,9	-1,0	-	3	3	-	-	-	3	-
Meßkircher Straße 105	1	1.OG	O	GE	63,5	55,0	61,6	53,0	-1,9	-2,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Meßkircher Straße 107	6	EG	O	MI	71,9	63,6	68,8	60,2	-3,1	-3,4	6	6	-	6	-	-	-	6
Meßkircher Straße 108	4	1.OG	SW	MI	65,1	56,8	62,1	53,5	-3,0	-3,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Meßkircher Straße 109	12	EG	O	MI	71,5	63,3	68,4	59,8	-3,1	-3,5	12	12	-	12	-	-	-	12
Meßkircher Straße 110	1	EG	W	MI	71,0	62,7	67,8	59,2	-3,2	-3,5	1	1	-	1	-	-	-	1
Meßkircher Straße 111	1	EG	NO	MI	71,4	63,1	68,2	59,6	-3,2	-3,5	1	1	-	1	-	-	-	1
Meßkircher Straße 113	2	EG	NO	MI	71,1	62,8	67,9	59,3	-3,2	-3,5	2	2	-	2	-	-	-	2
Meßkircher Straße 114	6	EG	SW	MI	71,2	63,0	68,0	59,5	-3,2	-3,5	6	6	-	6	-	-	-	6
Meßkircher Straße 115	1	EG	NO	MI	71,7	63,5	68,5	60,0	-3,2	-3,5	1	1	-	1	-	-	-	1
Meßkircher Straße 116	4	EG	SW	MI	71,9	63,7	68,7	60,2	-3,2	-3,5	4	4	-	4	-	-	-	4
Meßkircher Straße 117	1	EG	NO	MI	71,1	62,8	67,9	59,3	-3,2	-3,5	1	1	-	1	-	-	-	1
Meßkircher Straße 118	5	EG	SW	MI	71,7	63,4	68,4	59,9	-3,3	-3,5	5	5	-	5	-	-	-	5
Meßkircher Straße 119	11	EG	NO	MI	70,5	62,2	67,3	58,7	-3,2	-3,5	11	11	-	11	-	-	11	-
Meßkircher Straße 120	5	EG	SW	MI	71,6	63,4	68,4	59,9	-3,2	-3,5	5	5	-	5	-	-	-	5
Meßkircher Straße 121	3	EG	O	MI	72,4	64,1	69,1	60,6	-3,3	-3,5	3	3	-	-	3	-	-	3
Meßkircher Straße 122	7	EG	SW	MI	70,9	62,7	67,7	59,2	-3,2	-3,5	7	7	-	7	-	-	-	7
Meßkircher Straße 123	7	EG	O	MI	69,7	61,5	66,5	58,0	-3,2	-3,5	7	7	-	7	-	-	7	-
Meßkircher Straße 124	4	1.OG	SW	MI	70,4	62,1	67,1	58,6	-3,3	-3,5	4	4	-	4	-	-	4	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Wirkungsanalyse Maßnahmenkonzept LAP(4)
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand Beurteilungspegel [dB(A)]		LAP(4) Planung Beurteilungspegel [dB(A)]		LAP(4) Planung Lärminderung [dB(A)]		Überschreitung Auslösewerte [EW]		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag [EW]		Nacht [EW]			
													ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Meßkircher Straße 125/a	-	2.OG	O	WA	65,4	57,2	62,2	53,7	-3,2	-3,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Meßkircher Straße 126	1	1.OG	SW	MI	70,0	61,7	66,8	58,2	-3,2	-3,5	1	1	-	1	-	-	1	-
Meßkircher Straße 127	6	EG	O	MI	70,7	62,5	67,5	59,0	-3,2	-3,5	6	6	-	6	-	-	6	-
Meßkircher Straße 128	10	1.OG	W	WA	70,9	62,6	67,7	59,1	-3,2	-3,5	10	10	-	10	-	-	-	10
Meßkircher Straße 128/1	3	1.OG	W	WA	64,9	56,7	61,7	53,2	-3,2	-3,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Meßkircher Straße 129	6	1.OG	O	MI	67,3	59,0	64,1	55,5	-3,2	-3,5	-	-	6	-	-	6	-	-
Meßkircher Straße 130	2	1.OG	SW	WA	66,6	58,3	63,4	54,9	-3,2	-3,4	-	2	-	-	-	2	-	-
Meßkircher Straße 131	2	EG	O	GE	70,5	62,2	67,2	58,7	-3,3	-3,5	-	-	-	2	-	-	2	-
Meßkircher Straße 132	6	1.OG	SW	WA	66,8	58,6	63,6	55,1	-3,2	-3,5	-	6	-	-	-	6	-	-
Meßkircher Straße 134	5	1.OG	SW	MI	68,0	59,7	64,8	56,2	-3,2	-3,5	-	5	5	-	-	-	5	-
Meßkircher Straße 134/A	2	1.OG	SW	MI	65,4	57,1	62,2	53,6	-3,2	-3,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Meßkircher Straße 134/B	2	2.OG	SW	MI	66,4	58,2	63,2	54,7	-3,2	-3,5	-	-	-	-	-	2	-	-
Meßkircher Straße 136	8	1.OG	SW	MI	67,4	59,1	64,2	55,6	-3,2	-3,5	-	-	8	-	-	8	-	-
Meßkircher Straße 137	2	1.OG	NO	MI	63,3	54,9	61,5	52,9	-1,8	-2,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Meßkircher Straße 138	2	2.OG	W	MI	66,5	58,2	63,3	54,8	-3,2	-3,4	-	-	-	-	-	2	-	-
Meßkircher Straße 139	1	EG	NO	MI	63,0	54,6	61,4	52,9	-1,6	-1,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Meßkircher Straße 141	1	1.OG	NO	MI	63,3	54,8	61,7	53,2	-1,6	-1,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Meßkircher Straße 142	2	EG	W	MI	73,5	65,2	70,3	61,8	-3,2	-3,4	2	2	-	-	2	-	-	2
Meßkircher Straße 143	2	EG	NO	MI	67,0	58,5	65,7	57,1	-1,3	-1,4	-	2	2	-	-	-	2	-
Meßkircher Straße 144	1	1.OG	W	GE	65,0	56,5	63,7	55,2	-1,3	-1,3	-	-	-	-	-	1	-	-
Meßkircher Straße 145	1	1.OG	NO	MI	63,6	55,1	62,4	53,8	-1,2	-1,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Meßkircher Straße 146	8	2.OG	NW	MI	67,6	59,1	66,3	57,8	-1,3	-1,3	8	8	-	8	-	-	8	-
Meßkircher Straße 147	1	1.OG	O	MI	64,6	56,1	63,4	54,8	-1,2	-1,3	-	-	-	-	-	1	-	-
Meßkircher Straße 148	7	3.OG	NW	MI	66,3	57,8	65,0	56,4	-1,3	-1,4	-	7	7	-	-	-	7	-
Meßkircher Straße 149	1	EG	O	MI	66,7	58,1	65,4	56,9	-1,3	-1,2	-	1	1	-	-	-	1	-
Meßkircher Straße 150	6	EG	W	MI	72,3	64,0	69,1	60,6	-3,2	-3,4	6	6	-	-	6	-	-	6
Meßkircher Straße 151	1	EG	O	MI	68,5	59,9	67,2	58,6	-1,3	-1,3	1	1	-	1	-	-	1	-
Meßkircher Straße 152	3	EG	W	MI	70,5	62,0	68,6	60,1	-1,9	-1,9	3	3	-	3	-	-	-	3
Meßkircher Straße 153	3	EG	O	MI	68,2	59,7	66,9	58,4	-1,3	-1,3	3	3	-	3	-	-	3	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Wirkungsanalyse Maßnahmenkonzept LAP(4)
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand Beurteilungspegel [dB(A)]		LAP(4) Planung Beurteilungspegel [dB(A)]		LAP(4) Planung Lärminderung [dB(A)]		Überschreitung Auslösewerte [EW]		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag [EW]		Nacht [EW]			
Meßkircher Straße 154	4	EG	NW	MI	72,2	63,7	71,0	62,5	-1,2	-1,2	4	4	-	-	4	-	-	4
Meßkircher Straße 155	7	EG	O	MI	68,4	59,9	67,2	58,6	-1,2	-1,3	7	7	-	7	-	-	7	-
Meßkircher Straße 157	10	EG	SO	MI	68,2	59,6	66,9	58,3	-1,3	-1,3	10	10	-	10	-	-	10	-
Meßkircher Straße 159	13	EG	O	MI	73,0	64,8	69,8	61,3	-3,2	-3,5	13	13	-	-	13	-	-	13
Meßkircher Straße 161	3	1.OG	O	MI	66,8	58,5	63,6	55,0	-3,2	-3,5	-	-	-	-	-	3	-	-
Meßkircher Straße 163	3	EG	O	MI	73,0	64,7	69,8	61,3	-3,2	-3,4	3	3	-	-	3	-	-	3
Meßkircher Straße 165	22	EG	O	GE	65,6	57,0	63,7	55,1	-1,9	-1,9	-	-	-	-	-	22	-	-
Schmelzestraße 72	14	2.OG	SO	MI	64,4	56,1	61,2	52,7	-3,2	-3,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Schmelzestraße 74	3	2.OG	SO	MI	63,3	55,0	60,1	51,5	-3,2	-3,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Secke 1	2	1.OG	W	MI	65,4	56,0	57,9	49,2	-7,5	-6,8	-	-	-	-	-	-	-	-
Secke 3	4	1.OG	W	MI	68,4	58,9	61,2	52,5	-7,2	-6,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Secke 5	5	1.OG	W	MI	66,3	56,9	61,8	52,7	-4,5	-4,2	-	-	-	-	-	-	-	-
Sennhofstraße 2	3	2.OG	NO	WA	65,6	57,3	62,4	53,8	-3,2	-3,5	-	-	-	-	-	-	-	-

BETROFFENHEITSANALYSE: Ost - Mahlspüren im Tal, L194

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 71 dB(A)

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 61 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: 9 EW

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: 13 EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 7 / 11 / 5 EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 23 / 15 / 5 EW

Hausacker 1	6	1.OG	S	WA	64,7	55,9	60,5	51,6	-4,2	-4,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Kirchstraße 1	4	1.OG	SO	MI	63,3	54,5	59,0	50,1	-4,3	-4,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Kirchstraße 2	5	2.OG	S	MI	63,5	54,7	59,1	50,3	-4,4	-4,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Pfullendorfer Straße 1	4	EG	SO	MI	68,0	59,3	64,0	55,1	-4,0	-4,2	-	-	-	-	4	-	-	-
Pfullendorfer Straße 2	2	1.OG	NW	MI	66,4	57,6	64,4	55,5	-2,0	-2,1	-	-	2	-	2	-	-	-
Pfullendorfer Straße 3	7	1.OG	SO	MI	66,5	57,8	62,4	53,5	-4,1	-4,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Pfullendorfer Straße 4	5	1.OG	N	MI	65,8	57,1	61,4	52,5	-4,4	-4,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Pfullendorfer Straße 5	2	EG	S	MI	67,5	58,7	63,1	54,2	-4,4	-4,5	-	-	-	-	2	-	-	-
Pfullendorfer Straße 10	2	1.OG	N	MI	64,6	55,8	60,2	51,3	-4,4	-4,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Pfullendorfer Straße 12	9	EG	NW	MI	65,9	57,1	61,3	52,5	-4,6	-4,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Pfullendorfer Straße 13	2	EG	S	MI	70,2	61,4	65,6	56,8	-4,6	-4,6	-	2	2	-	-	-	2	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Wirkungsanalyse Maßnahmenkonzept LAP(4)
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand		LAP(4) Planung		LAP(4) Planung		Überschreitung		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Beurteilungspegel [dB(A)]		Beurteilungspegel [dB(A)]		Lärminderung [dB(A)]		Auslösewerte [EW]		Tag [EW]			Nacht [EW]		
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Pfullendorfer Straße 14	1	EG	N	MI	68,8	60,0	64,2	55,4	-4,6	-4,6	-	-	1	-	-	1	-	-
Pfullendorfer Straße 16	1	1.OG	N	MI	67,3	58,5	62,8	53,9	-4,5	-4,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Pfullendorfer Straße 17	3	EG	S	MI	65,7	56,9	61,3	52,4	-4,4	-4,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Pfullendorfer Straße 18	6	EG	NO	MI	68,3	59,5	63,8	54,9	-4,5	-4,6	-	-	-	-	-	6	-	-
Pfullendorfer Straße 19/A	10	1.OG	SO	MI	64,7	55,9	60,2	51,4	-4,5	-4,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Pfullendorfer Straße 22	1	EG	NO	MI	67,5	58,7	63,0	54,1	-4,5	-4,6	-	-	-	-	-	1	-	-
Pfullendorfer Straße 23	9	EG	S	MI	70,9	62,1	66,4	57,5	-4,5	-4,6	9	9	-	9	-	-	9	-
Pfullendorfer Straße 25	3	1.OG	SW	WA	65,7	56,9	61,5	52,7	-4,2	-4,2	-	-	-	-	-	-	-	-
Pfullendorfer Straße 26	6	2.OG	NO	MI	65,9	57,1	62,3	53,4	-3,6	-3,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Pfullendorfer Straße 27	1	1.OG	SW	MI	66,6	57,8	62,5	53,6	-4,1	-4,2	-	-	-	-	-	-	-	-
Pfullendorfer Straße 28	4	1.OG	NO	MI	65,7	56,8	62,8	53,8	-2,9	-3,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Pfullendorfer Straße 29	3	EG	SW	MI	68,0	59,2	63,9	55,0	-4,1	-4,2	-	-	-	-	-	3	-	-
Pfullendorfer Straße 33	1	EG	SW	MI	67,1	58,3	63,1	54,2	-4,0	-4,1	-	-	-	-	-	1	-	-
Pfullendorfer Straße 35	2	EG	SW	MI	68,6	59,7	65,4	56,4	-3,2	-3,3	-	2	2	-	-	-	2	-
Pfullendorfer Straße 37	2	EG	SW	GE	66,4	57,4	66,4	57,4	0,0	0,0	-	-	-	2	-	-	2	-
Pfullendorfer Straße 39	2	1.OG	SW	GE	69,9	60,8	69,9	60,8	0,0	0,0	-	-	-	-	2	-	-	2
Pfullendorfer Straße 39a	3	1.OG	NW	GE	70,1	60,9	70,1	60,9	0,0	0,0	-	-	-	-	3	-	-	3
Rahneggstraße 1	3	1.OG	SW	MI	64,4	55,4	63,8	54,8	-0,6	-0,6	-	-	-	-	-	3	-	-

BETROFFENHEITSANALYSE: Ost - Winterspüren, L194

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 68 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: 12 EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 8 / 11 / - EW

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 58 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: 6 EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 14 / 5 / - EW

Am Lichtberg 6	7	1.OG	SO	WA	64,0	55,2	61,7	51,5	-2,3	-3,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Am Lichtberg 8	4	1.OG	SO	WA	63,4	54,6	61,2	51,1	-2,2	-3,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Am Lichtberg 10	8	2.OG	SO	WA	63,2	54,4	61,0	51,0	-2,2	-3,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Am Lichtberg 12	6	1.OG	SO	WA	63,1	54,3	60,8	50,7	-2,3	-3,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Am Lichtberg 14	3	1.OG	SO	WA	63,2	54,4	60,4	50,6	-2,8	-3,8	-	-	-	-	-	-	-	-
Linzgaustraße 9	-	EG	S	MI	68,2	59,4	66,0	55,7	-2,2	-3,7	-	-	-	-	-	-	-	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Wirkungsanalyse Maßnahmenkonzept LAP(4)
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand Beurteilungspegel [dB(A)]		LAP(4) Planung Beurteilungspegel [dB(A)]		LAP(4) Planung Lärminderung [dB(A)]		Überschreitung Auslösewerte [EW]		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag [EW]		Nacht [EW]			
													ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Linzgaustraße 10	2	EG	N	MI	67,9	59,1	65,7	55,4	-2,2	-3,7	-	-	2	-	-	2	-	-
Linzgaustraße 11	1	EG	S	MI	69,0	60,2	66,7	56,4	-2,3	-3,8	1	1	-	1	-	-	1	-
Linzgaustraße 12	2	EG	N	MI	68,2	59,4	65,9	55,6	-2,3	-3,8	-	-	2	-	-	2	-	-
Linzgaustraße 15	1	1.OG	S	MI	65,3	56,5	63,0	52,7	-2,3	-3,8	-	-	-	-	-	-	-	-
Linzgaustraße 17	6	EG	S	MI	68,6	59,8	66,3	56,0	-2,3	-3,8	6	-	-	6	-	6	-	-
Linzgaustraße 19	3	EG	S	MI	67,3	58,5	65,1	54,8	-2,2	-3,7	-	-	3	-	-	3	-	-
Linzgaustraße 20	-	1.OG	N	MI	66,6	57,8	64,4	54,1	-2,2	-3,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Linzgaustraße 22	-	EG	N	WA	68,5	59,7	66,2	55,9	-2,3	-3,8	-	-	-	-	-	-	-	-
Linzgaustraße 25	4	EG	S	WA	65,8	57,0	63,5	53,2	-2,3	-3,8	-	-	-	-	-	-	-	-
Linzgaustraße 26	4	EG	N	MI	70,0	61,2	67,8	57,5	-2,2	-3,7	4	4	-	4	-	-	4	-
Linzgaustraße 27	2	1.OG	S	WA	65,7	56,9	63,4	53,1	-2,3	-3,8	-	-	-	-	-	-	-	-
Linzgaustraße 28	1	EG	N	WA	67,4	58,6	65,2	54,8	-2,2	-3,8	1	1	1	-	-	1	-	-
Untere Weinhalde 1	3	1.OG	S	WA	64,2	55,4	61,9	51,6	-2,3	-3,8	-	-	-	-	-	-	-	-
Untere Weinhalde 3	4	1.OG	S	WA	64,4	55,6	62,1	51,8	-2,3	-3,8	-	-	-	-	-	-	-	-
Untere Weinhalde 5	4	1.OG	S	WA	64,0	55,2	61,8	51,5	-2,2	-3,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Untere Weinhalde 7	7	1.OG	S	WA	63,0	54,2	60,7	50,5	-2,3	-3,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Untere Weinhalde 23	2	1.OG	S	WA	63,6	54,9	60,9	51,6	-2,7	-3,3	-	-	-	-	-	-	-	-

BETROFFENHEITSANALYSE: Süd - Espasingen, B34

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 68 dB(A)

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 61 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: 1 EW

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: 11 EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 21 / 1 / - EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 22 / 10 / 1 EW

Bahnhofweg 1/B	3	1.OG	N	MI	64,4	55,5	64,3	55,4	-0,1	-0,1	-	-	3	-	-	3	-	-
Bahnhofweg 7	5	1.OG	N	MI	64,1	55,2	64,1	55,2	0,0	0,0	-	-	5	-	-	5	-	-
Bahnhofweg 11	4	EG	N	MI	63,2	54,2	63,1	54,2	-0,1	0,0	-	-	-	-	-	4	-	-
Bündtstraße 10	5	2.OG	SW	MI	63,8	54,9	63,8	54,9	0,0	0,0	-	-	-	-	-	5	-	-
Bündtstraße 21	-	1.OG	S	MI	64,3	55,3	64,3	55,3	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Lutzenweg 16	3	1.OG	SW	MI	64,4	55,4	64,4	55,4	0,0	0,0	-	-	3	-	-	3	-	-
Meersburger Straße 4	-	EG	N	MI	63,6	54,6	63,6	54,6	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Wirkungsanalyse Maßnahmenkonzept LAP(4)
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand		LAP(4) Planung		LAP(4) Planung		Überschreitung		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Beurteilungspegel [dB(A)]		Beurteilungspegel [dB(A)]		Lärminderung [dB(A)]		Auslösewerte [EW]		Tag [EW]			Nacht [EW]		
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Riedstraße 6	7	1.OG	O	MI	68,5	61,9	64,9	58,1	-3,6	-3,8	-	7	7	-	-	-	7	-
Riedstraße 9	2	1.OG	NW	MI	64,9	58,3	61,7	54,8	-3,2	-3,5	-	-	-	-	-	2	-	-
Riedstraße 10	3	EG	O	MI	71,7	65,1	65,6	58,8	-6,1	-6,3	-	3	3	-	-	-	3	-
Riedstraße 11	1	EG	NW	MI	71,1	64,5	67,5	60,8	-3,6	-3,7	1	1	-	1	-	-	-	1

BETROFFENHEITSANALYSE: Süd - Espasingen, B313

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 68 dB(A)

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 59 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: 24 EW

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: 38 EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 44 / 7 / - EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 65 / 37 / - EW

Brauereiplatz 2	-	EG	SO	MI	69,9	61,4	66,9	58,3	-3,0	-3,1	-	-	-	-	-	-	-	-
Bündtstraße 2	3	2.OG	NW	MI	64,6	56,2	63,4	55,0	-1,2	-1,2	-	-	-	-	-	3	-	-
Bündtstraße 3	3	1.OG	NW	MI	66,3	57,9	63,4	54,9	-2,9	-3,0	-	-	-	-	-	3	-	-
Riedstraße 1	8	1.OG	NW	MI	66,4	57,9	63,0	54,5	-3,4	-3,4	-	-	-	-	-	8	-	-
Riedstraße 2	4	EG	SO	MI	68,6	60,1	65,0	56,4	-3,6	-3,7	-	4	4	-	-	-	4	-
Riedstraße 3	2	1.OG	NW	MI	66,7	58,3	63,3	54,7	-3,4	-3,6	-	-	-	-	-	2	-	-
Riedstraße 5	5	1.OG	NW	MI	64,6	56,2	61,2	52,7	-3,4	-3,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Seestraße 4	-	1.OG	NW	MI	64,9	56,4	61,5	53,0	-3,4	-3,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Zielstraße 2	2	2.OG	SW	MI	63,9	55,5	60,4	51,9	-3,5	-3,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Zielstraße 3	2	2.OG	NO	MI	64,9	56,4	61,4	52,8	-3,5	-3,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Zielstraße 5	6	1.OG	NO	MI	66,9	58,4	63,2	54,6	-3,7	-3,8	-	-	-	-	-	6	-	-
Zielstraße 6	20	1.OG	SW	MI	66,9	58,4	63,2	54,7	-3,7	-3,7	-	-	-	-	-	20	-	-
Zielstraße 7	2	2.OG	NO	MI	66,6	58,1	62,9	54,3	-3,7	-3,8	-	-	-	-	-	2	-	-
Zielstraße 8	7	EG	SW	MI	69,7	61,2	66,0	57,4	-3,7	-3,8	-	7	7	-	-	-	7	-
Zielstraße 9	1	1.OG	NO	MI	67,7	59,2	64,1	55,5	-3,6	-3,7	-	-	1	-	-	1	-	-
Zielstraße 10	7	EG	SW	MI	70,9	62,4	67,2	58,6	-3,7	-3,8	7	7	-	7	-	-	7	-
Zielstraße 11	5	2.OG	NO	MI	66,2	57,7	62,6	54,1	-3,6	-3,6	-	-	-	-	-	5	-	-
Zielstraße 12	6	EG	SW	WA	69,1	60,6	65,5	56,9	-3,6	-3,7	6	6	6	-	-	-	6	-
Zielstraße 15	4	2.OG	NO	MI	67,8	59,3	64,1	55,5	-3,7	-3,8	-	-	4	-	-	4	-	-
Zielstraße 16	6	EG	SW	WA	68,8	60,3	65,2	56,6	-3,6	-3,7	6	6	6	-	-	-	6	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Wirkungsanalyse Maßnahmenkonzept LAP(4)
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand		LAP(4) Planung		LAP(4) Planung		Überschreitung		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Beurteilungspegel [dB(A)]	Beurteilungspegel [dB(A)]	Beurteilungspegel [dB(A)]	Beurteilungspegel [dB(A)]	Lärminderung [dB(A)]	Lärminderung [dB(A)]	Auslösewerte [EW]	Auslösewerte [EW]	Tag [EW]			Nacht [EW]		
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Zielstraße 16a	1	EG	SW	WA	67,6	59,1	64,0	55,4	-3,6	-3,7	-	1	-	-	-	1	-	-
Zielstraße 17	5	2.OG	NO	MI	64,8	56,3	61,2	52,6	-3,6	-3,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Zielstraße 18	5	EG	SW	WA	68,3	59,8	64,7	56,1	-3,6	-3,7	5	5	5	-	-	-	5	-
Zielstraße 19	1	1.OG	NO	MI	68,2	59,7	64,5	55,9	-3,7	-3,8	-	-	1	-	-	1	-	-
Zielstraße 22	2	EG	SW	MI	67,7	59,2	64,1	55,6	-3,6	-3,6	-	-	2	-	-	2	-	-
Zielstraße 23	14	2.OG	NO	MI	65,6	57,1	62,2	53,6	-3,4	-3,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Zielstraße 24	4	EG	SW	MI	67,9	59,4	64,3	55,7	-3,6	-3,7	-	-	4	-	-	4	-	-
Zielstraße 25	2	3.OG	NO	MI	65,2	56,7	62,0	53,4	-3,2	-3,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Zielstraße 26	1	EG	SW	MI	67,4	58,9	64,0	55,5	-3,4	-3,4	-	-	-	-	-	1	-	-
Zielstraße 26/A	2	EG	SW	MI	67,8	59,3	64,4	55,8	-3,4	-3,5	-	-	2	-	-	2	-	-
Zielstraße 28	2	EG	SW	MI	68,5	60,0	65,2	56,6	-3,3	-3,4	-	2	2	-	-	-	2	-

BETROFFENHEITSANALYSE: Süd - Wahlwies, K6165

Maximaler Beurteilungspegel Tag: 68 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: 13 EW

Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 27 / 13 / - EW

Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 58 dB(A)

Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: 25 EW

Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 37 / 14 / - EW

Burgweg 1	6	EG	NO	WA	63,5	54,2	63,5	54,2	0,0	0,0	-	6	-	-	-	6	-	-
Leonhardstraße 1	6	EG	SO	MI	69,9	60,2	67,6	57,5	-2,3	-2,7	6	6	-	6	-	-	6	-
Leonhardstraße 2	7	EG	NW	MI	66,6	56,9	64,3	54,3	-2,3	-2,6	-	-	7	-	-	7	-	-
Leonhardstraße 5	2	EG	SO	MI	67,6	57,8	65,3	55,2	-2,3	-2,6	-	-	2	-	-	2	-	-
Leonhardstraße 7	6	EG	SO	MI	64,5	54,8	62,2	52,1	-2,3	-2,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 8	1	EG	NW	MI	68,1	58,3	65,7	55,7	-2,4	-2,6	-	-	1	-	-	1	-	-
Leonhardstraße 14	5	EG	NW	MI	64,5	54,8	62,2	52,2	-2,3	-2,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 19	4	EG	SO	MI	64,9	55,2	62,6	52,5	-2,3	-2,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 25	2	EG	SO	MI	64,3	54,6	62,0	51,9	-2,3	-2,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 26	5	1.OG	SW	MI	64,0	54,2	61,8	51,6	-2,2	-2,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 27	7	EG	S	MI	65,5	55,8	63,2	53,1	-2,3	-2,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 28	1	EG	SW	MI	66,8	57,0	64,5	54,4	-2,3	-2,6	-	-	1	-	-	1	-	-
Leonhardstraße 29	2	EG	SO	MI	65,9	56,0	63,6	53,4	-2,3	-2,6	-	-	-	-	-	-	-	-

Stadt Stockach
Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Wirkungsanalyse Maßnahmenkonzept LAP(4)
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand Beurteilungspegel [dB(A)]		LAP(4) Planung Beurteilungspegel [dB(A)]		LAP(4) Planung Lärminderung [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [EW]		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag [EW]		Nacht [EW]			
													ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Leonhardstraße 32	2	EG	SW	MI	64,1	54,4	61,8	51,7	-2,3	-2,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 33	2	EG	NO	MI	66,7	56,9	64,4	54,2	-2,3	-2,7	-	-	2	-	-	2	-	-
Leonhardstraße 34	8	EG	SW	MI	66,0	56,3	63,7	53,6	-2,3	-2,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 34/a	1	EG	SW	MI	66,2	56,5	63,9	53,8	-2,3	-2,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 35	2	EG	NO	MI	68,9	59,2	66,6	56,5	-2,3	-2,7	2	2	-	2	-	-	2	-
Leonhardstraße 35/A	2	EG	NO	MI	69,0	59,3	66,7	56,6	-2,3	-2,7	2	2	-	2	-	-	2	-
Leonhardstraße 36	2	EG	SW	MI	66,3	56,6	64,0	53,9	-2,3	-2,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 38	5	EG	SW	MI	66,1	56,4	63,8	53,7	-2,3	-2,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 38/A	3	EG	SW	MI	65,9	56,2	63,6	53,6	-2,3	-2,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 39	13	EG	NO	MI	67,5	57,8	65,2	55,2	-2,3	-2,6	-	-	13	-	-	13	-	-
Leonhardstraße 39/a	5	1.OG	NO	MI	64,2	54,5	61,9	51,9	-2,3	-2,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 40	2	EG	W	MI	65,3	55,6	63,0	53,0	-2,3	-2,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 43	2	EG	NO	MI	65,5	55,8	63,2	53,2	-2,3	-2,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 44	1	EG	W	WA	64,6	54,8	62,4	52,2	-2,2	-2,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 45/A	3	1.OG	NO	MI	64,2	54,6	62,0	52,0	-2,2	-2,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 45/B	7	1.OG	NO	MI	64,2	54,5	61,9	51,9	-2,3	-2,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 45/c	1	1.OG	NO	MI	64,0	54,4	61,8	51,8	-2,2	-2,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 46	3	EG	W	WA	63,9	54,2	61,6	51,6	-2,3	-2,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 56/A	3	EG	W	WA	64,6	54,9	62,4	52,4	-2,2	-2,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 58/A	3	EG	W	WA	64,6	54,9	62,4	52,4	-2,2	-2,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 58/B	2	EG	W	WA	65,0	55,4	62,8	52,8	-2,2	-2,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Leonhardstraße 59	9	EG	SO	MI	65,2	55,5	62,9	52,9	-2,3	-2,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Stahlinger Straße 1	3	EG	SW	MI	66,6	56,9	66,5	56,9	-0,1	0,0	3	3	-	3	-	-	3	-
Stahlinger Straße 3	1	EG	SW	MI	65,6	56,4	65,6	56,4	0,0	0,0	-	1	1	-	-	-	1	-
Stahlinger Straße 16/A	5	EG	NO	WA	63,4	54,2	63,4	54,2	0,0	0,0	-	5	-	-	-	5	-	-
Webergasse 1	3	1.OG	SW	MI	64,4	54,5	62,3	51,8	-2,1	-2,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Webergasse 2	6	1.OG	SW	MI	64,9	54,6	62,9	52,0	-2,0	-2,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Zum Schmalhans 1	2	EG	SW	MI	66,0	55,6	64,0	53,0	-2,0	-2,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Zum Schmalhans 2	4	1.OG	N	MI	64,3	54,1	62,2	51,5	-2,1	-2,6	-	-	-	-	-	-	-	-

Stadt Stockach

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Wirkungsanalyse Maßnahmenkonzept LAP(4)
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand Beurteilungspegel [dB(A)]		LAP(4) Planung Beurteilungspegel [dB(A)]		LAP(4) Planung Lärminderung [dB(A)]		Überschreitung Auslösewerte [EW]		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag [EW]		Nacht [EW]			
													ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
Zur Alten Mühle 1	2	1.OG	NW	WA	64,1	54,4	61,8	51,8	-2,3	-2,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Zur Alten Mühle 3	3	1.OG	NW	WA	63,9	54,2	61,6	51,6	-2,3	-2,6	-	-	-	-	-	-	-	-
BETROFFENHEITSANALYSE: Wohngebäude außerorts, B14																		
Maximaler Beurteilungspegel Tag: 69 dB(A)					Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 59 dB(A)													
Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: 8 EW					Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: 8 EW													
Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: - / 8 / - EW					Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: - / 8 / - EW													
Oberer Wiedenholzerhof 1	3	EG	W	MI	68,9	58,9	68,9	58,9	0,0	0,0	3	3	-	3	-	-	3	-
Unterer Wiedenholzerhof 1	5	2.OG	O	MI	68,8	58,7	68,7	58,7	-0,1	0,0	5	5	-	5	-	-	5	-
BETROFFENHEITSANALYSE: Wohngebäude außerorts, B34																		
Maximaler Beurteilungspegel Tag: 63 dB(A)					Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 56 dB(A)													
Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: - EW					Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: - EW													
Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: - / - / - EW					Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 2 / - / - EW													
Riedstraße 22	2	1.OG	SO	MI	62,2	55,4	62,2	55,4	0,0	0,0	-	-	-	-	-	2	-	-
BETROFFENHEITSANALYSE: Wohngebäude außerorts, B313																		
Maximaler Beurteilungspegel Tag: 76 dB(A)					Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 67 dB(A)													
Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: 9 EW					Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: 9 EW													
Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: - / - / 9 EW					Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: - / - / 9 EW													
Meßkircher Straße 64	7	EG	W	MI	75,1	66,2	75,1	66,2	0,0	0,0	7	7	-	-	7	-	-	7
Meßkircher Straße 67	-	EG	O	MI	75,4	66,1	75,4	66,1	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Meßkircher Straße 67/1	2	EG	O	MI	75,3	66,0	75,3	66,0	0,0	0,0	2	2	-	-	2	-	-	2

Stadt Stockach

Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Wirkungsanalyse Maßnahmenkonzept LAP(4)
Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand		LAP(4) Planung		LAP(4) Planung		Überschreitung		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Beurteilungspegel [dB(A)]		Beurteilungspegel [dB(A)]		Lärminderung [dB(A)]		Auslösewerte [EW]		Tag [EW]			Nacht [EW]		
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
BETROFFENHEITSANALYSE: Wohngebäude außerorts, K6104																		
Maximaler Beurteilungspegel Tag: 65 dB(A)									Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 46 dB(A)									
Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: - EW									Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: - EW									
Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 5 / - / - EW									Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: - / - / - EW									
Neuhof 1	2	EG	O	MI	64,4	45,8	64,4	45,8	0,0	0,0	-	-	2	-	-	-	-	-
Neuhof 2	3	EG	W	MI	64,6	45,9	64,6	45,9	0,0	0,0	-	-	3	-	-	-	-	-
BETROFFENHEITSANALYSE: Wohngebäude außerorts, K6180																		
Maximaler Beurteilungspegel Tag: 71 dB(A)									Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 61 dB(A)									
Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: 2 EW									Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: 4 EW									
Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 4 / 2 / - EW									Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 5 / 4 / - EW									
Besetze 2	-	EG	SO	MI	70,6	60,7	70,6	60,7	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Besetze 3	2	2.OG	S	MI	64,7	55,0	64,7	55,0	0,0	0,0	-	-	2	-	-	2	-	-
Ursaul 11	2	2.OG	W	MI	65,9	56,4	65,9	56,4	0,0	0,0	-	2	2	-	-	-	2	-
Zoznegger Straße 63	3	2.OG	O	MI	63,5	54,3	63,5	54,3	0,0	0,0	-	-	-	-	-	3	-	-
Zoznegger Straße 70	2	1.OG	NW	MI	68,1	58,6	68,1	58,6	0,0	0,0	2	2	-	2	-	-	2	-
BETROFFENHEITSANALYSE: Wohngebäude außerorts, L194																		
Maximaler Beurteilungspegel Tag: 70 dB(A)									Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 61 dB(A)									
Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: 3 EW									Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: 3 EW									
Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: - / - / 3 EW									Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: - / - / 3 EW									
Linzgaustraße 1	3	1.OG	S	MI	69,3	60,5	69,3	60,5	0,0	0,0	3	3	-	-	3	-	-	3

Protokoll der öffentlichen Anhörung

"Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört wird, dass sie rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhält, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken, dass die Ergebnisse dieser Mitwirkung berücksichtigt werden und dass die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen unterrichtet wird. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Mitwirkung der Öffentlichkeit vorzusehen." Art. 8 Abs. 7 Richtlinie 2002/49/EG vom 25. Juni 2002

Lärmkarten 2022 der LUBW

Die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung 2022 der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) für Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr (8.200 Kfz/Tag), nicht-bundeseigene Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr (82 Züge/Tag) und den Flughafen Stuttgart als einzigem Großflughafen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen pro Jahr stehen (Bearbeitungsstand 11.10.23) über folgenden Link der Öffentlichkeit zur Verfügung:

- Interaktive Karte
- Belastungsstatistik <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/en/laerm-und-erschuetterungen/laermkarten>
- Einordnung der Ergebnisse
- Hinweise zur Verwendung der Lärmkarten

Lärmkarten 2022 / Lärmaktionsplanung 2024 des EBA

Die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung 2022 und der Lärmaktionsplanung 2024 des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) stehen für bundeseigene Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr (82 Züge/Tag) über folgenden Link der Öffentlichkeit zur Verfügung:

- Lärmkartierung https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/laerm_an_schienenwegen_node.html
- Lärmaktionsplanung

Mitwirkung der Öffentlichkeit

Datum (von)	Datum (bis)	Art der öffentlichen Mitwirkung
22.01.2025		Öffentliche Gemeinderatssitzung: Vorstellung Ergebnisse Lärmkartierung und Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung
21.02.2025		Ortsübliche Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung
22.02.2025 bis	21.03.2025	Öffentliche Auslegung / Beteiligung Träger öffentlicher Belange 13 eingegangene Stellungnahmen "Private" 10 eingegangene Stellungnahmen "TÖB"
10.12.2025		Öffentliche Gemeinderatssitzung: Vorstellung des Protokolls der öffentlichen Anhörung, Beschluss LAP(4)
anschließend		Meldung LAP(4) an LUBW
anschließend		Veröffentlichung LAP(4) auf der Homepage der Gemeinde

Gemeinde Stockach
Fortschreibung Lärmaktionsplan in Runde 4 (2022/2024)

Protokoll der öffentlichen Anhörung - Private

Stellungnahme	Ifd. Nr.	thematischer / räumlicher Bezug	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Würdigung des Sachverhalts / Abwägung	Beschlussvorschlag
1	1	Espasingen; B34-Ost	Ortsdurchfahrt Espasingen im Bereich B 34-Ost ist überhaupt nicht aufgeführt	als freiwillig kartierte Strecke im Lärmaktionsplan enthalten (DTV 7.400 Kfz mit %SV 4,6)	Wird zurückgewiesen
	2		Hinsichtlich des Fußgängerüberweges & Bushaltestellen; Verweis auf den Auszug: 'Bundesrat 1046. Sitzung am 5. Juli 2024 - Straßenverkehrsordnung': Erleichterung Anordnung T30 <i>...zum Beispiel beim so genannten Lückenschluss zwischen zwei schon vorhandenen Tempo 30 – Strecken, vor Fußgängerüberwegen, Spielplätzen und hochfrequentierten Schulwegen sowie Zebrastreifen.....</i>	Der angemerkte Lückenschluss resultiert nicht aus Lärmschutzgründen und kann daher für die Lärmaktionsplanung nicht herangezogen werden. Im beschriebenen Bereich werden die Auslösewerte für die Lärmsanierung nicht überschritten. Es werden lediglich die Werte zur Ermessenslenkung geringfügig überschritten.	Wird zurückgewiesen
2	1	Stockach-West; L194 OD Winterspüren	früh morgens ab 4 Uhr erheblicher LKW-Verkehr; Geräuschpegel wird durch Schlaglöcher erhöht; Verkehr fährt mit überhöhter Geschwindigkeit	Für die im Zuge der L194, Winterspüren, betroffenen Gebäude sind im LAP(4) konkrete Maßnahmen zur Lärminderung vorgesehen.	Wird berücksichtigt.
	2		Einrichten einer Tempo 30 Zone in der Linzgaustraße; schon auch wegen angrenzendem Kindergarten	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h wurde bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans bereits berücksichtigt (Maßnahme M35)	Wird berücksichtigt.
	3		Beheben der Straßenschäden	Der lärmmindernde Belag wurde bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans bereits berücksichtigt (Maßnahme M34)	Wird berücksichtigt.
3	1	Stockach Kernstadt; B31, Ludwigshafener Straße	Lärmquellen * Verkehrsteilnehmer mit zu hoher Geschwindigkeit * Einbiegen in B31 von Weißmühlenstraße (quietschende Reifen/ hupen) * laut in den Morgenstunden	In der Lärmkartierung wird der Verkehrslärm anhand der jahresmittleren Verkehrsmenge berechnet. Auftretende Geräuschspitzen werden dabei nicht berücksichtigt.	Wird zur Kenntnis genommen.

Gemeinde Stockach
Fortschreibung Lärmaktionsplan in Runde 4 (2022/2024)

Protokoll der öffentlichen Anhörung - Private

Stellungnahme	lfd. Nr.	thematischer / räumlicher Bezug	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Würdigung des Sachverhalts / Abwägung	Beschlussvorschlag
	2		Gefahrenlage B31/Weißmühlenstraße * Unfallschwerpunkt * gefährliche Kreuzung * Fußgänger; Schulweg; Radfahrer * an der Kreuzung abruptes Ende Radweg * abgesenkter Bordstein wird regelmäßig überfahren * Gehweg einziger Weg zur Fußgängerampel (Kreuzen der B31)	Diese Thematik ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung und sollte im Rahmen einer Verkehrsschau behandelt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
	3		Weißmühlenstraße * T30 wird nicht respektiert * Maßnahmen gefordert * Schallschutzfenster gefordert * Verlagerungsverkehr auf die Weißmühlenstraße * Linienbus- & LKW-Fahrer versorgen sich bei Discountern * Anlieger frei für LKW wird missachtet * erhöhtes Verkehrsaufkommen	Die Weißmühlenstraße gehört als Gemeindestraße nicht zum übergeordneten Netz ("Hauptverkehrsstraße") und ist mit einer Verkehrsmenge von unter einem DTV von 8.200 Kfz/Tag nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung	Wird zurückgewiesen.
	4		Lärmgutachten 2023 erstellt durch das Regierungspräsidium Freiburg/Niederlassung Donaueschingen zur Förderung von Lärmschutzfenster	Die berechneten Beurteilungspegel im Lärmaktionsplan (Verkehrszahlen der LUBW/VM aus dem Jahr 2019) stellen den Fassadenmaximalpegel pro Gebäude dar; das bedeutet nicht, dass andere Fassaden der betroffenen Gebäude nicht berücksichtigt würden. (S. Planreihen 1 und 2, insbesondere Pläne 2.7 und 2.8. / Differenz-Rasterlärmkarten zur Lärm-minderungsplanung)	Wird zurückgewiesen.
	5		Schadhafter Straßenbelag / Fahrbahn- und Untergrunderneuerung	Der lärm mindernde Belag wurde bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans bereits berücksichtigt. S. Anlage 6, Seite 2 und Anlage 9, Seite 1&5, M5	Wird berücksichtigt.

Gemeinde Stockach
Fortschreibung Lärmaktionsplan in Runde 4 (2022/2024)

Protokoll der öffentlichen Anhörung - Private

Stellungnahme	lfd. Nr.	thematischer / räumlicher Bezug	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Würdigung des Sachverhalts / Abwägung	Beschlussvorschlag
	6		Forderung Beschränkung zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h entlang der B31	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h wurde bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans bereits berücksichtigt. S. Anlage 6, Seite 2 und Anlage 9 Seite 1&5, M7	Wird berücksichtigt.
4	1	Stockach Kernstadt; B31, Ludwigshafener Straße	Lärmquellen/Verkehr * Verkehrslärm unerträglich * Überhöhte Geschwindigkeit * stationärer Blitzer bekannt, wirkungslos weiter stadteinwärts * Fahrbahnbelag deutlich beschädigt	Der Einbau eines lärmmindernden Belags sowie eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h wurde bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans bereits berücksichtigt. S. Anlage 6, Seite 2 und Anlage 9 Seite 1&5, M5 und M7	Wird berücksichtigt.
	2		Gefahrenlage B31/ KV L194 * Fußgänger; Schulweg; * überhöhte Geschwindigkeit im KV * queren der B31, Ludwigshafener Straße, fast unmöglich * fehlender durchgehender Radweg * für Pendler mit dem Fahrrad sehr gefährlich	Diese Thematik ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung und sollte im Rahmen einer Verkehrsschau behandelt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
	3		Schließung "Tangente Obere Walke" vor ca. 15 Jahren Weitere Tangentenvariante über das Osterholz	es ist Ziel des klassifizierten Straßennetzes (Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) den Verkehr zu bündeln und schnell(er) abfließen zu lassen um das nachgeordnete Straßennetz zu entlasten und ruhigere Gebiete zur Naherholung beizubehalten bzw. bestenfalls zu schaffen	Wird zurückgewiesen.
	4		Belastung der Anwohner durch Abgase	Diese Thematik ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung	Wird zur Kenntnis genommen.
	5		Einbau von Lärmschutzfenstern	Es bestehen Fördermöglichkeiten für Schallschutzfenster im Rahmen der Lärmsanierung an Bundes- und Landesstraßen. Antragstellung erfolgt über das Regierungspräsidium.	Wird zur Kenntnis genommen.

Gemeinde Stockach
Fortschreibung Lärmaktionsplan in Runde 4 (2022/2024)

Protokoll der öffentlichen Anhörung - Private

Stellungnahme	lfd. Nr.	thematischer / räumlicher Bezug	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Würdigung des Sachverhalts / Abwägung	Beschlussvorschlag
5	1	Stockach-Nord Raithaslach & Mahlspüren im Hegau; K6177	* ab früh morgens stark von Pendlerverkehr belastet * Motorradfahrer bei schönem Wetter mit aufgerüsteten Auspuffanlagen * landwirtschaftlicher Verkehr mit überdimensionalen Traktoren und Maschinen bis tw spät in die Nacht	In der Lärmkartierung wird der Verkehrslärm anhand der jahresmittleren Verkehrsmenge berechnet. Auftretende Geräuschspitzen werden dabei nicht berücksichtigt.	Wird berücksichtigt.
	2		* Engstelle im Straßenverlauf entlang der OD sehr gefährlich bei Gegenverkehr mit Linienbus bzw. LKW * Traktoren müssen tw auf Gehweg ausweichen * fehlende Zebrastreifen in beiden OD für Schulkinder	Diese Thematik ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung und sollte im Rahmen einer Verkehrsschau behandelt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
	3		Forderung nach * Einbau von lärmminderndem Fahrbahnbelag in beiden OD * Beschränkung auf T30 in beiden OD	Die K6177 ist als freiwillig kartierte Strecke im Lärmaktionsplan enthalten (DTV Raithaslach 760/Tag Kfz mit %SV 2,6 und DTV Mahlspüren 1.550 Kfz/Tag mit %SV 2,9). Kartierte (verpflichtende) Hauptverkehrsstraßen weisen eine Verkehrsmenge von einem DTV von mind. 8.200 Kfz/Tag auf. Die K6177 liegt deutlich darunter weswegen bei der Lärmberechnung weder die Lärmsanierungswerte (für baulich/konstruktive Maßnahmen) noch die Auslösewerte der Ermessenslenkung (verkehrsrechtliche Maßnahmen) erreicht wurden	Wird berücksichtigt.

Gemeinde Stockach
Fortschreibung Lärmaktionsplan in Runde 4 (2022/2024)

Protokoll der öffentlichen Anhörung - Private

Stellungnahme	lfd. Nr.	thematischer / räumlicher Bezug	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Würdigung des Sachverhalts / Abwägung	Beschlussvorschlag
6	1	Stockach Kernstadt; L194, Stadtwall	* immense Verkehr-/ und Lärmzunahme * hohes Verkehrsaufkommen * tw bis spät abends * Geschwindigkeitsbeschränkung wird nicht eingehalten * hoher LKW-Anteil durch Umgehung der MAUT-Straßen von München-Singen über München - Ulm - Mengen - Pfullendorf - Winterspüren- Stockach STADTWALL.	Für die im Zuge der L194, Stockach Kernstadt, betroffenen Gebäude sind im LAP(4) konkrete Maßnahmen zur Lärminderung vorgesehen.	Wird berücksichtigt.
	2		* vermehrter Verkehr in der Urlaubszeit und an Wochenenden	In der Lärmkartierung wird der Verkehrslärm anhand der jahresmittleren Verkehrsmenge berechnet. Auftretende Geräuschspitzen werden dabei nicht berücksichtigt.	Wird zur Kenntnis genommen.
	3		* Einführung T30 mit stationärer Überwachung (Blitzer) * Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelag	Der Einbau eines lärmmindernden Belags sowie eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h wurde bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans bereits berücksichtigt. S. Anlage 6, Seite 9 und Anlage 9 Seite 2&5, M21 und M22 Geschwindigkeitsüberwachung: Notwendig zur Einhaltung der als Maßnahme im LAP(4) enthaltenen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Die Überwachung kann allerdings nicht als eigenständige Maßnahme im LAP aufgenommen werden	Wird berücksichtigt.

Gemeinde Stockach
Fortschreibung Lärmaktionsplan in Runde 4 (2022/2024)

Protokoll der öffentlichen Anhörung - Private

Stellungnahme	lfd. Nr.	thematischer / räumlicher Bezug	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Würdigung des Sachverhalts / Abwägung	Beschlussvorschlag
7	1	LAP (4) allgemein	Einschränkung Verkehrsfluss bei Tempo 30 * führt zu stockendem Verkehr und längeren Fahrzeiten * Kapazität der Straße verringert sich bei Tempo 30 * höhere Staubildung * gestörter Verkehrsfluss, langsames Einbiegen in Hauptverkehrsstraßen * Ampelphasen müssen angepasst werden/längere Wartezeiten * Ausweichverkehre durch Wohngebiete * Hauptverkehrsstraßen haben Bündelungswirkung * ÖPNV braucht länger = unattraktiver * Lieferdienste / Handwerker verlieren Zeit * Unternehmen meiden Standorte mit T30, längere Fahrtzeiten verursachen höhere Kosten * Kunden meiden Gebiete mit T30 * kaum messbarer Effekt von T30 zu T50 (Lärm) * moderne Fahrzeuge leiser, Reduzierung T50-T30 kaum wahrnehmbar * wer Auto fahren muss verliert Zeit und Flexibilität * Pendler aus ländlichen Gebieten = längere Fahrtzeiten	Die Vor- und Nachteile einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden im Rahmen der Abwägung zum Lärmaktionsplan behandelt. Das Abwägungsergebnis des Gemeinderates spiegelt sich in den Maßnahmen zur Lärminderung wieder.	Wird zur Kenntnis genommen.
	2		Lärmaktionspläne und Tempo-30-Zonen sind nicht die einzige Lösung. Effiziente Verkehrsplanung, moderne Straßenbeläge und gezielte Maßnahmen an echten Lärm-Hotspots wären sinnvoller.		Wird zur Kenntnis genommen.
8	1	Stockach Kernstadt; L194, Stadtwall	* hohes Verkehrsaufkommen * Geschwindigkeitsbeschränkung wird nicht eingehalten * hoher LKW-Anteil * schlechter Straßenbelag	s. Stellungnahme 6	Wird berücksichtigt.

Gemeinde Stockach
Fortschreibung Lärmaktionsplan in Runde 4 (2022/2024)

Protokoll der öffentlichen Anhörung - Private

Stellungnahme	lfd. Nr.	thematischer / räumlicher Bezug	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Würdigung des Sachverhalts / Abwägung	Beschlussvorschlag
	2		* Einführung T30 mit stationärer Überwachung (Blitzer) * Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	s. Stellungnahme 6	Wird berücksichtigt.
9	1	Stockach Kernstadt; L194, Stadtwall	* hohes Verkehrsaufkommen, in den letzten Jahren starke Zunahme * hoher LKW-Anteil (von früh morgens bis spät abends) * schlechter Straßenbelag	s. Stellungnahme 6	Wird berücksichtigt.
	2		* Einführung T30 * Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	s. Stellungnahme 6	Wird berücksichtigt.
10	1	Stockach Kernstadt; L194, Stadtwall	* hohes Verkehrsaufkommen, in den letzten Jahren starke Zunahme (seit 2010) * hoher LKW-Anteil (von früh morgens 4 Uhr) * Berufsverkehr ab 7 Uhr * Fahrbahnbelag verschlechtert sich	s. Stellungnahme 6	Wird berücksichtigt.
	2		* Einführung T30 * Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	s. Stellungnahme 6	Wird berücksichtigt.
	3		Zebrastrassen stark frequentiert Autos/LKW's respektieren die vielen Fußgänger nicht	Diese Thematik ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung und sollte im Rahmen einer Verkehrsschau behandelt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
11	1	Stockach Kernstadt, K6180, Tuttlinger Straße	Verlängerung der Maßnahme 18 von Lugoweg bis Goldäcker (beidseits) / bis zur Schule	Im Abschnitt der K6180, Tuttlinger Straße, zwischen Lugoweg und Goldäcker gibt es keine Betroffenheiten, daher kann T30 aus Lärmschutzgründen nicht angeordnet werden	Wird nicht berücksichtigt.

Gemeinde Stockach
Fortschreibung Lärmaktionsplan in Runde 4 (2022/2024)

Protokoll der öffentlichen Anhörung - Private

Stellungnahme	lfd. Nr.	thematischer / räumlicher Bezug	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Würdigung des Sachverhalts / Abwägung	Beschlussvorschlag
12	1	Stockach-Nord; B313 OD Zizenhausen	Dreiseitige Stellungnahme zu "Auer Biker Village - Auer Gruppe GmbH"	In der Lärmkartierung wird der Verkehrslärm anhand der jahresmittleren Verkehrsmenge berechnet. Auftretende Geräuschspitzen wie Bau- bzw. Gewerbelärm werden dabei nicht berücksichtigt. Diese Thematik ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung	Wird zurückgewiesen.
13	1	Stockach-Ost; L194 OD Winterspüren	* hohes Verkehrsaufkommen * Geschwindigkeitsbeschränkung wird nicht eingehalten, offene Bebauung suggeriert Ortsanfang/-ende * hoher LKW-Anteil teils sehr früh morgens	Für die im Zuge der L194, Winterspüren, betroffenen Gebäude sind im LAP(4) konkrete Maßnahmen zur Lärminderung vorgesehen.	Wird berücksichtigt.
	2		* Der Blitzer befindet sich viel zu weit weg vom Ortseingang; versetzung möglich Richtung Ortstafel? * Bau einer Verkehrsinsel, Kreisverkehr, o.ä. am Orteingang, also an der Einfahrt zur Lichtberghalle, <u>Sportplatz und Grundschule</u>	Diese Thematik ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung	Wird zurückgewiesen.
	3		* Tempo 30 bereits ab dem Ortsschild an der Lichtberghalle in beide Richtungen	Im Abschnitt der L194, Linzgau-straße, zwischen Am Lichtberg und der Ortstafel Ost wird im LAP(4) ein lärmmindernder Fahrbahnbelag vorgeschlagen. Eine zusätzliche Temporeduzierung ist aufgrund der <u>berechneten Beurteilungspegel nicht notwendig</u> .	Wird nicht berücksichtigt.
	4		Rad-/Fußweg unsicher und gefährlich wegen Nähe zur L194 (Schüler)	Diese Thematik ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung und sollte im Rahmen einer Verkehrsschau behandelt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
	5		Basis zur Erstellung eines Lärmaktionsplanes?	In der Lärmkartierung wird der Verkehrslärm anhand der jahresmittleren Verkehrsmenge, der Verkehrsmenge aus dem Verkehrsmonitoring des Landes Ba-Wü (Jahr 2019), der bestehenden Fahrbahnoberfläche sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit modellhaft berechnet	Wird zur Kenntnis genommen.

Gemeinde Stockach
Fortschreibung Lärmaktionsplan in Runde 4 (2022/2024)

Protokoll der öffentlichen Anhörung - Träger öffentlicher Belange

Datum	Amt / Behörde	lfd. Nr.	thematischer / räumlicher Bezug	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Würdigung des Sachverhalts / Abwägung	Beschlussvorschlag
18.02.25	RP Freiburg, Höhere Forstbehörde	1	Stadt Stockach, LAP(4)	Durch den Lärmaktionsplan sind keine waldrechtlichen/-fachlichen Belange im Sinne von §§ 2 BWaldG/LWaldG		Wird zur Kenntnis genommen.
19.02.25	Gemeinde Eigeltingen	2	Stadt Stockach, LAP(4)	Keine Einwendungen.		Wird zur Kenntnis genommen.
26.02.25	Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)	3	Stadt Stockach, LAP(4)	Keine Anmerkung zu vorliegenden Unterlagen.		Wird zur Kenntnis genommen.
26.02.25	Behringer GmbH Verkehrsbetrieb	4a	Buslinie 100	Die Auswirkungen auf die Linie 100 (Stockach - Zoznegg - Mühlingen - Hecheln) sind eher gering, da nur kurze Straßenabschnitte von der		Wird zur Kenntnis genommen.

Gemeinde Stockach
 Fortschreibung Lärmaktionsplan in Runde 4 (2022/2024)

Protokoll der öffentlichen Anhörung - Träger öffentlicher Belange

Datum	Amt / Behörde	lfd. Nr.	thematischer / räumlicher Bezug	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Würdigung des Sachverhalts / Abwägung	Beschlussvorschlag
		4b	Buslinie 101	Linie 101 (Ringlinie Stockach - Hohenfels - Stockach): Die Linie verfügt als Ringlinie über keine relevanten Fahrzeitreserven oder Wendezeiten. Die mindestens stündlich verkehrende Linie ist in Stockach jeweils für beide Fahrtrichtungen sehr knapp an die Zuganschlüsse angebunden (Umsteigezeit für Fahrgäste 4 Minuten). In Stockach besteht eine Wendezeit auf die Folgefahrt von lediglich 2 Minuten. Die Fahrzeitmehrung durch die geplanten Temporeduktion schätzen wir in der Stadt Stockach auf 1,0 Minuten je Richtung, in den Teilorten Winterspüren und Mahlspüren im Tal auf je 1,0 bis 1,5 Minuten. Zusammen mit der Rückfahrt ergibt sich eine Fahrzeitmehrung von ca. 7 Minuten, die nicht nur die Zuganschlüsse, sondern auch die Umlaufpläne für die Fahrzeuge		Wird berücksichtigt.

Gemeinde Stockach
Fortschreibung Lärmaktionsplan in Runde 4 (2022/2024)

Protokoll der öffentlichen Anhörung - Träger öffentlicher Belange

Datum	Amt / Behörde	lfd. Nr.	thematischer / räumlicher Bezug	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Würdigung des Sachverhalts / Abwägung	Beschlussvorschlag
		4c	Buslinie 103	Linie 103 (Schnellbuslinie Stockach - Tuttlingen): Die Linie verfügt als Schnellbuslinie über ein knappes Fahrzeitprofil. Sie ist knapp an beiden Streckenenden in die Zuganschlüsse eingebunden. In Tuttlingen wird jeweils der IC-Anschluss nach Stuttgart vermittelt. Somit stellt diese Linie derzeit die schnellste öV-Verbindung von Stockach in die Landeshauptstadt dar. In Tuttlingen besteht eine Wendezeit von lediglich 1 Minute. Die Fahrzeitmehrung für die geplante		Wird berücksichtigt.
		4d	Buslinie 104	Linie 104 (Stockach - Heudorf): Die Linie verfügt in den Fällen, in denen sie nicht via Zizenhausen verkehrt, über eine Wendezeit von 5 Minuten in Heudorf. Mit diesen 5 Minuten kann die geschätzte Fahrzeitmehrung von 4,5 Minuten kompensiert werden. In den Fällen, in denen die Linie via Zizenhausen verkehrt, besteht eine Wendezeit von lediglich 1 Minute in Heudorf, die geschätzte Fahrzeitmehrung beträgt dann jedoch 7,0 Minuten. Diese Fahrzeitmehrung wird nicht nur die Zuganschlüsse, sondern auch die Umlaufpläne für die		Wird berücksichtigt.

Gemeinde Stockach
Fortschreibung Lärmaktionsplan in Runde 4 (2022/2024)

Protokoll der öffentlichen Anhörung - Träger öffentlicher Belange

Datum	Amt / Behörde	lfd. Nr.	thematischer / räumlicher Bezug	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Würdigung des Sachverhalts / Abwägung	Beschlussvorschlag
		4e	Buslinie 105	Linie 105 (Stockach - Ludwigshafen - Bodman - Stahringen): Diese Linie ist in die Busanschlüsse aus dem Umland in Stockach eingebunden, in die Zuganschlüsse in Ludwigshafen (aus beiden Busrichtungen in beide Zugrichtungen, 8 Anschlussrelationen stündlich!) sowie in die Zuganschlüsse in Stahringen (in beide Zugrichtungen, 4 Anschlussrelationen stündlich!). Die Umsteigezeiten betragen an allen Orten jeweils lediglich 4 Minuten. Die Linie verfügt vor den jeweiligen Umsteigestationen über einen knappen Zeitpuffer von jeweils 1,5 Minuten. Die Linie verkehrt in Stockach via Messkircher Straße - Tuttlinger Straße - Winterspürer Straße - Dillstrasse - Stadtwall - Ludwigshafener Straße, nur mit diesem Fahrweg können alle Anschlussrelationen an die Busse vom und zum Stockacher Umland abgebildet werden. Die Wendezeiten an den		Wird berücksichtigt.
		4f	Zusammenfassung	In Summe ergibt sich ein Fahrzeugmehrbedarf von 2, ein Personalmehrbedarf von mindestens 4, sofern die derzeitigen Anschlussbeziehungen aufrechterhalten werden sollen. was einem mittleren		Wird zur Kenntnis genommen.

Gemeinde Stockach
Fortschreibung Lärmaktionsplan in Runde 4 (2022/2024)

Protokoll der öffentlichen Anhörung - Träger öffentlicher Belange

Datum	Amt / Behörde	lfd. Nr.	thematischer / räumlicher Bezug	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Würdigung des Sachverhalts / Abwägung	Beschlussvorschlag
18.03.25	Regierungspräsidium Freiburg	5	Stadt Stockach, LAP(4)	Das Regierungspräsidium Freiburg hat keine Einwände. Da keine Maßnahmen vorgesehen werden, für die eine Zustimmung erforderlich wären, gibt die <u>Abteilung 4 - Mobilität, Verkehr</u> .		Wird zur Kenntnis genommen.
20.03.25	Handelsverband Südbaden e.V.	6a	Stadt Stockach, LAP(4)	Als Mittelzentrum hat Stockach die Aufgabe, auch umliegende Gemeinden zu versorgen. Der Einzelhandel ist auf eine gute Erreichbarkeit angewiesen. Der stationäre Einzelhandel ist durch den stetig steigenden Onlinehandel in einem großen Transformationsprozess. Dies gilt natürlich auch für die Erreichbarkeit und das Parken für den stationären Handel.	Durch die Maßnahmen im Lärmaktionsplan der Runde (4) sind weder das Straßennetz (Abstufung der Klassifizierung), noch der Einzelhandel bzw. vorhandene Parkplätze betroffen. Die Erreichbarkeit bleibt bestehen wie zuvor.	Wird zur Kenntnis genommen.
		6b		Gerade der Onlinehandel verursacht durch die Logistik mit den Kleintransportern zunehmend Lärm und Umweltbelastung.	Die Berechnung der Lärmpegel nach RLS 19 setzt sich aus dem Verhältnis von 4 Fahrzeugklassen, dem bestehenden Fahrbahnbelag sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zusammen. Eine Zu- bzw. Abnahme in der prozentualen Verteilung wird berücksichtigt	Wird zur Kenntnis genommen.

Gemeinde Stockach
Fortschreibung Lärmaktionsplan in Runde 4 (2022/2024)

Protokoll der öffentlichen Anhörung - Träger öffentlicher Belange

Datum	Amt / Behörde	lfd. Nr.	thematischer / räumlicher Bezug	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Würdigung des Sachverhalts / Abwägung	Beschlussvorschlag
		6c		Aus dem vorher Gesagten sind bauliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung zu favorisieren. Temporeduzierungen, die zu Staus führen, belasten die Erreichbarkeit der Innenstadt und den Einzelhandel.	Das Mittel der Wahl in der Lärmsanierung ist primär immer eine baulich/konstruktive Maßnahme (Gesetzeslage auf Bundesebene). Der Kooperationserlass in Ba-Wü ermöglicht zusätzlich die Temporeduzierung zur Lärminderung.	Wird zur Kenntnis genommen.
		6d		Zudem dürfte der Trend zur E-Mobilität zusätzlich zu einer Reduzierung des Lärmpegels führen.	Die Grundlagen dieses Lärmaktionsplan der LUBW Runde 4 (2022/2024) basieren auf Verkehrsmonitoringdaten des Landes Baden-Württemberg von 2019. Hier findet die E-Mobilität noch keine Berücksichtigung.	Wird zur Kenntnis genommen.
20.03.25	Landratsamt Konstanz		Stadt Stockach, LAP(4)			
		7a		Es bestehen keine Einwände gegen die Planung.		Wird zur Kenntnis genommen.
		7b		Gegen den Lärmaktionsplan bestehen keine Bedenken.		Wird zur Kenntnis genommen.

Gemeinde Stockach
Fortschreibung Lärmaktionsplan in Runde 4 (2022/2024)

Protokoll der öffentlichen Anhörung - Träger öffentlicher Belange

Datum	Amt / Behörde	lfd. Nr.	thematischer / räumlicher Bezug	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Würdigung des Sachverhalts / Abwägung	Beschlussvorschlag
		7c		Diese Stellungnahme bezieht sich auf die Kreisstraßen K 6180 und K 6165. Von Seiten des Straßenbauamtes kann eine Umsetzung der Maßnahme „Einbau von lärm mindernden Fahrbahnbelag“ nur im Rahmen einer aus straßenbaulichen Gründen erforderlichen Deckensanierung erfolgen. Im aktuellen Bauprogramm bis 2028 und auch in den späteren Planungen sind keine Belagserhebungen in	70/60?? An der K6180	Wird zur Kenntnis genommen.
		7d		Bezüglich der Maßnahme „Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h“ bestehen seitens des Straßenbauamtes		Wird zur Kenntnis genommen.
		7e		siehe Stellungnahme Punkt 4a-f (Behringer GmbH Verkehrsbetrieb)	siehe Abwägung Punkt 4a-f	
		7f		Aus Sicht der Flurbereinigungsbehörde bestehen keine Bedenken gegen das		Wird zur Kenntnis genommen.
		7g		Gegen den vorgelegten Lärmaktionsplan bestehen keine Bedenken.		Wird zur Kenntnis genommen.
		7h		Es bestehen keine naturschutzrechtlichen Bedenken hinsichtlich des Lärmaktionsplans der		Wird zur Kenntnis genommen.
		7i		Seitens des Landwirtschaftsamts bestehen keine Bedenken.		Wird zur Kenntnis genommen.
		7j		Es ergeben sich von Seiten des Amtes für Abfallrecht und Gewerbeaufsicht keine Bedenken und Anregungen.		Wird zur Kenntnis genommen.
		7k		Dem Vorhaben wird seitens des Amtes für Gesundheit und Versorgung zugestimmt. Es bestehen keine		Wird zur Kenntnis genommen.

Gemeinde Stockach
Fortschreibung Lärmaktionsplan in Runde 4 (2022/2024)

Protokoll der öffentlichen Anhörung - Träger öffentlicher Belange

Datum	Amt / Behörde	lfd. Nr.	thematischer / räumlicher Bezug	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Würdigung des Sachverhalts / Abwägung	Beschlussvorschlag
21.03.25	Ortsteil Espasingen	8a	OU Espasingen	Grundsätzlich ist festzustellen, dass wir nur die Auswirkungen mit dem Lärmaktionsplan behandeln und nicht die Ursache. Die richtige Lösung ist die Ortsumfahrung Espasingen. Nur dadurch können nachhaltig die Gefahren für die Anwohner reduziert werden. Immer wieder wird die Verantwortlichkeit zwischen Bund und Land hin und her geschoben. Der		Wird zur Kenntnis genommen.
		8b	B34 / B313 allgemein	In Espasingen gibt es zwei Bundesstraßen. Aus Sicht des Ortschaftsrates kann es nur eine einheitliche Lösung auf sämtlichen Bundesstr. in Espasingen geben.	Die Lärmkartierung richtet sich nach Betroffenheiten, nicht zwingend nach Straßenzügen	Wird zurückgewiesen.

Gemeinde Stockach
Fortschreibung Lärmaktionsplan in Runde 4 (2022/2024)

Protokoll der öffentlichen Anhörung - Träger öffentlicher Belange

Datum	Amt / Behörde	lfd. Nr.	thematischer / räumlicher Bezug	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Würdigung des Sachverhalts / Abwägung	Beschlussvorschlag
		8c	B34 / B 313 Tempo 30	Der Ortschaftsrat hat sich für ein Tempo 30 km/h sowohl in der Nacht als auch am Tag ausgesprochen. Neben den gesundheitsgefährdend Lärmemissionen entlang der Bundesstr., die eine Geschwindigkeitsreduzierung anzeigen steht auch der Sicherheitsaspekt in Mittelpunkt der Betrachtung. Durch eine geringere Geschwindigkeit erhöht sich die Sicherheit der Fußgänger entlang der Bundesstr. Somit Tempo 30 in der Zielstr., Riedstr. und Meersburger Str..	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h ist Bestandteil des Lärmaktionsplan entlang der betroffenen Straßenzüge/Gebäude in der Riedstraße (B34) und der Zielstraße (B313) gemäß Anlage 9.4. In der Meersburger Straße (B34) wird keine Geschwindigkeitsreduzierung vorgeschlagen, da es keine Betroffenheiten gibt. Der Sicherheitsaspekt ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird nicht berücksichtigt.	Wird berücksichtigt.

Gemeinde Stockach
Fortschreibung Lärmaktionsplan in Runde 4 (2022/2024)

Protokoll der öffentlichen Anhörung - Träger öffentlicher Belange

Datum	Amt / Behörde	lfd. Nr.	thematischer / räumlicher Bezug	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Würdigung des Sachverhalts / Abwägung	Beschlussvorschlag
		8d	Ortstafeln an Ortsein- bzw. ausgängen /	Durch Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Ortsdurchfahrt wird stärker an den Ortsausgängen beschleunigt bzw. stärker an den Ortseingängen abgebremst. Deshalb muss einhergehend mit der Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch die Beschilderung an den Ortsein- bzw. Ortsausgängen erfolgen. Von Tempo 100 mit einem Schild auf Tempo 70, auf Tempo 50 und dann erst Tempo	Es entstehen keine Betroffenheiten entlang der Ortsein- bzw. ausgängen. Die modellhaften Berechnungen zeigen, dass Geschwindigkeitstrichter aus Lärmschutzgründen nicht notwendig sind	Wird zurückgewiesen.
		8e	Radfahrer / Querung Bundesstraßen	Beim Ortseingang in der Zielstr. endet der Radweg. Der Radfahrer muss die Bundesstr. queren. Gleichzeitig ist die Lärmschutzwand auf Tempo 50 ausgelegt. Die wenigsten Autofahrer halten sich daran. Ähnlich ist es am Ortseingang aus Ludwigshafen in der Meersburger Str.. Hier kreuzen in Höhe der Querungshilfe eine Vielzahl von Radfahrern und Fußgänger die Fahrbahn. Das Gleiche gilt auch in der Riedstr. (Höhe Bahnübergang). Eine Vielzahl von Radfahrern nutzen den Verbindungsweg nach Wahlwies und	Diese Thematik ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung und sollte im Rahmen einer Verkehrsschau behandelt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.

Gemeinde Stockach
Fortschreibung Lärmaktionsplan in Runde 4 (2022/2024)

Protokoll der öffentlichen Anhörung - Träger öffentlicher Belange

Datum	Amt / Behörde	lfd. Nr.	thematischer / räumlicher Bezug	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Würdigung des Sachverhalts / Abwägung	Beschlussvorschlag
		8f	B313 / Ortsmitte Zebrastreifen bzw. eine Fußgänger-Lichtsignalanlage	In der Ortsmitte sollte dringend zur Querung der Bundesstr. eine Ampel bzw. ein Zebrastreifen errichtet werden. Es ist oftmals fast nicht möglich die Straße zu überqueren. Zudem müssen die Schüler nach dem Schulbesuch in Stockach an dieser Stelle die Straße	Diese Thematik ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung und sollte im Rahmen einer Verkehrsschau behandelt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
		8g	B34 / B313 Geschwindigkeitskontrollen	Die „Blitzer“ in der Meersburger Str. und Zielstr. sollten häufiger mit Kameras bestückt sein. Da die Verkehrsteilnehmer vor und nach den „Blitzern“ beschleunigen sollte auch auch regelmäßig mit mobilen Kameras kontrolliert werden.	Geschwindigkeitsüberwachung: Notwendig zur Einhaltung der als Maßnahme im LAP(4) enthaltenen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Die Überwachung kann allerdings nicht als eigenständige Maßnahme im LAP aufgenommen werden	Wird zur Kenntnis genommen.
29.09.25	Ortsteil Wahlwies	9a	K6165 Leonhardstraße (Adlerbuckel)	Sperrung Leonhardstraße für Schwerlastverkehr > 12t	Aus Lärmschutzgründen nicht ableitbar und sollte daher im Rahmen einer Verkehrsschau behandelt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
		9b	innerörtliche Hauptstraßen	Errichten von Fahrradstreifen beidseits	Diese Thematik ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung und sollte im Rahmen eines Radverkehrs-konzeptes erörtert werden.	Wird zur Kenntnis genommen.

Gemeinde Stockach
Fortschreibung Lärmaktionsplan in Runde 4 (2022/2024)

Protokoll der öffentlichen Anhörung - Träger öffentlicher Belange

Datum	Amt / Behörde	lfd. Nr.	thematischer / räumlicher Bezug	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Würdigung des Sachverhalts / Abwägung	Beschlussvorschlag
		9c	innerörtliche Hauptstraßen	Geschwindigkeitsbegrenzung auf zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h auf allen Hauptstraßen	Das Mittel der Wahl in der Lärmsanierung ist primär immer eine baulich/konstruktive Maßnahme (Gesetzeslage auf Bundesebene). Der Kooperationserlass in Ba-Wü ermöglicht zusätzlich die Temporeduzierung zur Lärminderung. Die K6165, Leonhardstraße, ist die für den Lärmaktionsplan relevante klassifizierte Straße der OD Wahlwies. Im Maßnahmenkonzept wird die Maßnahme M40E, Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 40 tags/nachts, vorgeschlagen.	Wird berücksichtigt.
		9d	außerörtliche Kreisstraßen	Geschwindigkeitsbegrenzung auf zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf allen Kreisstraßen	Aus Lärmschutzgründen sind Maßnahmen außerorts (ohne Betroffenheiten) nicht ableitbar und sollten daher im Rahmen einer Verkehrsschau behandelt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.

Gemeinde Stockach
Fortschreibung Lärmaktionsplan in Runde 4 (2022/2024)

Protokoll der öffentlichen Anhörung - Träger öffentlicher Belange

Datum	Amt / Behörde	lfd. Nr.	thematischer / räumlicher Bezug	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Würdigung des Sachverhalts / Abwägung	Beschlussvorschlag
		9e	ergänzende Forderungen	1. Zusätzliche Zufahrt ab K6165 und Verbreiterung bestehender Zufahrt an die Roßberghalle 2. Einrichtung und Ausbau der Zufahrtstraße einspurig für Erlenhof und Pestalozzistraße von K6165 ab Winterriedhof mit geeigneten Ausweichstellen für Lastkraftwagen 3. Barrierefreiheit bei Gehwegen (Absenkung Bordsteine, Unebenheiten ebnen) ausbauen 4. Querungshilfe (Zebrastreifen) über Stahlinger Straße in Höhe Burgweg einrichten 5. Begelmäßiger Einsatz der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung (Blitzer) 6. Einrichtung von zwei Stück der Geschwindigkeitsanzeigen (Smiley) 7. Umwidmung der Jahnstraße und Erich-Fischer-Straße zur Schulstraße (Anwohner frei) 8. Breigabe des Gemeindeverbindungswegs entlang der Stockacher Aach nach Nenzingen nur für land-/forstwirtschaftlichen Verkehr	Die ergänzenden Forderungen sind im Rahmen einer Verkehrsschau zu behandeln, sind aber nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung	Wird zur Kenntnis genommen.
03.10.25	Ortsteil Winterspüren	10a	L194 Linzgaustraße	lärmmindernder Fahrbelag auf gesamte OD (von Ortstafel bis Ortstafel)	als Maßnahme M40 im Lärmaktionsplan enthalten	Wird berücksichtigt.
		10b		Senkung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 40km/h im Nachzeitraum auf gesamte OD (von Ortstafel bis	als Maßnahme M40E im Lärmaktionsplan enthalten	Wird berücksichtigt.