

Bericht (Entwurf)

# **Fortschreibung des Lärmaktionsplanes für die Große Kreisstadt Eislingen/Fils**

## **Lärmaktionsplan der Runde III**

01. Juli 2021

LK Argus GmbH



Bericht (Entwurf)

# **Fortschreibung des Lärmaktionsplanes für die Große Kreisstadt Eislingen/Fils**

## **Lärmaktionsplan der Runde III**

Auftraggeber

**Stadt Eislingen/Fils**

Stadtverwaltung, Planungsamt

Schlossplatz 1

73054 Eislingen/Fils

Auftragnehmer

**LK Argus GmbH**

Markgrafenstraße 62/63

D-10969 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

**Bearbeitung**

Dipl.-Ing. Sonja Patermann

Dipl.-Ing. Alexander Reimann

Berlin, 01. Juli 2021



<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung und Rahmenbedingungen</b>	<b>1</b>	<b>Stadt Eislingen/Fils</b>
			<b>Lärmaktionsplan</b>
			<b>Runde III</b>
			Bericht (Entwurf)
			01. Juli 2021
1.1	Rechtliche Rahmenbedingungen	1	
1.2	Auslösepegel und Grenzwerte	3	
1.3	Zuständige Behörden	4	
1.4	Vorgehensweise	4	
1.5	Untersuchungsraum	5	
<b>2</b>	<b>Bestandsanalyse</b>	<b>5</b>	
2.1	Auswertung der Lärmkartierung	5	
	2.1.1 Straßenverkehr	6	
	2.1.2 Eisenbahnverkehr	10	
	2.1.3 Verortung der Lärmbetroffenheiten	11	
2.2	Straßenverkehr	14	
	2.2.1 Straßennetzklassifizierung	14	
	2.2.2 Verkehrsstärken und Schwerverkehrsanteile	14	
	2.2.3 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten	16	
	2.2.4 Fahrbahnbelag und Fahrbahnzustand	17	
	2.2.5 Bebauungsstrukturen und Straßenraumgestaltung	18	
2.3	Relevante Planungen und Unterlagen	19	
	2.3.1 Übergeordnete Planungen	19	
	2.3.2 Planungen und Konzepte der Stadt Eislingen/Fils	21	
2.4	Umsetzungsstand der Maßnahmen der letzten Lärmaktionsplanung (LAP Runde II)	25	
<b>3</b>	<b>Fortschreibung der Maßnahmenplanung und Wirkungsanalyse</b>	<b>29</b>	
3.1	Straßenverkehr	29	
	3.1.1 Fahrbahnoberflächen	29	
	3.1.2 Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	32	
	3.1.3 Verstetigung des Verkehrsflusses	41	

Stadt Eislingen/Fils	3.1.4	Straßenraumgestaltung	43
<b>Lärmaktionsplan</b>	3.1.5	Ehemalige Lärmbrennpunkte	45
<b>Runde III</b>			
Bericht (Entwurf)	3.2	Schienenverkehr	46
01. Juli 2021	3.3	Wirkungsanalyse	46
<b>4</b>		<b>Ruhige Gebiete</b>	<b>54</b>
<b>5</b>		<b>Zusammenfassung</b>	<b>57</b>
		Tabellenverzeichnis	59
		Abbildungsverzeichnis	60
		Literaturverzeichnis	61

## 1 Aufgabenstellung und Rahmenbedingungen

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

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

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

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

### 1.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

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

---

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

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

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

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

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

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

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

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

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

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

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

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

## 1.2 Auslösepegel und Grenzwerte

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

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

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

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

- 24-Stundenwert ( $L_{DEN}$ )  $\geq 65$  dB(A) und / oder
- Nachtwert ( $L_{Night}$ )  $\geq 55$  dB(A).

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

---

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

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

### **1.3 Zuständige Behörden**

Die Lärmkartierung der Runde III für den Straßenverkehr hat die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg für die Stadt Eislingen/Fils erstellt. Die Lärmaktionsplanung für den Straßenverkehr liegt gemäß § 47e Abs. 1 in der Verantwortung der Stadt. Zuständig ist dort:

Stadt Eislingen/Fils  
Stadtverwaltung  
Schlossplatz 1  
73054 Eislingen/Fils

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

### **1.4 Vorgehensweise**

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

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

Die Bestandsanalyse wertet die Lärmkartierung für den Straßen- und Eisenbahnverkehr aus und analysiert die Lärmbrennpunkte für den Straßenverkehr. Basierend auf der Bestandsanalyse wird abgeleitet, ob die in der Lärmaktionsplanung Runde II vorgeschlagenen und noch nicht umgesetzten Maßnahmen weiterhin Gültigkeit haben. Anschließend wird für die möglichen Handlungsspielräume eine Wirkungsprognose erstellt. Darüber hinaus werden ruhige Gebiete erarbeitet, die vor der Zunahme vor Lärm geschützt werden sollen.

*Die Information der Politik und Beteiligung der Öffentlichkeit ist nach derzeitigem Stand im Juli 2021 (vor den Sommerferien) vorgesehen. Der Beschluss des Lärmaktionsplanes wird für September 2021 angestrebt. Die Meldung des fertiggestellten und beschlossenen Lärmaktionsplanes an das Land Baden-Württemberg und die Europäische Union wird dann voraussichtlich im September / Oktober 2021 erfolgen.*

## 1.5 Untersuchungsraum

Die Große Kreisstadt Eislingen/Fils gehört zum Landkreis Göppingen in Baden-Württemberg im Regierungsbezirk Stuttgart. Eislingen/Fils liegt im mittleren Filstal zwischen Geislingen und Göppingen. Auf einer Fläche von 16,41 km<sup>2</sup> leben rund 21.100 Einwohner.<sup>8</sup> Dies entspricht einer Einwohnerdichte von rund 1.300 Einwohnern je km<sup>2</sup>.

Die folgenden Städte und Gemeinden grenzen an Eislingen/Fils: Ottenbach, Salach, Süßen und Göppingen. Die Bundesstraße B 10 im Süden des Stadtgebietes verbindet Eislingen/Fils in Richtung Westen mit der Landeshauptstadt Stuttgart und in Richtung Osten mit der Kreisstadt Ulm. Weitere Straßen von regionaler Bedeutung sind die Landesstraßen L 1214 (Stuttgarter Straße – Ulmer Straße) und L 1219 (Westtangente) sowie die Kreisstraßen K 1403 (Göppinger Straße – Jahnstraße – Salacher Straße) und K 1404 (östliche Anbindung an die B 10), die Eislingen/Fils mit den umliegenden Gemeinden verbinden.

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

## 2 Bestandsanalyse

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

### 2.1 Auswertung der Lärmkartierung

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

---

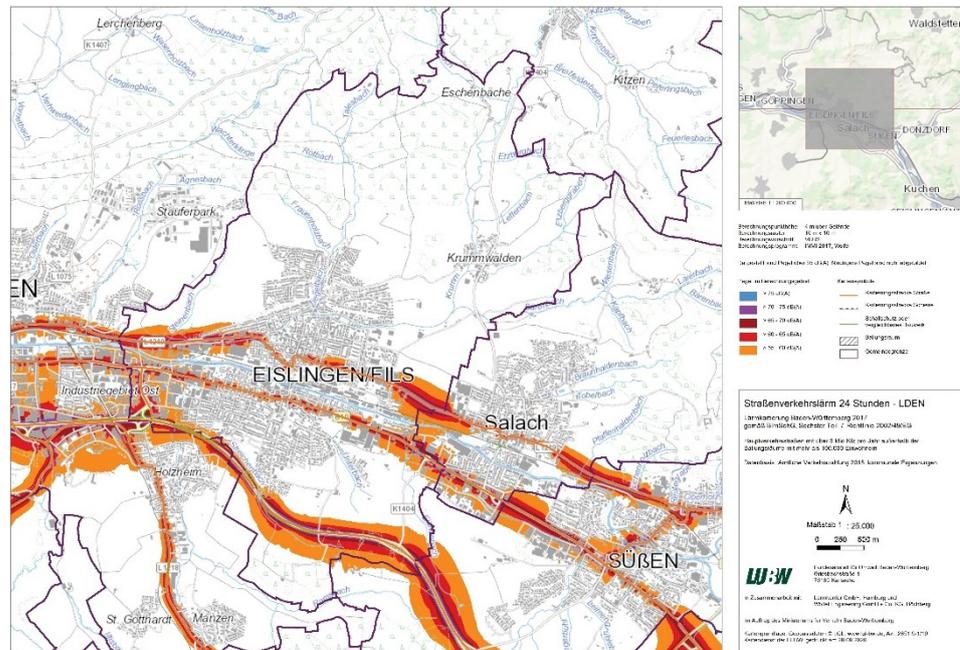
<sup>8</sup> Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Bevölkerung nach Nationalität und Geschlecht, Stand 31. Dezember 2019.

### 2.1.1 Straßenverkehr

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

- B 10 mit der südlichen Ortsumgehung,
- L 1214 mit der Stuttgarter Straße und der Ulmer Straße,
- K 1403 mit der Göppinger Straße, Hindenburgstraße, einem Teil der Hauptstraße und der Salacher Straße<sup>9</sup> sowie
- L 1219 mit der Westtangente zwischen L 1214 und B 10.

**Abbildung 1:** Strategische Lärmkarte der Runde III für den Straßenverkehr L<sub>DEN</sub>

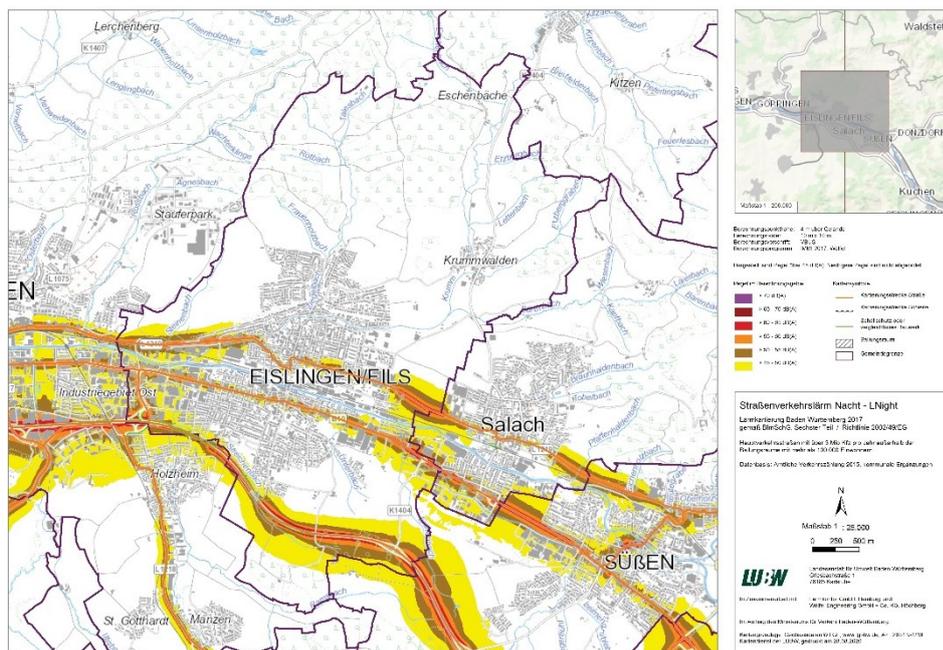


Quelle: Landesamt für Umwelt Baden-Württemberg 2017.

<sup>9</sup> Mittlerweile wird die K 1403 über die Jahnstraße geführt und nicht mehr über die Hindenburgstraße und einen Teil der Hauptstraße.

**Abbildung 2:** Strategische Lärmkarte der Runde III für den Straßenverkehr L<sub>Night</sub>

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**  
Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021



Quelle: Landesamt für Umwelt Baden-Württemberg 2017.

Tabelle 1 führt die von Straßenverkehrslärm betroffenen Einwohner entlang des kartierten Pflichtnetzes (Hauptverkehrsstraßen) in den Pegelklassen gemäß den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie auf. Von potentiell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln von L<sub>DEN</sub> > 65 dB(A) bzw. L<sub>Night</sub> > 55 dB(A) sind in der Stadt Eislingen/Fils 2,2 % am Gesamttag und 2,6 % in der Nacht betroffen.

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

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Ge- samtbevöl- kerung	L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Ge- samtbevöl- kerung
			> 50 bis 55	461	2,2 %
> 55 bis 60	519	2,5 %	> 55 bis 60	368	1,8 %
> 60 bis 65	446	2,1 %	> 60 bis 65	168	0,8 %
> 65 bis 70	335	1,6 %	> 65 bis 70	1	0,0 %
> 70 bis 75	123	0,6 %	> 70	0	0,0 %
> 75	0	0,0 %			
<b>Summe</b>	<b>1.423</b>	<b>6,8 %</b>	<b>Summe</b>	<b>998</b>	<b>4,8 %</b>

Quelle: Landesamt für Umwelt Baden-Württemberg 2018.

<sup>10</sup> Gesamtbevölkerung 20.885 Einwohner: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Bevölkerung nach Nationalität und Geschlecht, Stand 31. Dezember 2018.

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

Tabelle 2 gibt für die Stadt Eislingen/Fils einen Überblick über die lärmbelasteten Flächen sowie die geschätzte Anzahl an Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern entlang des Pflichtnetzes (Hauptverkehrsstraßen) der dritten Runde der Lärmkartierung. Von potentiell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln sind 199 Wohnungen und eine Fläche von 0,7 km<sup>2</sup> betroffen.

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

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche km <sup>2</sup>	Anzahl an Gebäuden für ...		
		Wohnen	Schulen	Krankenhäuser
> 55	2,5	619	0	0
> 65	0,7	199	0	0
> 75	0,2	0	0	0

Quelle: Landesamt für Umwelt Baden-Württemberg 2018.

Bei einer Plausibilitätsprüfung der vom Land Baden-Württemberg erarbeiteten Lärmkarten und der zugrundeliegenden Eingangsdaten fielen Korrekturerfordernisse auf, die für die kartierten Straßen in den zentralen Lagen der Stadt Eislingen/Fils – je nach Straßenabschnitt – sowohl zu Über-, als auch zu einer Unterschätzung der tatsächlichen Lärmbelastung führten. Die Prüfung ergab, dass die Lärmkartierung der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen bezüglich der Geschwindigkeiten nicht überall aktuell war und bei einem Straßenabschnitt eine falsche Angabe zur Straßenoberfläche zu Grunde gelegt wurde.<sup>11</sup>

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

<sup>11</sup> Bei der Plausibilitätsprüfung wurden auch die DTV-Werte der Lärmkartierung mit denen der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg (Zählstellen: 82472, 82478 und 82491 mit Stand vom 19.08.2020) verglichen. Die DTV-Werte stimmten überein.

**Tabelle 3:** Prüfung korrekturbedürftiger Kartierungsabschnitte

<b>Straßenabschnitt</b>	<b>Grundlagendaten</b>	<b>Wert der Kartierung 2017</b>	<b>Aktualisierter Wert</b>	<b>Abzuleitende Pegelveränderung</b>
Hauptstraße, Abschnitt Salacher Straße bis Schloss-Straße	Geschwindigkeit	50 km/h	30 km/h	-3 dB(A)
Salacher Straße, Abschnitt Höhe Siedlungsende bis östliche Stadtgrenze	Geschwindigkeit	100 km/h	70 km/h	-4 dB(A)
Westtangente, Abschnitt Stuttgarter Straße bis Höhe Esslinger Straße	Geschwindigkeit	75 km/h	50 km/h	-2 dB(A)
Stuttgarter Straße, Abschnitt ca. 150 m östlich Steinbeisstraße bis Frauenstraße	Straßenoberfläche $D_{STRO}^{12}$	0 dB(A)	-2 dB(A)	-2 dB(A)
Stuttgarter Straße, Abschnitt Mühlbachstraße bis Hauptstraße	Geschwindigkeit	50 km/h	30 km/h	-3 dB(A)
Ulmer Straße, Abschnitt Hauptstraße bis Heinrich-Kleist-Straße	Geschwindigkeit	50 km/h	30 km/h	-3 dB(A)
Ulmer Straße, Abschnitt Höhe Wehrstraße bis K 1404	Geschwindigkeit	100 km/h	70 km/h	-4 dB(A)
B 10, gesamte Länge	Geschwindigkeit	(100, 110), 120 km/h	100 km/h	-1 dB(A)

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

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

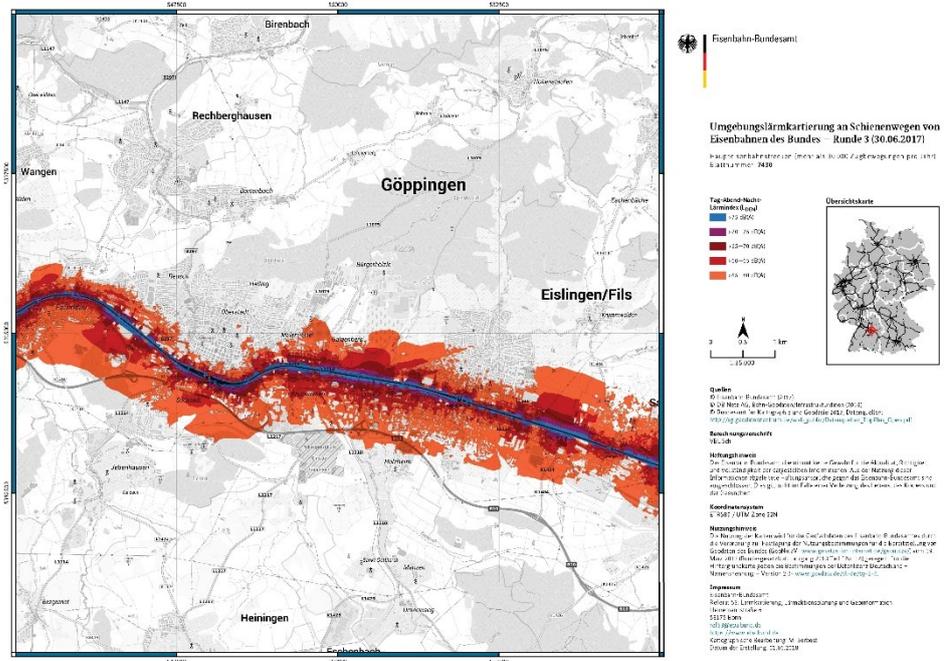
Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

**2.1.2 Eisenbahnverkehr**

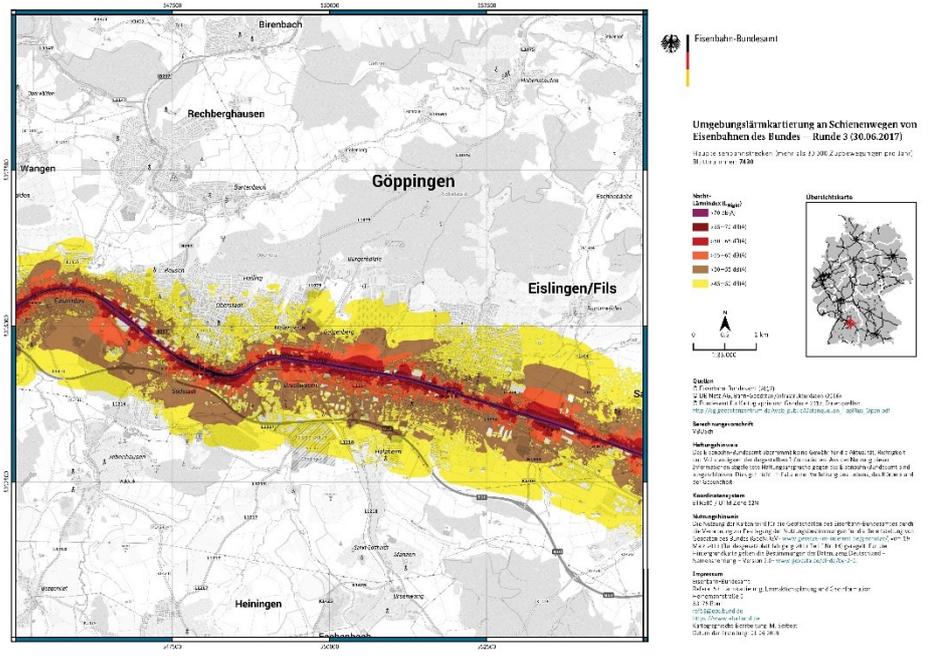
Abbildung 3 und Abbildung 4 zeigen die Isophonen des kartierten Eisenbahnnetzes in der Stadt Eislingen/Fils.

**Abbildung 3:** Strategische Lärmkarte Runde III für den Eisenbahnverkehr des Bundes mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr, Gesamttag



Quelle: Eisenbahn-Bundesamt, Stand 01.06.2018.

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



Quelle: Eisenbahn-Bundesamt, Stand 01.06.2018.

Tabelle 4 zeigt die Anzahl der Menschen, die in Eislingen/Fils von Schienenverkehrslärm belastet sind. Am Gesamttag sind 1,8 % und in der Nacht 4,6 % der Gesamtbevölkerung Eislingen/Fils gesundheitsrelevanten Lärmpegeln ( $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$  bzw.  $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ ) ausgesetzt. 180 Wohnungen sind von gesundheitsrelevanten Lärmpegeln  $> 65 \text{ dB(A)}$  am Gesamttag betroffen (Tabelle 5).

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

$L_{DEN}$ dB(A)	Belastete Menschen Schienenlärm	Anteil an der Gesamtbevölkerung	$L_{Night}$ dB(A)	Belastete Menschen Schienenlärm	Anteil an der Gesamtbevölkerung
> 55 bis 60	3.704	17,7 %	> 45 bis 50	7.861	37,6 %
> 60 bis 65	849	4,1 %	> 50 bis 55	2.717	13,0 %
> 65 bis 70	247	1,2 %	> 55 bis 60	678	3,2 %
> 70 bis 75	88	0,4 %	> 60 bis 65	186	0,9 %
> 75	42	0,2 %	> 65 bis 70	64	0,3 %
			> 70	38	0,2 %
<b>Summe</b>	<b>4.930</b>	<b>23,6 %</b>	<b>Summe</b>	<b>11.544</b>	<b>55,3 %</b>

Quelle: Eisenbahn-Bundesamt, Stand 16.08.2017.

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

$L_{DEN}$ dB(A)	Fläche km <sup>2</sup>	Anzahl an Gebäuden für ...		
		Wohnen	Schulen	Krankenhäuser
> 55	3,99	2.331	4	0
> 65	0,83	180	0	0
> 75	0,25	19	0	0

Quelle: Eisenbahn-Bundesamt, Stand 16.08.2017.

### 2.1.3 Verortung der Lärmbetroffenen

Für die Lärmaktionsplanung sind vor allem Abschnitte von Bedeutung, an denen die Lärmpegel an der Fassade der anliegenden Wohngebäude die Auslösewerte  $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$  und / oder  $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$  überschreiten. In Straßen

<sup>13</sup> Gesamtbevölkerung 20.885 Einwohner: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Bevölkerung nach Nationalität und Geschlecht, Stand 31. Dezember 2018.

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

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

mit  $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$  oder  $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$  besteht vordringlicher Handlungsbedarf (Tabelle 6 und Abbildung 5). Bei der Identifizierung der Lärmbrennpunkte wurden die in Kapitel 2.1.1 abgeleiteten Pegelwertveränderungen berücksichtigt.

Eine Gegenüberstellung der aktuellen Lärmbrennpunkte mit denen aus der Lärmaktionsplanung von 2014 zeigt, dass die in 2014 festgestellten Bereiche mit Pegelüberschreitungen größtenteils in den aktuell pflichtkartierten Straßenabschnitten noch vorhanden sind. Nur an der Salacher Straße, Stuttgarter Straße (Einführung Tempo 30) und Ulmer Straße (ebenfalls Einführung Tempo 30) sind einzelne Abschnitte entfallen. Darüber hinaus sind zusätzliche Bereiche mit Lärmbetroffenheiten in den folgenden Bereichen entstanden:

- Hindenburgstraße, Abschnitt Jahnstraße bis Schillerstraße und
- Ulmer Straße, Abschnitt Einfahrt Eichenbach-Stadion und Höhe Wehrstraße.

Bei der Lärmkartierung 2014 wurden mehr Straßen kartiert als bei der aktuellen Lärmkartierung. Für die 2014 ermittelten Lärmbrennpunkte an der Hauptstraße (nördlich der Salacher Straße), Jahnstraße, Scheerstraße, Holzheimer Straße und Poststraße liegt keine aktuelle Lärmkartierung vor. Die Lärmbrennpunkte werden nicht in den Lärmaktionsplan der Runde III übernommen. Allerdings wird für diese Bereiche eine Fortführung der noch nicht umgesetzten Maßnahmen empfohlen.

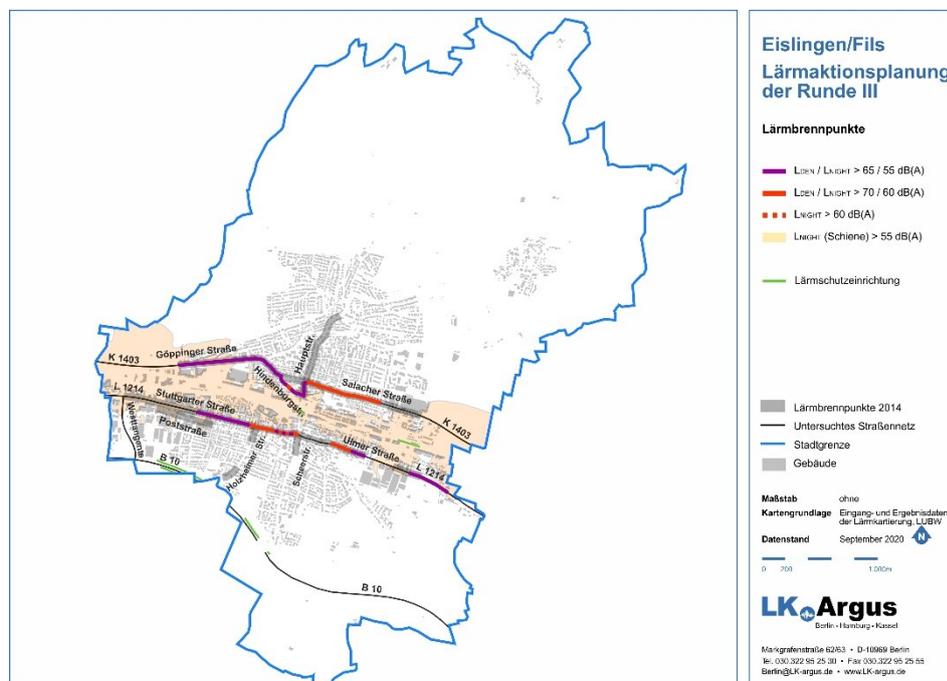
**Tabelle 6:** Lärmbrennpunkte Straßenverkehr

Abschnitte	Vordringlicher Handlungsbedarf		Überschreitung der Auslösewerte	
	$L_{DEN} \geq 70 \text{ dB(A)}$	$L_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}$	$L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$	$L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$
Göppinger Straße, Hindenburgstraße, Abschnitt Beginn der Bebauung bis Karlstraße (teilweise neuer Lärmbrennpunkt)	nein	nein	ja	ja
Hindenburgstraße, Abschnitt Karlstraße bis ca. 50 m westlich Schillerstraße (neuer Lärmbrennpunkt)	ja	ja	ja	ja
Hindenburgstraße, Abschnitt ca. 50 m westlich Schillerstraße bis Hauptstraße (teilweise neuer Lärmbrennpunkt)	nein	nein	ja	ja
Hauptstraße, Abschnitt Salacher Straße bis Hindenburgstraße	nein	nein	ja	ja
Salacher Straße, Abschnitt Hauptstraße bis Leibnizstraße	ja	ja	ja	ja

Abschnitte	Vordringlicher Handlungsbedarf		Überschreitung der Auslöswerte	
	$L_{DEN} \geq 70 \text{ dB(A)}$	$L_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}$	$L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$	$L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$
Stuttgarter Straße, Abschnitt Kornbergstraße bis Frauenstraße	nein	nein	ja	ja
Stuttgarter Straße, Abschnitt Frauenstraße bis Mühlbachstraße	ja	ja	ja	ja
Stuttgarter Straße, Abschnitt Mühlbachstraße bis Hauptstraße	nein	ja	ja	ja
Ulmer Straße, Abschnitt Heinrich-Kleist-Straße bis Goethestraße	ja	ja	ja	ja
Ulmer Straße, Abschnitt Goethestraße bis Mozartstraße	nein	nein	ja	ja
Ulmer Straße, Abschnitt Karl-Liebnecht-Straße bis Höhe Wehrstraße (teilweise neuer Lärmbrennpunkt)	nein	nein	(ja) <sup>15</sup>	ja

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

**Abbildung 5:** Untersuchungsnetz mit Lärmbrennpunkten in Eislingen/Fils



<sup>15</sup> Nur auf Höhe Wehrstraße.

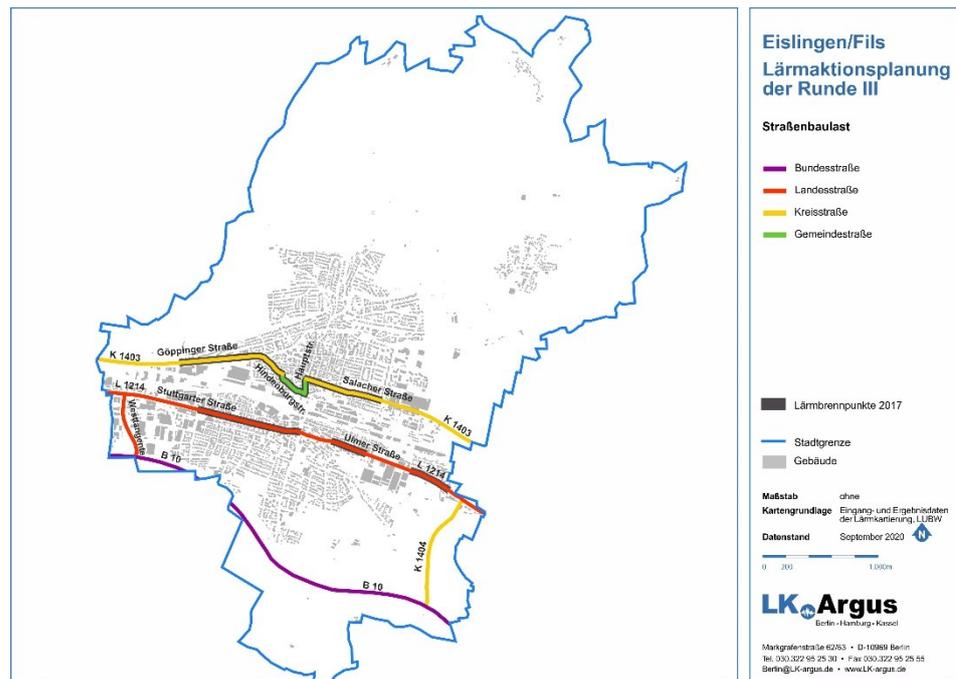
## 2.2 Straßenverkehr

Im Folgenden wird die Situation für den Straßenverkehr an den Lärmbrennpunkten in Eislingen/Fils dargestellt.

### 2.2.1 Straßennetzklassifizierung

Die B 10 (südliche Ortsumfahrung) liegt in der Baulast des Bundes (Abbildung 6). Für die Landesstraßen L 1214 (Stuttgarter Straße, Ulmer Straße) und L 1219 (Westtangente) ist das Land Baden-Württemberg zuständig. Der Landkreis Göppingen ist für die K 1403 (Göppinger Straße, Hindenburgstraße zwischen Göppinger Straße und Jahnstraße, Jahnstraße<sup>16</sup> sowie Salacher Straße) und K 1404 (zwischen Ulmer Straße L 1214 und B 10) der Baulastträger. Die Hindenburgstraße zwischen Jahnstraße und Hauptstraße sowie der kartierte Abschnitt der Hauptstraße zwischen Jahnstraße und Hindenburgstraße liegen in der Baulast der Stadt Eislingen/Fils.

**Abbildung 6:** Straßenbaulast



### 2.2.2 Verkehrsstärken und Schwerverkehrsanteile

Die nachfolgende Darstellung der Verkehrsstärken und Schwerverkehrsanteile basiert auf den in der Lärmkartierung enthaltenen Daten. Für die Salacher Straße (Zählstelle 82491) und Stuttgarter Straße (Zählstellen 82472 und 82478)

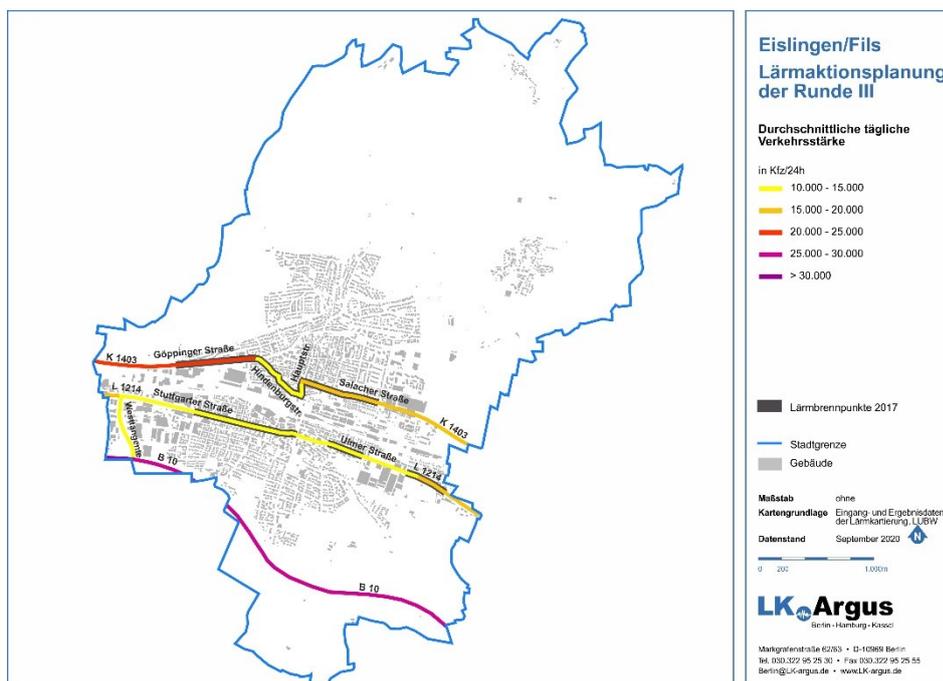
<sup>16</sup> Mittlerweile wird die K 1403 über die Jahnstraße geführt und nicht mehr über die Hindenburgstraße und Hauptstraße.

liegen Zähldaten aus dem Jahr 2019 von der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg vor. Diese stimmen mit den bei der Lärmkartierung verwendeten Daten überein.

Mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von rund 27.000 Kfz / 24 h ist die B 10 (südliche Ortsumfahrung) die am stärksten belastete Straße im Stadtgebiet (Abbildung 7). Eine hohe Verkehrsstärke weisen auch die Göppinger Straße mit rund 21.100 Kfz / 24 h und die Salacher Straße mit rund 19.200 Kfz / 24 h auf. Auf der Westtangente, Stuttgarter Straße (außer im kurzen Abschnitt zwischen westlicher Stadtgrenze und Westtangente liegt der Wert bei 16.500 Kfz / 24 h), Ulmer Straße, Hindenburgstraße und Hauptstraße fahren je nach Abschnitt zwischen ca. 13.000 und 14.900 Kfz / 24 h.

Ab einem Schwerverkehrsanteil von ungefähr 7 %<sup>17</sup> im innerstädtischen Geschwindigkeitsbereich ist es sinnvoll, den Schwerverkehr gesondert im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. In der Stadt Eisingen/Fils liegt der Schwerverkehrsanteil unter 7 % mit Ausnahme der B 10 (Abbildung 8). Die B 10 liegt im außerstädtischen Geschwindigkeitsbereich. Eine gesonderte Berücksichtigung des Schwerverkehrsanteils ist daher nicht notwendig.

**Abbildung 7:** Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

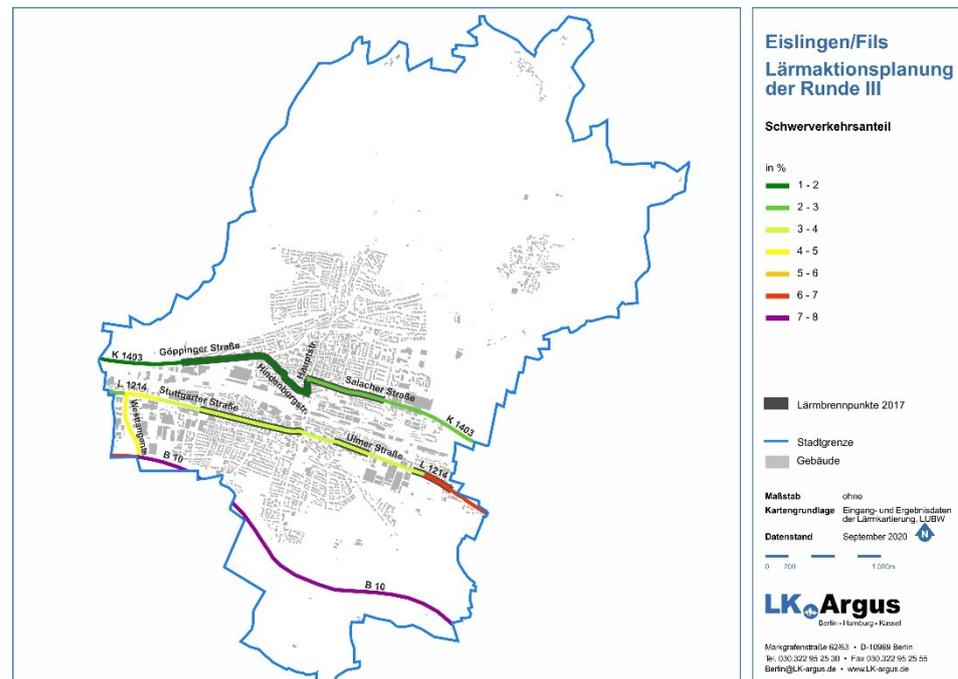


Stadt Eisingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

<sup>17</sup> Umweltbundesamt: Handbuch Lärmaktionspläne (Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung), September 2015.

**Abbildung 8:** Schwerververkehrsanteil

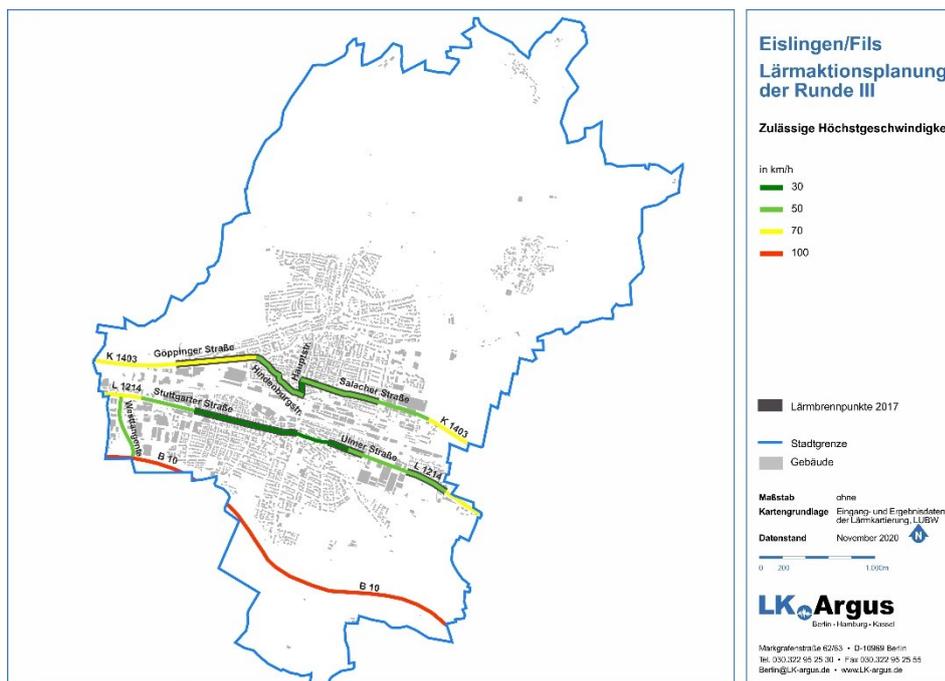


### 2.2.3 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Im Rahmen der Untersuchung „Flächendeckendes Tempo 30“ wurden 2019 die bestehenden zulässigen Höchstgeschwindigkeiten innerorts erfasst. Vom Auftraggeber wurden weitere Geschwindigkeitsdaten für inner- und außerorts zur Verfügung gestellt. Ein Abgleich mit den Daten aus der Lärmkartierung ergab, dass einzelne Abschnitte in der Lärmkartierung fehlerhaft sind. Die Auswertung erfolgt daher auf Basis der Lärmkartierung in Verbindung mit den 2019 im Rahmen des Tempo 30 Konzepts erhobenen Daten und den vom Auftraggeber zur Verfügung gestellten Daten.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in den behandelten Lärmbrennpunkten innerorts 30 bzw. 50 km/h. Auf der Ulmer Straße (L 1214) gilt auch außerhalb der Innenstadt bis zur Wehrstraße 50 km/h. Bei dem anderen außerorts liegenden Lärmbrennpunkt in der Göppinger Straße (K 1403) gilt 70 km/h. Die Ortsumgehung B 10 kann mit 100 km/h befahren werden.

**Abbildung 9:** Zulässige Höchstgeschwindigkeit



Stadt Eislingen/Fils

**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)

01. Juli 2021

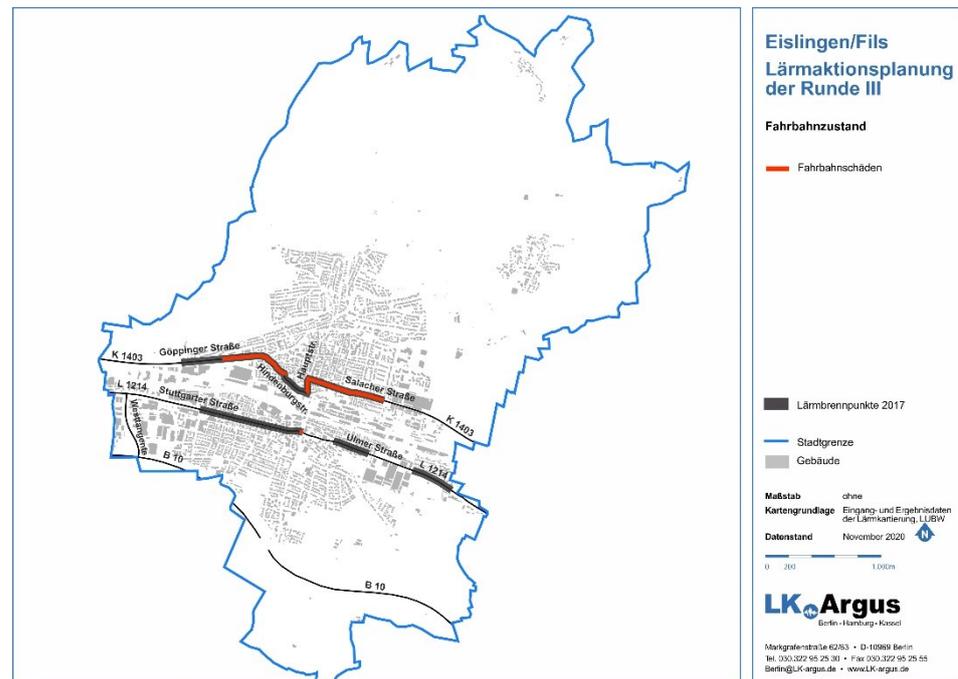
## 2.2.4 Fahrbahnbelag und Fahrbahnzustand

Zur Beurteilung der Fahrbahnoberflächen und des Fahrbahnzustandes wurden die Lärm Brennpunkte besichtigt. Die Fahrbahnen bestehen ausschließlich in asphaltbauweise. Gemäß der Datengrundlage der Lärmkartierung sind in der B 10 (südliche Ortsumfahrung) und in der Salacher Straße zwischen Leibnizstraße und Höhe Beltstraße lärmindernde Fahrbahnbeläge verbaut. Im Rahmen der Fahrbahnsanierung der Stuttgarter Straße zwischen ca. 150 m östlich Steinbeisstraße und Frauenstraße wurde ebenfalls ein lärmindernder Asphaltbelag eingebaut.

Bei der Ortsbesichtigung 2019 wurden an der Göppinger Straße (Weingartenstraße bis Olgastraße), Hindenburgstraße (Olgastraße bis Jahnstraße), Hauptstraße und Salacher Straße (Hauptstraße bis Leibnizstraße) Fahrbahnschäden aufgenommen. Vereinzelt Schäden bestanden in der Ulmer Straße.

Seit der Ortsbegehung 2019 sind bereits die Straßenschäden in der Ulmer Straße – noch ohne die Hirschkreuzung Höhe Hauptstraße – Scheerstraße - behoben worden.

**Abbildung 10:** Fahrbahnzustand



## 2.2.5 Bebauungsstrukturen und Straßenraumgestaltung

Die Lärmbrennpunkte sind größtenteils beidseitig mit freistehenden Ein- bzw. Mehrfamilienhäusern bebaut, so dass auch straßenabgewandte Bereiche verlärmert werden. Ausnahmen bestehen an der Göppinger Straße sowie Stuttgarter Straße Höhe Karl-Liebknecht-Straße, wo nur die nördliche Straßenseite eine (Wohn-)Bebauung aufweist. Bei unmittelbarer Lage der Gebäude an der Fahrbahn werden in einigen Straßenabschnitte Lärmpegel von über 70 dB(A) am Gesamttag bzw. 60 dB(A) in der Nacht erreicht (Kapitel 2.1.3).

Mit Ausnahme der Göppinger Straße und Ulmer Straße östlich der Osttangente verfügen alle Straßenabschnitte in den Lärmbrennpunkten über einen Fahrstreifen pro Richtung. Die Göppinger Straße mit 21.000 Kfz / 24h bietet nach den Orientierungswerten der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) das Potential eines Rückbaus auf einen Fahrstreifen je Richtung. Die Ulmer Straße östlich der Osttangente hat im Brennpunktabschnitt drei durchgängige Fahrstreifen im Querschnitt und weist eine Verkehrsstärke von 18.000 Kfz / 24h auf. Nach den Orientierungswerten der RAST 06 besteht auch hier das Potential eines Rückbaus auf einen Fahrstreifen je Richtung. Zudem gibt es bereits eine Rückbauplanung des Landes. Im Abschnitt Beundstraße und Osttangente der Ulmer Straße wurden bereits die Mittelspur bzw. Linksabbiegefahrstreifen entfernt und somit mehr Platz für den Fuß-, Rad- und ruhenden Verkehr geschaffen. Grundsätzlich sollten die entfallenden Flächen des fließenden Verkehrs an anderen Verkehrsarten zur Verfügung gestellt werden.

## 2.3 Relevante Planungen und Unterlagen

Neben der Lärmkartierung und der Verkehrssituation sind die bereits vorhandenen Planungen eine wesentliche Grundlage für die Maßnahmenplanung. Sie enthalten Ideen, die neben ihrem eigentlichen Ziel auch Auswirkungen auf die Lärmsituation haben und in das Maßnahmenkonzept integriert werden können. Nachfolgend werden die relevanten und noch aktuellen Planungen aus dem letzten Lärmaktionsplan in Verbindung mit der Untersuchung für eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 zusammengefasst.

### 2.3.1 Übergeordnete Planungen

#### **Regionalplan mit Umweltbericht (2009)**

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

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

Dem großräumigen und überregional bedeutsamen Schienenverkehr dient die Bahnstrecke Stuttgart – Ulm mit halbstündlichem Halt in Eislingen/Fils. Es wird eine Trasse für die Erweiterung der Filstalstrecke im Abschnitt Plochingen - Geislingen um ein drittes Gleis dargestellt.

Regional bedeutsame Radverkehrsverbindungen sind der durch Eislingen/Fils führende Filstalweg über Stuttgart, Esslingen, Plochingen, Göppingen, Geislingen und weiter Richtung Ulm.

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

Das Integrierte Klimaschutzkonzept des Landkreises Göppingen (Landkreis Göppingen, Juli 2013) ist ein Handlungsleitfaden zur Bündelung der Klimaschutzaktivitäten mit dem Ziel eines „energieautarken Landkreises“ bis 2050. Dabei wurden auch die Potentiale des Sektors Verkehr untersucht.

Der Energiebedarf des Verkehrssektors soll bis 2050 um 43 % gesenkt werden und 32 % des Kraftstoffbedarfs sollen durch erneuerbare Energien gedeckt werden. Potentiale für eine Reduzierung des Energieverbrauchs sowie des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Sektor Verkehr werden in der Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung auf die Bahn und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und in

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

der Verringerung des fahrzeugspezifischen Verbrauchs gesehen. Entsprechend empfiehlt das Klimaschutzkonzept eine Ausweitung des Angebotes im öffentlichen Personennahverkehr und eine Förderung strombetriebener Fahrzeuge im Individualverkehr.

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

- Entwicklung eines integrierten Nahverkehrsplans (dieser ist bereits fertiggestellt und wurde 2018 beschlossen).
- Tarifintegration in Nachbarverbünde (zum 1. Januar 2014 wurde die Schienenstrecke im Landkreis Göppingen in den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart integriert).
- Integration des Landkreises Göppingen in das S-Bahn-System der Region Stuttgart.
- Fuhrparkmanagement, Einführung eines Carsharings in städtischen Gebieten und Aufbau betrieblicher Mobilitätskonzepte.
- Ausbau alternativer Antriebstechniken (die Energieversorgung Filstal GmbH & Co. KG (EVF) betreibt im Landkreis drei Biomethan-Tankstellen, der Bund fördert das Projekt Elektromobilität im Stauerland (EMIS), an dem die Stadt Göppingen teilnimmt).
- Fahrradfreundlicher Landkreis (die Radverkehrskonzeption im Landkreis sieht ein zusammenhängendes Fahrrad-Netz von 830 km Länge sowie ein umfassendes Maßnahmenbündel mit 466 Einzelmaßnahmen vor; seit 2012 investiert der Landkreis jährlich 100.000 € in die Radverkehrsinfrastruktur).

### **Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der B 10 (1997)**

Der Planfeststellungsbeschluss (Regierungspräsidium Stuttgart, Mai 1997) sieht für den Neubau der B 10 innerhalb der Ausgleichsmaßnahmen einen Rückbau der B 10 alt zwischen Eislingen/Fils und Gingen von 4 auf 2 Fahrstreifen vor. Dies betrifft nur die Außerortsbereiche.

Die Planfeststellungsunterlagen enthalten einen Entwurf der Rückbaumaßnahmen (Straßenverwaltung Baden-Württemberg, Aufgestellt am 30.11.1994). In Eislingen/Fils betrifft dies die Ulmer Straße (L 1214) zwischen Karl-Liebknecht-Straße und Querspange Salach. Nach Auskunft der Stadt im Mai 2021 erstreckt sich die Rückbauplanung leicht abgewandelt zwischen Osttangente und östlicher Ortstafel (Richtung Salach).

### 2.3.2 Planungen und Konzepte der Stadt Eislingen/Fils

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

Für die Stadt Eislingen/Fils liegen folgende relevante Planungen vor:

- Flächennutzungsplan (Stadt Eislingen/Fils, 2004),
- Verkehrsuntersuchung „Entwicklungskonzept Innere Stadt“ (Stadt Eislingen/Fils, Modus Consult Ulm GmbH, 11.08.2009),
- Verkehrsuntersuchung „Entwicklungskonzept Innere Stadt 2030, Mühlbachstraßentrasse - Modifizierte Verkehrsführung“ (Stadt Eislingen/Fils, Modus Consult Ulm GmbH, 08.10.2010),
- Innenstadtkonzept (Stadt Eislingen/Fils, Stand März 2011),
- Fortentwicklung der Radverkehrskonzeption Landkreis Göppingen (2014)<sup>18</sup>,
- Ummarkierung der Stuttgarter Straße (Stadt Eislingen/Fils, September 2014),
- Radverkehrskonzept (Stadt Eislingen/Fils, Planungsbüro VIA eG, 24.02.2015).
- Flächendeckendes Tempo 30 für die Große Kreisstadt Eislingen/Fils (LK Argus GmbH | W2K Rechtsanwälte PartmbB | LÄRMKONTOR GmbH, April 2021)

#### Flächennutzungsplan (2004)

Der Flächennutzungsplan der Stadt Eislingen/Fils wurde am 17. Juni 2004 rechtswirksam. Aufgrund des über 15 Jahre zurückliegenden in Kraft Tretens, wird von einer einzelnen Darstellung der einst angestrebten Planungen abgesehen.

Die im Flächennutzungsplan dargestellte Ortsumfahrung (B 10<sub>neu</sub>) einschließlich der Querspange Richtung Salach (K 1404) wurden bereits 2006 (mit Lärmschutzanlagen an der B 10<sub>neu</sub>) umgesetzt.

Für die Osttangente und den weiterführenden Ausbau der Schloss- und Beltstraße bis zur Salacher Straße (L 1219) liegt seit dem 7. Mai 2005 ein rechtskräftiger Bebauungsplan vor. 2011 wurde er umgesetzt. An den Knotenpunkten Ulmer Straße / Osttangente, Osttangente / Schloss-Straße und Beltstraße / Salacher Straße sind jeweils Kreisverkehre gebaut worden. Zudem erfolgte ein Ausbau der Schloss-Straße.

---

<sup>18</sup> Unbekannte Quelle, von der Stadt Eislingen/Fils im September 2014 zur Verfügung gestellte Querschnittszeichnungen.

**Entwicklungskonzept Innere Stadt – Verkehrsuntersuchung (2009),  
Entwicklungskonzept Innere Stadt 2030, Mühlbachstraßentrasse -  
Modifizierte Verkehrsführung – Verkehrsuntersuchung (2010) und  
Innenstadtkonzept (2011)**

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

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

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

2010 wurde eine Modifizierung des Planungsfalls 2 mit folgenden Änderungen untersucht. Im Bereich der südlichen Hauptstraße wird zwischen der Stuttgarter Straße / Ulmer Straße und der Fils/ Bahn die Durchlässigkeit und Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr erhöht. Im mittleren Hauptstraßenabschnitt zwischen Schloss-Straße und Jahnstraße/ Salacher Straße wird der Verkehr in beiden Richtungen uneingeschränkt wie heute geführt.

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

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

- der Knotenpunkt Hindenburgstraße / Verlängerung Mühlbachstraße soll als Kreisverkehr ausgebildet werden,
- der Knotenpunkt Hindenburg- / Schloss- / Hauptstraße (Place d'Oyonnax) soll als T-Kreuzung umgebaut werden,

- der südliche Bereich der Hauptstraße bis zur Hirschkreuzung wird zurückgebaut und
- die Kreuzung Stuttgarter-/ Ulmer-/ Scheerstraße (Hirschkreuzung) wird zu einem Kreisverkehr umgebaut.

Für den Teilbereich nördlich des Bahnhofs wurde bereits der Bebauungsplan „Stadtmitte Eislingen – Verlängerung der Mühlbachstraße – Nord“ erarbeitet, der am 11. Juli 2013 in Kraft getreten ist. Der Kreisverkehr Stuttgarter Straße/ Verlängerung Mühlbachstraße aus dem Bebauungsplan „Stadtmitte Eislingen – Verlängerung der Mühlbachstraße – Süd“ ist bereits fertiggestellt.

Im April 2021 erhielt die Stadt Eislingen/Fils einen Zuschuss für den Ausbau der Mühlbachtrasse. Das Land hat den Ausbau in das Förderprogramm LGVFG Kommunalen Straßenbau aufgenommen und fördert das Projekt mit einer neuen Eisenbahnüberführung zwischen Filsstraße und Hindenburgstraße mit rund 6,8 Mio. Euro. Nach der Fertigstellung der neuen Brücke soll die Hauptstraßenbrücke zurückgebaut werden. (filstalwelle, 2021)

### **Fortentwicklung der Radverkehrskonzeption Landkreis Göppingen (2014)**

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

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

Die Maßnahmen befinden sich derzeit in der Vorbereitung.

### **Ummarkierung der Stuttgarter Straße (2014)**

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

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

Die Planung wurde 2016 durch eine Verlängerung auf den Abschnitt Mühlbachstraße bis Hauptstraße erweitert. 2017 wurde der Abschnitt zurückgebaut (Entfall eines Abbiegefahrstreifens) und zusätzlich 2020 nach dem Bau des Gebäudes „Drei Kaiser“ (Stuttgarter Straße 16-20) der Seitenraum mit breiteren Gehwegen und Stellplätzen sowie Baumpflanzungen erweitert und neugestaltet. In diesem Rahmen erfolgte auch eine Sanierung der Fahrbahn.

### **Radverkehrskonzept (2015)**

Das Radverkehrskonzept für Eislingen/Fils wurde 2015 beschlossen. Es ergänzt die Empfehlungen der Radkonzeption des Landkreises. Zahlreiche Maßnahmen wurden bereits umgesetzt. An den Lärmbrennpunkten sind noch folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Bau eines Kreisverkehrs mit kreisumlaufenden Radwegen am Knotenpunkt Stuttgarter Straße – Ulmer Straße / Hauptstraße – Scheerstraße (Hirschkreuzung),
- Ergänzen der Fußgänger-LSA um eine Signalisierung für den Radverkehr am Knotenpunkt Stuttgarter Straße / Teckstraße,
- Reduzieren der Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h an der Hauptstraße zwischen dem Knotenpunkt Hindenburgstraße – Schloss-Straße / Hauptstraße (Place de Oyonnax) und Öschstraße,
- Reduzieren der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h an der Hindenburgstraße zwischen Jahnstraße und Hauptstraße sowie
- Markieren eines beidseitigen Radfahrstreifens an der Göppinger Straße zwischen Stadtgrenze und Krummstraße.

### **Straßenraumgestaltung Ulmer Straße (2018)**

Für die Ulmer Straße wurde im Jahr 2020 im Abschnitt zwischen dem Knotenpunktbereich Beundstraße im Westen und der Osttangente im Osten eine Maßnahme zur Straßenraumgestaltung abgeschlossen. Anstatt der drei Fahrstreifen im Querschnitt erfolgt die Führung des Kfz-Verkehrs nun auf insgesamt zwei Fahrstreifen (einer je Richtung). Die gewonnenen Flächen wurden dem Radverkehr zugeschlagen (Markierung von Schutzstreifen), für Parkflächen und Begrünung genutzt. Für den Radverkehr konnte mit dieser Maßnahme eine durchgängige Verkehrsanlage geschaffen werden.

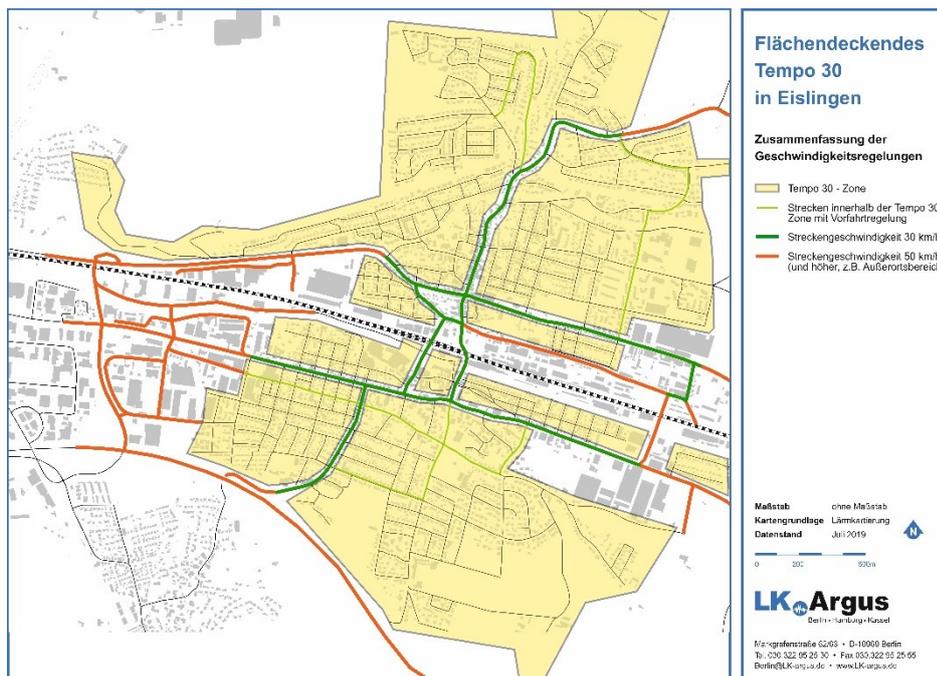
## Flächendeckendes Tempo 30 Konzept (2021)

Für die Stadt Eislingen/Fils ist ein Konzept für eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 entwickelt worden, welches im Mai 2021 vom Gemeinderat beschlossen wurde. Das Konzept sieht an fast nahezu allen innerstädtischen und mit Wohnbebauung versehenen Hauptverkehrsstraßen Tempo 30 vor (vgl. Abbildung 11).

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

**Abbildung 11:** Flächendeckendes Tempo 30 in den bewohnten, innerstädtischen Lagen (Umsetzungsempfehlung)



## 2.4 Umsetzungsstand der Maßnahmen der letzten Lärmaktionsplanung (LAP Runde II)

Der aktuelle Umsetzungsstand der Maßnahmen aus dem letzten Lärmaktionsplanung wird im Folgenden dargestellt (Stand: November 2020). Der Tabelle 7 sind die bereits umgesetzten Maßnahmen, der Tabelle 8 die sich in Planung befindlichen Maßnahmen und der Tabelle 9 die nicht umgesetzten Maßnahmen zu entnehmen. Die Gründe der nicht erfolgten Umsetzung werden genannt.

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

**Tabelle 7:** Umgesetzte Maßnahmen aus dem letzten Lärmaktionsplan

<b>Straße</b> zwischen ... und ...	<b>Nr.<sup>19</sup></b>	<b>Umgesetzte Maßnahmenempfehlung / Anmerkungen</b>
<b>Stuttgarter Straße</b> ca. 150 m östlich Steinbeisstraße und Frauenstraße	E1	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt
	E18	Straßenraumgestaltung durch Fahrstreifenreduzierung von vier auf zwei Fahrstreifen
<b>Stuttgarter Straße</b> Zeppelinstraße und Hauptstraße	E8	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags <b>bis</b> Realisierung Fahrbahnsanierung E1  Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags <b>auch nach</b> Realisierung Fahrbahnsanierung E1 <i>Anmerkung: Umsetzung ausgeweitet auf Kornbergstraße bis Hauptstraße</i>
	E18	Straßenraumgestaltung durch Anlage von beidseitigen Schutzstreifen
<b>Stuttgarter Straße</b> Kornbergstraße und Frauenstraße	E18	Straßenraumgestaltung durch Anlage von beidseitigen Schutzstreifen
	<b>Ulmer Straße</b> Beundstraße und Osttangente	E2
E19		Straßenraumgestaltung durch Entfall des Linksabbiegefahrstreifens bzw. Mittelspur <i>Anmerkung: Mittelspur zugunsten Gehwegen und Parkbuchten mit Grünflächen teilweise aufgehoben</i>  Straßenraumgestaltung durch Anlage von beidseitigen Schutzstreifen sowie einseitigem Parkstreifen <i>Anmerkung: Schutzstreifen westlich Beundstraße bis Mozartstraße / Radfahrstreifen östlich bis Osttangente angelegt</i>
<b>Ulmer Straße</b> Heinrich-Kleist-Straße und Goethestraße	E9	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags <b>bis</b> Realisierung Fahrbahnsanierung E2 <i>Anmerkung: aus städtebaulichen Gründen dauerhaft Tempo 30 umgesetzt, unabhängig von Maßnahme E2</i>
	<b>Hauptstraße</b> Schmalzgartenweg und Salacher Straße	E11a
E11b		Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags <b>bis</b> Realisierung Fahrbahnsanierung E5 <i>Anmerkung: aus städtebaulichen Gründen dauerhaft Tempo 30 umgesetzt, unabhängig von Maßnahme E5</i>
<b>Poststraße</b> Steinbeisstraße und Scheerstraße	E13	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags / Tempo 30-Zone

<sup>19</sup> Um eine Zuordnung der Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung (LAP) Runde II zu ermöglichen, wurde die Bezeichnung der Maßnahmennummer aus dem LAP Runde II übernommen.

**Tabelle 8:** In Planung befindliche Maßnahmen aus dem letzten Lärmaktionsplan

<b>Straße</b> zwischen ... und ...	<b>Nr. <sup>19</sup></b>	<b>In Planung befindliche Maßnahmenempfehlung / Anmerkungen</b>
<b>Ulmer Straße</b> Karl-Liebknecht-Straße und Querspange Salach	E23	Straßenraumgestaltung durch Fahrstreifenreduzierung und Rekultivierung der ehemaligen Fahrbahnbereiche <i>Anmerkung: Rückbauplanung des Landes</i>
<b>Salacher Straße</b> Hauptstraße und Leibnizstraße	E3	Fahrbahnsanierung, nach Möglichkeit mit lärmminderndem Asphalt
	E20	Straßenraumgestaltung durch Anlage von Schutzstreifen <i>Anmerkung: Vorschlag u.a. aus Radkonzeption des Landkreises</i>
<b>Hindenburgstraße</b> Krummstraße und Jahnstraße	E4	Fahrbahnsanierung, nach Möglichkeit mit lärmminderndem Asphalt <i>Anmerkung: Umsetzung für 2021 geplant</i>
<b>Hohenstaufenstraße, Hauptstraße</b> Brunnweilerstraße und Hindenburgstraße	E5	Fahrbahnsanierung, nach Möglichkeit mit lärmminderndem Asphalt <i>Anmerkung: langfristig geplant; <u>kein Lärmbrennpunkt mehr</u> zwischen Brunnweilerstraße und Salacher Straße, da nicht kartiert</i>

 Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

 Bericht (Entwurf)  
 01. Juli 2021

**Tabelle 9:** Nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem letzten Lärmaktionsplan

<b>Straße</b> zwischen ... und ...	<b>Nr. <sup>19</sup></b>	<b>Nicht umgesetzte Maßnahmenempfehlung / Anmerkungen</b>
<b>Knotenpunkt Stuttgarter Straße / Ulmer Straße / Scheerstraße</b>	E17	Umbau zu kleinem Kreisverkehr <i>Anmerkung: Planung lag bereits 2015 vor und war beschlossen, wurde aber zeitlich hinter den Bau der Mühlbachtrasse zurückgestellt</i>
<b>Ulmer Straße</b> Heinrich-Kleist-Straße und Goethestraße	E9	<b>Keine</b> Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h <b>nach</b> Realisierung Fahrbahnsanierung E2 <i>Anmerkung: entfällt, da aus städtebaulichen Gründen Tempo 30 dauerhaft umgesetzt, unabhängig von Maßnahme E2</i>
<b>Hauptstraße</b> Schmalzgarten und Salacher Straße	E11a	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts <b>auch nach</b> Realisierung Fahrbahnsanierung E5 <i>Anmerkung: entfällt, da aus städtebaulichen Gründen Tempo 30 dauerhaft ganztags umgesetzt, unabhängig von Maßnahme E5; <u>kein Lärmbrennpunkt mehr</u>, da nicht kartiert</i>
<b>Hauptstraße</b> Salacher Straße und Schloss-Straße	E11b	<b>Keine</b> Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h <b>nach</b> Realisierung Fahrbahnsanierung E5 <i>Anmerkung: entfällt, da aus städtebaulichen Gründen Tempo 30 dauerhaft umgesetzt, unabhängig von Maßnahme E5</i>

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**

**Runde III**

Bericht (Entwurf)

01. Juli 2021

<b>Straße</b> zwischen ... und ...	<b>Nr. <sup>19</sup></b>	<b>Nicht umgesetzte Maßnahmenempfehlung / Anmerkungen</b>
<b>Hauptstraße</b> Schloss-Straße und Stuttgarter Straße	E22	Straßenraumumgestaltung durch Anlage von Radfahrstreifen  <i>Anmerkung: Anlage von Radfahrstreifen war bereits 2015 beschlossen, wurde aber von Gemeinderat abgelehnt (keine Radfahrstreifen auf Hauptstraßenbrücke), zukünftig wird Hauptstraßenbrücke zurückgebaut; <u>kein Lärmbrennpunkt mehr</u>, da nicht kartiert</i>
<b>Jahnstraße</b> Charlottenstraße und Hauptstraße	E10	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags  <i>Anmerkung: noch nicht umgesetzt; <u>kein Lärmbrennpunkt mehr</u>, da nicht kartiert, neue Hauptstraßenführung erfolgt über Hindenburgstraße</i>
<b>Holzheimer Straße</b> Ortseingangsbe- reich am Beginn der Wohnbebauung	E21	Straßenraumumgestaltung durch Mittelinsel inklusive Querungshilfe für Radfahrer  <i>Anmerkung: Vorschlag Querungshilfe u.a. aus Radkonzeption des Landkreises, noch keine Planung vorhanden, aber Umsetzung vorstellbar; <u>kein Lärmbrennpunkt mehr</u>, da nicht kartiert</i>

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

Die Maßnahmenplanung konzentriert sich auf den vom Kfz-Verkehr verursachten Lärm im Untersuchungsstraßennetz. Auf Basis der neuen Kartierung wird die Aktualität der empfohlenen Maßnahmen aus dem vorherigen Lärmaktionsplan geprüft und ob deren Anwendungsmöglichkeit weiterhin an den Lärmbrennpunkten fortbesteht. Hierbei werden die folgenden, kurz- und mittelfristig realisierbaren Handlungsmöglichkeiten berücksichtigt:

- Fahrbahnoberflächen,
- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit,
- Verstetigung des Verkehrsflusses und
- Straßenraumgestaltung.

Für die zwei neuen Straßenabschnitte, die die Auslösewerte überschreiten, werden analog der Maßnahmenplanung des letzten Lärmaktionsplans mögliche Maßnahmen empfohlen. Auf die noch offenen Maßnahmen an ehemaligen Lärmbrennpunkten wird kurz eingegangen.

Bei der Fortschreibung der Maßnahmen werden auch die Empfehlungen aus dem aktuell beschlossenen Tempo 30 Konzept berücksichtigt.

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

#### **3.1 Straßenverkehr**

##### **3.1.1 Fahrbahnoberflächen**

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

Erfahrungen<sup>20</sup> mit dem lärmoptimierten Asphalt LOAD zeigen Lärminderungen von im Mittel bis zu 3 dB(A) bei 50 km/h. In Frage kommen auch dünne Asphaltdeckschichten im Heißeinbau auf Versiegelung (DSH-V Deckschichten) und der lärmarme Splittmastixasphalt (SMA LA). DSH-V Deckschichten können

---

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

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

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

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

Der vorherige Lärmaktionsplan empfahl eine Fahrbahnsanierung nur für Straßenabschnitte, in denen gesonderte, im Rahmen des Lärmaktionsplans (Modellprojekt Lärmsanierung) durchgeführte Berechnungen des Regierungspräsidiums Stuttgart (RPS) Überschreitungen der Lärmsanierungs-Auslösewerte von  $L_{DEN} > 67 \text{ dB(A)}$ ,  $L_{Night} > 57 \text{ dB(A)}$  ergaben. Anhand dieses Kriteriums und der korrigierten Lärmpegelwerte der aktuellen Lärmkartierung (Kapitel 2.1.1) wurden die Straßenabschnitte erneut vorgeprüft. Die bereits mit lärmminderndem Asphalt umgesetzten bzw. in Planung und aktuell in Umsetzung befindlichen Fahrbahnsanierungen wurden hierbei berücksichtigt. Die neuen Straßenabschnitte mit Lärmbetroffenheiten wurden ebenfalls nach den o.g. Kriterien überprüft. Demnach kann die Empfehlung zur Fahrbahnsanierung mit besonders lärmmindernd wirkenden Asphaltdeckschichten für die in der Tabelle 10 dargestellten Lärmbrennpunkte getroffen werden. Die Empfehlungen bestätigen nur teilweise die noch offenen Maßnahmen aus dem vorherigen Lärmaktionsplan (Hindenburgstraße, Hauptstraße und Salacher Straße). Neue Empfehlungen sind für Abschnitte der Göppinger Straße, Stuttgarter Straße und Ulmer Straße hinzugekommen. Die zusammengefassten Ergebnisse sind in der Abbildung 12 dargestellt.

**Tabelle 10:** Empfehlungen für eine Fahrbahnsanierung mit lärmmindernd wirkenden Asphaltdeckschichten

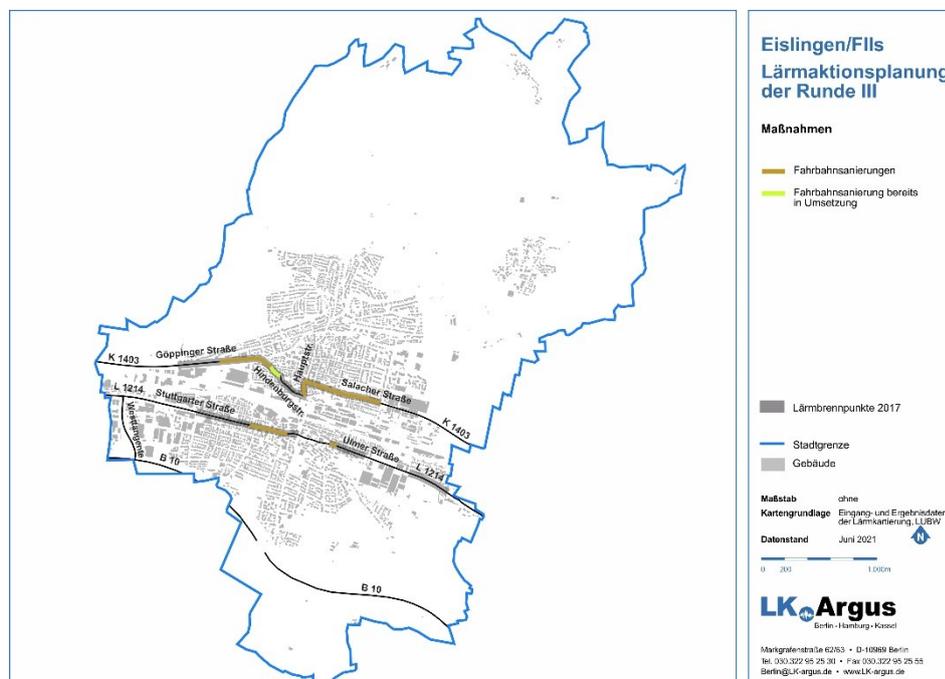
<b>Straße</b> zwischen ... und ...	<b>Nr. 19</b>	<b>Empfehlung</b> <b>LAP II</b>	<b>Empfehlung</b> <b>LAP III</b>
<b>Göppinger Straße</b> Weingartenstraße und Krummstraße	-	nein	(ja)*
<b>Hindenburgstraße</b> Krummstraße und Jahnstraße	E4	ja	ja bereits in Planung im Abschnitt Krummstraße bis Olgastraße <i>aktuell in Umsetzung im Abschnitt Olgastraße bis Jahnstraße</i>

<b>Straße</b> zwischen ... und ...	<b>Nr. 19</b>	<b>Empfehlung LAP II</b>	<b>Empfehlung LAP III</b>
<b>Hauptstraße</b> Salacher Straße und Hindenburg- straße	E5	ja	(ja)** bereits in Planung
<b>Salacher Straße</b> Hauptstraße und Leibnizstraße	E3	ja	ja bereits in Planung
<b>Stuttgarter Straße</b> Frauenstraße und Hauptstraße	-	nein	ja <i>bereits umgesetzt im Abschnitt Mühlbachstraße bis Hauptstraße</i>
<b>Ulmer Straße</b> Heinrich-Kleist-Straße und Beund- straße	-	nein	ja

\* Pegel nur punktuell über 67 / 57 dB(A), aufgrund von Fahrbahnschäden ist eine Fahrbahnsanierung dennoch sinnvoll.

\*\* Keine Pegel über 67 / 57 dB(A), aufgrund von Fahrbahnschäden ist eine Fahrbahnsanierung dennoch sinnvoll, zudem befindet sich die Maßnahme bereits in der Planung.

**Abbildung 12:** Empfehlungen für eine Fahrbahnsanierung mit besonders lärmindernd wirkenden Asphaltdeckschichten



### **3.1.2 Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit**

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

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

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

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

Die im Lärmaktionsplan der Runde II durchgeführte akustische und verkehrliche Vorprüfung wird für die bestehenden Lärmbrennpunkte, in denen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt erneut durchgeführt. Dabei kommen die gleichen Bewertungskriterien zur Anwendung. Ein akustischer Nachweis nach dem Berechnungsverfahren der RLS-90 und eine rechtliche Bewertung der Brennpunktbereiche wie im vorherigen Lärmaktionsplan (Modellprojekt Lärmsanierung) sind jedoch kein Gegenstand der Lärmaktionsplan-Fortschreibung. Allerdings wird für den Lärmaktionsplan der Runde III (auch) auf die Erkenntnisse des im Mai 2021 vom Rat der Stadt Eislingen beschlossenen Konzeptes für ein flächendeckendes Tempo 30 in Eislingen zurückgegriffen.

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

Nach § 45 StVO können die Straßenverkehrsbehörden verkehrsbeschränkende Maßnahmen „zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm“ anordnen. Ihnen dienen hierbei die „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum

Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien-StV)“ als Orientierungshilfe.

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

### Prüfung der Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Das Verfahren zur Auswahl geeigneter Straßenabschnitte für eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h erfolgte wie im vorherigen Lärmaktionsplan nach den folgenden Kriterien. Es wurden die Straßenabschnitte ausgewählt:

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

Die auf Basis der korrigierten Kartierungsergebnisse definierten Lärmbrennpunkte sind in der Tabelle 11 aufgeführt. Nicht mit angegeben sind die Lärmbrennpunkte, in denen bereits im Bestand die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorliegt.

**Tabelle 11:** Auf Basis der Lärmkartierung vorausgewählte Straßenabschnitte zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Prüfabschnitt	Anwendungsmöglichkeit der Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	
	Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)
Hindenburgstraße, Abschnitt Krummstraße bis Jahnstraße	■	■
Hindenburgstraße, Abschnitt Jahnstraße bis Hauptstraße	■	■

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

Prüfabschnitt	Anwendungsmöglichkeit der Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	
	Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)
Salacher Straße, Abschnitt Hauptstraße bis Leibnizstraße	■	■
Ulmer Straße, Abschnitt Goethestraße bis Mozartstraße	■	■
Ulmer Straße, Abschnitt Karl-Liebnecht-Straße bis Höhe Wehrstraße	□ <sup>21</sup>	□ <sup>21</sup>

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

Die vorausgewählten Straßenabschnitte aus Tabelle 11 wurden anschließend einer Vorprüfung zu folgenden abwägungsrelevanten Belangen unterzogen:

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

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

#### Verkehrsverlagerungen

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

<sup>21</sup> Die im Rahmen des Konzeptes „Flächendeckendes Tempo 30 für die Große Kreisstadt Eislingen / Fils“ durchgeführte Lärmberechnung nach der Berechnungsvorschrift der RLS-90 (und somit für die Anordnung von Tempo 30 rechtlich maßgebende Berechnungsvorschrift) zeigt für den Lärmbrennpunkt der Ulmer Straße im Abschnitt Karl-Liebnecht-Straße bis Höhe Wehrstraße überwiegend Immissionspegel an den Fassaden der angrenzenden Wohngebäude von  $L_{Tag} < 65 \text{ dB(A)}$ ,  $L_{Night} < 55 \text{ dB(A)}$ . Eine Anordnungsmöglichkeit von Tempo 30 aus Gründen des Lärmschutzes würde für den Untersuchungsabschnitt bereits im Rahmen der v.g. Untersuchung ausgeschlossen.

mehr als 20 %, erwartet wird.<sup>22</sup> Hierzu wurde für jeden einzelnen Prüfabschnitt qualitativ eingeschätzt, ob potenzielle Ausweichstrecken vorhanden und akustisch relevante Verlagerungseffekte zu erwarten sind.

Unproblematische Verlagerungseffekte sind vornehmlich großräumig auf die Ortsumgehungen B 10 zu erwarten. Eine ausführliche Einschätzung enthält Tabelle 12.

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

**Tabelle 12:** Einschätzung zu möglichen Verkehrsverlagerungseffekten durch Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

<b>Prüfabschnitt</b>	<b>Einschätzung hinsichtlich zu erwartender Auswirkungen auf Alternativrouten</b>	<b>Tempo 30 ist möglich (keine Verlagerung)</b>
Hindenburgstraße, Abschnitt Krummstraße bis Jahnstraße	Verkehrsverlagerungen in das umliegende untergeordnete Straßennetz infolge einer Ausweisung des Prüfabschnittes mit Tempo 30-Streckengeschwindigkeit sind nicht zu erwarten. Auf der Alternativroute über die Weingartenstraße gilt bereits Tempo 30. Sie ist Bestandteil einer Tempo 30-Zone. Die Route wird bereits im Bestand als Alternative für die Hindenburg- und Jahnstraße genutzt. Im Zusammenhang mit der in der Alternativroute im Zuge der Tempo 30-Zonen geltenden Rechts-vor-Links-Regelung entstehen kaum Reisezeitvorteile gegenüber der Route über die Hindenburgstraße.	ja
Hindenburgstraße, Abschnitt Jahnstraße bis Hauptstraße	Mit einer unerwünschten Verlagerung von Verkehr auf die umliegenden Nebennetzstraßen ist nicht zu rechnen. Alle direkt umliegenden Nebennetzstraßen sind in Tempo 30-Zonen mit Rechts-vor-Links-Vorfahrtregelung integriert und ermöglichen keine Reisezeitgewinne. Eine Alternativroute besteht im Hauptstraßennetz über die Verbindung Jahnstraße – Hauptstraße. Der Fahrweg ist hier allerdings länger im Vergleich zur Benutzung des Abschnittes über die Hindenburgstraße. Zudem wird für die Jahnstraße im Ergebnis des Konzeptes für ein flächendeckendes Tempo 30 in Eislingen ebenfalls eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen (Lärmschutz) und in der Hauptstraße gilt bereits Tempo 30. Im Vergleich zum Bestand mit Tempo 50 sowohl in der Jahn- als auch in der Hindenburgstraße sind demnach keine Verkehrsverlagerungen infolge der Tempo 30-Regelungen zu erwarten.	ja

<sup>22</sup> Dies entspricht etwa einer Erhöhung von 1 dB(A); Änderungen gelten ab 1 bis 2 dB(A) als wahrnehmbar.

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

<b>Prüfabschnitt</b>	<b>Einschätzung hinsichtlich zu erwartender Auswirkungen auf Alternativrouten</b>	<b>Tempo 30 ist möglich (keine Verlagerung)</b>
Salacher Straße, Abschnitt Hauptstraße bis Leibnizstraße	<p>Verkehrsverlagerungen in das umliegende untergeordnete Straßennetz infolge einer Ausweisung des Prüfabschnittes der Salacher Straße mit Tempo 30-Streckengeschwindigkeit sind nicht zu erwarten. Für die denkbare Alternativroute über die Leibnizstraße und die Talstraße wird im Ergebnis des Konzeptes für ein flächendeckendes Tempo 30 in Eislingen mit der darin enthaltenen Neukonzeption des Straßennetzes ebenfalls eine Tempo 30-Empfehlung getroffen. Beide Straßen sollen in die umliegende Tempo 30-Zone integriert werden. Der Linienbusverkehr erfordert jedoch eine Bevorrechtigung im Zuge dieser beiden Straßen. Wegen des Ausbaustandes von Leibniz- und Talstraße mit einem vor allem auf die Erschließungsfunktion und nicht auf die Verbindungsfunktion ausgerichteten Fahrbahnquerschnitt mit anliegendem fahrbahnbegleitendem Parken sind jedoch keine Reisezeitvorteile gegenüber der Route über die Salacher Straße zu erwarten. Alle weiteren nördlich der Salacher Straße gelegenen Wohnstraßen sind aufgrund der Tempo 30-Zone mit Rechtsvor-Links-Vorfahrtregelung keine Reisezeitvorteile bietenden Alternativen zur Salacher Straße.</p> <p>Verkehrsverlagerungen in die Schloss-Straße sind denkbar. Die Schloss-Straße führt durch ein Gewerbegebiet. Negative Auswirkungen in Bezug auf eine Verlagerung der Lärmbetroffenheiten von der Salacher Straße in die Schloss-Straße sind somit nicht zu erwarten.</p>	ja
Ulmer Straße, Abschnitt Goethestraße bis Mozartstraße	<p>Verkehrsverlagerungen in das umliegende untergeordnete Straßennetz infolge einer Ausweisung des Prüfabschnittes der Ulmer Straße mit Tempo 30-Streckengeschwindigkeit sind aufgrund fehlender attraktiver Routenalternativen nicht zu erwarten. Die nördlich der Ulmer Straße parallel verlaufende Wilhelmstraße bietet aufgrund der Tempo 30-Zone mit Rechtsvor-Links-Vorfahrtregelung keine Reisezeitvorteile gegenüber der Ulmer Straße. Großräumig ist die rund 500 m südlich verlaufende und autobahnähnlich ausgebaute B10 eine Alternative. Verkehrsverlagerungen dorthin sind aus verkehrlicher und akustischer Sicht grundsätzlich erwünscht.</p>	ja

Vereinbarkeit mit dem öffentlichen Personennahverkehr

Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann zu einer Verlängerung der Bus-Fahrzeit führen. Die Stärke der Betriebseinschränkungen lässt sich im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht konkret ermitteln. Es kann daher nur ein Hinweis gegeben werden, bei welchen Prüfabschnitten größere Betriebseinschränkungen möglich sind. Um zu klären, inwiefern Einschränkungen

tatsächlich vorliegen, wird empfohlen, die öffentlichen Verkehrsbetriebe einzu-  
beziehen. Eine ausführliche Einschätzung enthält Tabelle 13.

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)

01. Juli 2021

**Tabelle 13:** Einschätzung zu Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr (ÖPNV)  
durch Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

<b>Prüfabschnitt</b>	<b>Einschätzung hinsichtlich zu erwartender Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr</b>	<b>Tempo 30 ist möglich (keine ÖPNV-Einschränkungen)</b>
Hindenburgstraße, Abschnitt Krummstraße bis Jahnstraße	Auf der Hindenburgstraße erfolgt ein regelmäßiger Busverkehr. Die Reisezeitverluste durch eine Tempo 30-Anordnung sind für den Abschnitt Krummstraße bis Jahnstraße als gering zu bewerten, da für den Busverkehr auf dem rund 150 m langen Abschnitt infolge des Knotens Hindenburgstraße / Jahnstraße (Kreisverkehr) und eines Haltestellenstandortes die Brems- und Beschleunigungsvorgänge überwiegen.	ja
Hindenburgstraße, Abschnitt Jahnstraße bis Hauptstraße	Auf der Hindenburgstraße erfolgt ein regelmäßiger Busverkehr. Die Reisezeitverluste durch eine Tempo 30-Anordnung sind für den Abschnitt Jahnstraße bis Hauptstraße als gering zu bewerten, da für den Busverkehr auf dem rund 300 m langen Abschnitt infolge der Knotenpunkte Hindenburgstraße / Jahnstraße und Hindenburgstraße / Hauptstraße (jeweils Kreisverkehre) und eines Haltestellenstandortes die Brems- und Beschleunigungsvorgänge überwiegen.	ja
Salacher Straße, Abschnitt Hauptstraße bis Leibnizstraße	Auf der Salacher Straße erfolgt ein regelmäßiger Busverkehr. Die Reisezeitverluste durch eine Tempo 30-Anordnung sind für den Abschnitt Hauptstraße bis Leibnizstraße als gering zu bewerten, da für den Busverkehr auf dem rund 700 m langen Abschnitt infolge der Knotenpunkte Salacher Straße / Hauptstraße (Kreisverkehr), Salacher Straße / Lessingstraße (Lichtsignalanlage) und Salacher Straße / Leibnizstraße (Kreisverkehr) sowie zwei Haltestellenstandorten die Brems- und Beschleunigungsvorgänge einen wesentlichen Anteil am Fahrverlauf ausmachen.	ja
Ulmer Straße, Abschnitt Goethestraße bis Mozartstraße	Auf der Ulmer Straße erfolgt ein regelmäßiger Busverkehr. Die Reisezeitverluste durch eine Tempo 30-Anordnung sind für den Abschnitt Goethestraße bis Mozartstraße als gering zu bewerten, da für den Busverkehr auf dem rund 150 m langen Abschnitt infolge des Knotenpunktes Ulmer Straße / Mozartstraße (Lichtsignalanlage) und eines Haltestellenstandortes die Brems- und Beschleunigungsvorgänge überwiegen.	ja

Stadt Eislingen/Fils

**Lärmaktionsplan**

**Runde III**

Bericht (Entwurf)

01. Juli 2021

Vereinbarkeit mit der Lichtsignalkoordinierung

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

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

Vorsorge für den Radverkehr

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

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

Die Tabelle 14 zeigt abschließend, an welchen Straßenabschnitten eine Geschwindigkeitsreduzierung für den Radverkehr sinnvoll ist und an welchen Straßenabschnitten anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen bereits bestehen. Die angegebenen Kfz-Verkehrsstärken sind Bestandsdaten. Für die Bewertung der Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr wurden die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, Ausgabe 2010) herangezogen.

**Tabelle 14:** Einschätzung zur Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr im Zusammenhang mit der Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Prüfabschnitt	Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr	Tempo 30 ist sinnvoll (Radverkehr)
Hindenburgstraße, Abschnitt Krümmstraße bis Jahnstraße	Der Radverkehr wird in Teilen durch Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Die Kfz-Verkehrsstärke beträgt rund 15.000 Kfz/24h. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 ist für den Radverkehr aufgrund der nur ein Teilen vorhandenen Radverkehrsanlagen eine sinnvolle Ergänzung.	ja

<b>Prüfabschnitt</b>	<b>Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr</b>	<b>Tempo 30 ist sinnvoll (Radverkehr)</b>
Hindenburgstraße, Abschnitt Jahnstraße bis Hauptstraße	In diesem Abschnitt gibt es keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Die Kfz-Verkehrsstärke beträgt bis zu 5.000 Kfz/24h. Nach der ERA 2010 ergibt dies einen Belastungsbereich, der eine Einrichtung von Radfahrinfrastruktur erfordert. Tempo 30 ist im Sinne des Radverkehrs.	ja
Salacher Straße, Abschnitt Hauptstraße bis Leibnizstraße	In diesem Abschnitt gibt es keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Die Planungen (Radverkehrskonzeption Landkreis Göppingen) sehen für die Salacher Straße Schutzstreifen für den Radverkehr vor. Die Kfz-Verkehrsstärke beträgt bis zu 20.000 Kfz/24h. Nach der ERA 2010 ergibt dies einen Belastungsbereich, der eine Einrichtung von Radfahrinfrastruktur erfordert. Tempo 30 ist im Sinne des Radverkehrs.	ja
Ulmer Straße, Abschnitt Goethestraße bis Mozartstraße	Der Radverkehr wird durchgängig durch Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Die Kfz-Verkehrsstärke beträgt rund 15.000 Kfz/24h. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 ist für den Radverkehr aufgrund der durchgängig vorhandenen Radverkehrsanlagen nicht unbedingt erforderlich	bedingt

### Bebauungs- und Nutzungsstruktur

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

In der Tabelle 15 wird die Bebauungs- und Nutzungsstruktur je Lärmbrennpunkt mit Schlussfolgerung dargestellt.

**Tabelle 15:** Einschätzung zur Bebauungs- und Nutzungsstruktur im Zusammenhang mit der Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

<b>Prüfabschnitt</b>	<b>Bebauungs- und Nutzungsstruktur</b>	<b>Tempo 30 ist möglich (Bebauung)</b>
Hindenburgstraße, Abschnitt Krummstraße bis Jahnstraße	Einige Bauten stehen direkt am Straßenrand. Mischgebiet auf der Nordseite, Wohngebiet auf der Südseite nach FNP. Wohnhäuser und die Gaststätte Waldhorn.	ja

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

<b>Prüfabschnitt</b>	<b>Bebauungs- und Nutzungsstruktur</b>	<b>Tempo 30 ist möglich (Bebauung)</b>
Hindenburgstraße, Abschnitt Jahnstraße bis Hauptstraße	Die Randbebauung steht ohne Vorgärten /-plätze direkt am Straßenraum. Mischgebiet nach FNP. Weiterhin fördert die Lage zwischen zwei Kreisverkehren die Einhaltung einer geringeren Höchstgeschwindigkeit.	ja
Salacher Straße, Abschnitt Hauptstraße bis Leibnizstraße	Die Räume sind verdichtet. Richtung Osten gibt es lockerere Bebauung. Mischgebiet und Grünflächen nach FNP. Nutzungsstruktur ist durch Wohnbebauung, Einzelhandel sowie Kirche und Friedhof geprägt. Der Straßenabschnitt ist ein Teil des Stadtzentrums in der Nordstadt.	ja
Ulmer Straße, Abschnitt Goethestraße bis Mozartstraße	Die Randbebauung ist dicht. Mischgebiet nach FNP. Wohnhäuser, Gewerbebauten sowie Einzelhandel. Die Nutzungsdichte ist groß.	ja

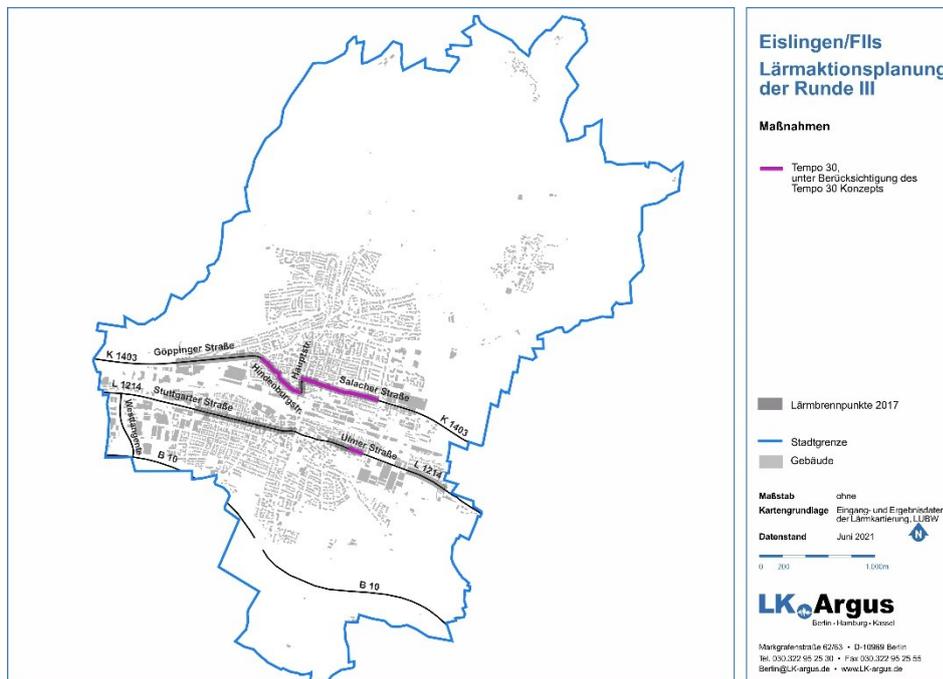
Zusammenfassung der Vorprüfung

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

- Hindenburgstraße, Abschnitt Krummstraße bis Jahnstraße,
- Hindenburgstraße, Abschnitt Jahnstraße bis Hauptstraße,
- Salacher Straße, Abschnitt Hauptstraße bis Leibnizstraße,
- Ulmer Straße, Abschnitt Goethestraße bis Mozartstraße.

Die empfohlenen Abschnitte korrespondieren mit den Abschnittsempfehlungen des Konzeptes für ein flächendeckendes Tempo 30 in Eislingen. Noch offene und die aktuellen Lärmbrennpunkte betreffende geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen aus dem letzten Lärmaktionsplan gibt es nicht mehr. Die Verortung der Straßenabschnitte im Stadtgebiet ist in der Abbildung 13 dargestellt.

**Abbildung 13:** Straßenabschnitte mit Empfehlung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit



Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**  
Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

### 3.1.3 Verstetigung des Verkehrsflusses

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

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

Gesamtverkehrsstärken in Summe des zuführenden Verkehrs in allen Knotenpunktzufahrten von bis zu 15.000 Kfz/24 Stunden können von kleinen Kreisverkehren problemlos und mit geringen Wartezeiten abgewickelt werden. In der Praxis können kleine Kreisverkehre bei günstiger Verkehrsverteilung – weitgehend gleichmäßige Verteilung des Verkehrsaufkommens auf alle Kreiszufahrten

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

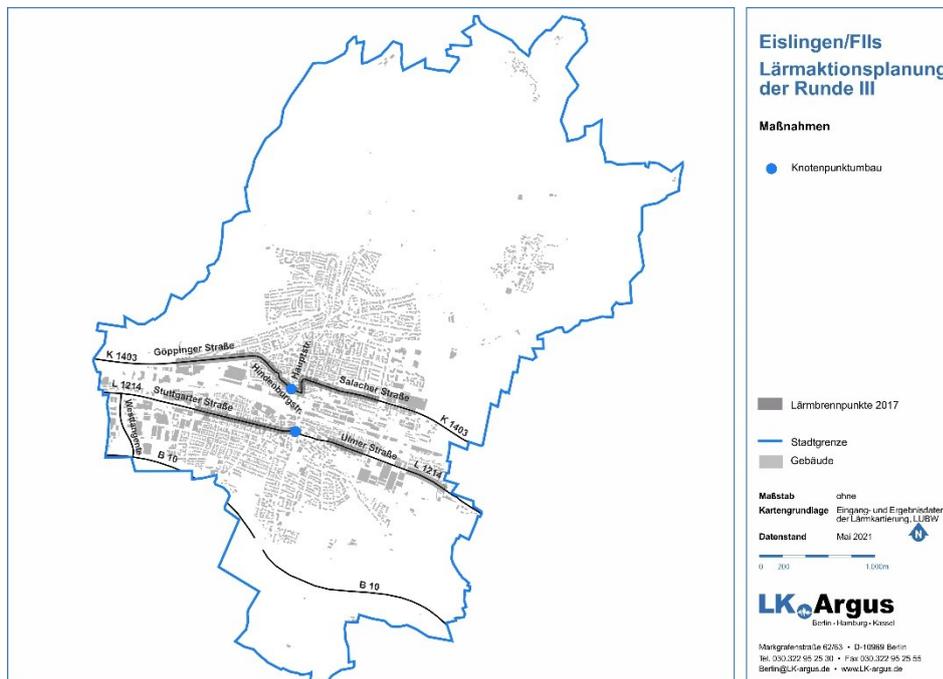
Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

– bei Gesamtverkehrsstärken von bis zu 25.000 Kfz/24 Stunden mit ausreichender Verkehrsqualität betrieben werden. (FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006) Kleine Kreisverkehre benötigen in der Regel einen Außendurchmesser von mindestens 26 m. Gelten besondere Anforderungen, zum Beispiel durch den öffentlichen Verkehr (Befahrbarkeit durch Gelenkbusse und sonstige Großfahrzeuge), sind Außendurchmesser von bis zu 35 m vorzusehen.

Innerhalb der Vorprüfung wurde der an den Knotenpunkten vorhandene und für einen kleinen Kreisverkehr notwendige Platz anhand von Luftbildern abgeschätzt. Zudem wurden die am Knoten anliegenden Verkehrsstärken des Bestandes verwendet. Nach diesen Kriterien ist kein lärmbelasteter Knotenpunkt mit LSA für einen Umbau zu einem kleinen Kreisverkehr geeignet. Aufgrund der nur vereinzelt stehenden Anlagen ist auch eine LSA-Koordinierung wenig sinnvoll.

Bestehende Planungen sehen Kreisverkehre an den Knotenpunkten Hindenburgstraße / Schillerstraße / Verlängerung Mühlenbachstraße (aktuell keine LSA) sowie Stuttgarter Straße – Ulmer Straße / Scheerstraße (aktuell LSA) vor. Bei beiden Knotenpunkten handelt es sich um Lärmbrennpunkte, wobei der Knotenpunkt Hindenburgstraße / Schillerstraße / Verlängerung teilweise an einem neuen Lärmbrennpunkt liegt. Der Knotenpunktumbau Stuttgarter Straße – Ulmer Straße / Scheerstraße war bereits im letzten Lärmaktionsplan als Maßnahmenempfehlung Nr. E17 enthalten. Die Planung der Kreisverkehre stehen in Verbindung mit dem Vorhaben des Rückbaus der Hauptstraßenbrücke und Errichtung einer neuen Querung über die Eisenbahntrasse bzw. Fils in Verlängerung der Mühlenbachstraße. Die neue Querungsmöglichkeit bewirkt eine Verlagerung der Verkehrsströme. Ein Abgleich der derzeit am Knotenpunkt vorhandenen Verkehrsstärken ist daher wenig aussagefähig. Hinsichtlich der Verkehrsqualität und des zu berücksichtigenden Raumbedarfs bedarfs es einer intensiven Planung bei der auch die weiteren räumlichen Gegebenheiten, die Belange des öffentlichen Verkehrs, des Fußverkehrs, der Schulwegsicherung und der Radnetzplanung (Anlage einer kreisumlaufenden Radverkehrsführung am Knotenpunkt Stuttgarter Straße – Ulmer Straße / Scheerstraße) zu berücksichtigen sind. Da der Umbau einer Kreuzung in einen Kreisverkehr kostenintensiv ist, sollten neben einer lärmindernden Wirkung auch weitere positive Effekte wie eine gesteigerte Leistungsfähigkeit und eine höhere Verkehrssicherheit mit dem Umbau einhergehen. Der Einbau von lärmindernden Asphalten ist zusätzlich sinnvoll.

**Abbildung 14:** Straßenabschnitte mit Empfehlungen zur Verstetigung des Verkehrsflusses



Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**  
Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

### 3.1.4 Straßenraumgestaltung

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

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

In der Stadt Eislingen/Fils gibt es vor allem Potenziale an der alten B 10 (Stuttgarter Straße – Ulmer Straße), da die Fahrbahnen aufgrund ihrer Rückstufung infolge des Baus der Ortsumgehungen B 10 überdimensioniert oder zu ungeordnet sind. Zudem fehlt meist eine anforderungsgerechte Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs. Die Probleme sind bekannt, so dass bereits Planungen vorliegen, die die Situationen vor Ort verbessern sollen.

Mehrere Planungen sind mittlerweile im Straßenverlauf der Stuttgarter Straße – Ulmer Straße umgesetzt worden. Hierzu zählen Fahrstreifenreduzierungen von vier auf zwei Fahrspuren zugunsten von Radverkehrsanlagen in der Stuttgarter

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

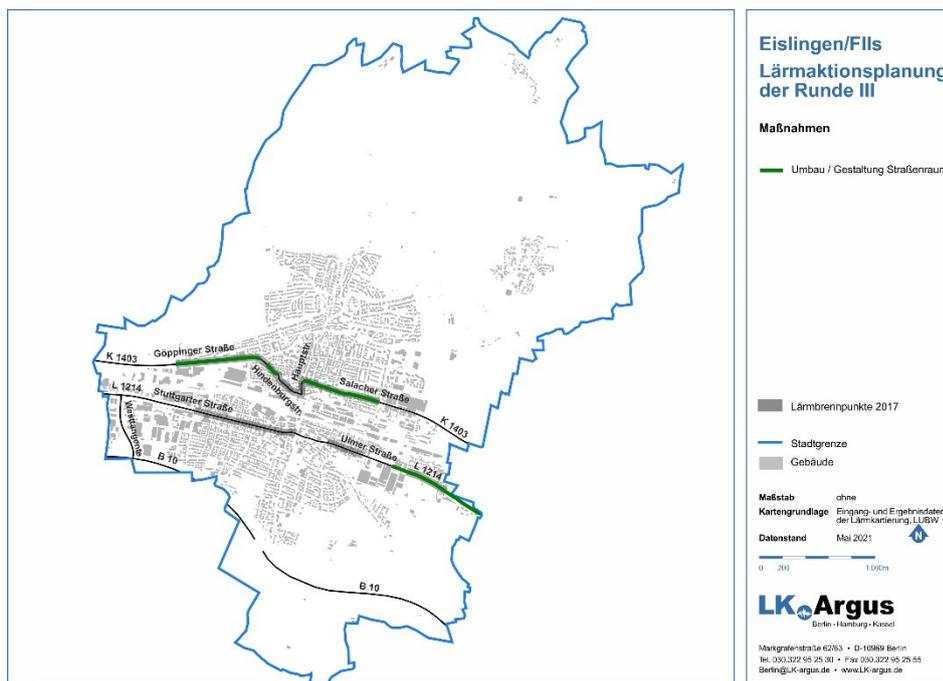
Straße zwischen 150 m östlich Steinbeisstraße und Frauenstraße (Maßnahme Nr. E18 aus der LAP Runde II) sowie eine teilweise Aufhebung der Mittelspur (Linksabbiegefahrstreifen) zugunsten von Radverkehrsanlagen, Gehwegen und Parkbuchten mit Grünflächen in der Ulmer Straße zwischen Beundstraße und Osttangente (Maßnahme Nr. E19 aus der LAP Runde II) (vgl. Kapitel 2.4, Tabelle 7).

Weiterhin ist in der Ulmer Straße eine Fahrstreifenreduzierung auf zwei Fahrspuren zwischen Osttangente und östlicher Ortstafel (Richtung Salach) in Planung (Maßnahme Nr. E23 aus der LAP Runde II) (vgl. Kapitel 2.3.2, Kapitel 2.4 und Tabelle 8). Hierbei handelt es sich um Rückbaupläne des Landes die eine Rücknahme von Fahrstreifen und eine Rekultivierung der ehemaligen Fahrbahnbereiche vorsieht. Die Planung bezieht sich nicht nur auf den dortigen und teilweise neuen Lärmbrennpunkt, sondern geht über diesen hinaus. Sie wird als durchgängige Maßnahme zwischen Osttangente und östlicher Ortstafel (Richtung Salach) empfohlen.

Eine Umgestaltung zugunsten von Radverkehrsanlagen ist auch in der Salacher Straße zwischen Hauptstraße und Leibnizstraße geplant (Maßnahme Nr. E 20 aus der LAP Runde II) (vgl. Kapitel 2.4 und Tabelle 8). Die Einrichtung von Schutzstreifen stammt aus der Radkonzeption des Landkreises, die von der Stadt weiterentwickelt wurde. Es entstehen entweder beidseitige Schutzstreifen oder ein einseitiger Schutzstreifen und ein Parkstreifen auf der gegenüberliegenden Seite.

Für die Göppinger Straße zwischen Stadtgrenze und Krummstraße wird die Anlage von beidseitigen Radfahrstreifen entsprechend dem Radverkehrskonzept empfohlen. Die Empfehlung wird für den lärmbelasteten Abschnitt zwischen Beginn Bebauung und Krummstraße übernommen. Im angrenzenden Abschnitt der Hindenburgstraße erfolgt im Rahmen der derzeit in Umsetzung befindlichen Fahrbahnsanierung zwischen Olgastraße und Jahnstraße eine beidseitige Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr. Die Empfehlung wird ebenfalls übernommen.

**Abbildung 15:** Straßenabschnitte mit Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung



Stadt Eislingen/Fils

**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)

01. Juli 2021

### 3.1.5 Ehemalige Lärm Brennpunkte

An ehemaligen Lärm Brennpunkten - die nach der aktuellen Kartierung die Auslösewerte nicht mehr überschreiten und somit entfallen - sind keine Maßnahmenempfehlungen mehr offen.

Andere Lärm Brennpunkte sind weggefallen, weil sie nicht neu kartiert wurden. Da nicht davon ausgegangen werden kann, dass hier keine Lärmbetroffenheiten mehr vorhanden sind, ist eine Weiterverfolgung der noch offenen Maßnahmenempfehlungen sinnvoll. Dies betrifft die in der Tabelle 16 aufgeführten Straßenabschnitte. Die im Rahmen des Tempo 30 Konzepts festgelegten Tempo 30 Abschnitte werden zusätzlich aufgeführt.

**Tabelle 16:** Offene weiterzuverfolgende Maßnahmen der LAP Runde II an in Runde III unkartierten Straßenabschnitten

<b>Straße</b> zwischen ... und ...	<b>Nr. 19</b>	<b>Offene weiterzuverfolgende Maßnahmenempfehlung der LAP Runde II an in Runde III unkartierten Straßenabschnitten / Tempo 30 Konzept / Anmerkungen</b>
<b>Hauptstraße</b> Brunnweilerstraße und Salacher Straße	E5	Fahrbahnsanierung, nach Möglichkeit mit lärmminderndem Asphalt <i>Anmerkung: langfristig geplant</i>
	-	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zwischen Brunnweilerstraße und Schmalzgarten <i>Anmerkung: im Tempo 30 Konzept beschlossen</i>

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

<b>Straße</b> zwischen ... und ...	<b>Nr. 19</b>	<b>Offene weiterzuverfolgende Maßnahmenempfehlung der LAP Runde II an in Runde III unkartierten Straßenabschnitten / Tempo 30 Konzept / Anmerkungen</b>
<b>Jahnstraße</b> Charlottenstraße und Hauptstraße	E10	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags <i>Anmerkung: noch offene Maßnahmenempfehlung sowie im Tempo 30 Konzept beschlossen</i>
<b>Scheerstraße</b> Ulmer Straße und Bergstraße	E17	Umbau zu kleinem Kreisverkehr des Knotenpunkts Stuttgarter Straße / Ulmer Straße / Scheerstraße <i>Anmerkung: noch offene Maßnahmenempfehlung, Planung lag bereits vor, durch Bürgerentscheid abgelehnt, dennoch weiterempfehlen</i>
	-	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h <i>Anmerkung: im Tempo 30 Konzept beschlossen</i>
<b>Holzheimer Straße</b> Stuttgarter Straße und Eberhardstraße	-	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h <i>Anmerkung: im Tempo 30 Konzept beschlossen</i>
<b>Holzheimer Straße</b> Albstraße und Wie- senstraße	E21	Straßenraumgestaltung durch Mittelinsel inklusive Querungshilfe für Radfahrer im Ortseingangsbereich am Beginn der Wohnbebauung <i>Anmerkung: noch offene Maßnahmenempfehlung, Umsetzung vorstellbar</i>
	-	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h <i>Anmerkung: im Tempo 30 Konzept beschlossen</i>

### 3.2 Schienenverkehr

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

Im Rahmen der zweiten Fortschreibung des „Gesamtkonzepts der Lärmsanierung“ aus dem Jahr 2019 hat das EBA die noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche benannt. Für Eislingen/Fils sind demnach in drei Abschnitten der Strecke 4700 (Filstalbahn) Lärmsanierungsmaßnahmen auf einer Gesamtlänge von 2,9 km geplant. Angaben zu den Lärmsanierungsabschnitten – jedoch nur mit Angabe der Kilometrierung – sind im „Gesamtkonzept der Lärmsanierung“ vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in der Anlage 3 zu finden (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2020).

### 3.3 Wirkungsanalyse

Nachfolgend wird für die entwickelten Maßnahmen der aktuellen Lärmbrennpunkte die verkehrliche und akustische Wirkung analysiert und die Lärmminde- rungswirkung abgeschätzt.

Die verkehrsverlagernden Effekte durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wurden im Rahmen des flächendeckenden Tempo 30 Konzepts geprüft (vgl. Kapitel 2.3.2). Die Verkehrsstärken an den Lärmbrennpunkten werden hierdurch nicht nennenswert beeinflusst. Durch die anderen empfohlenen Maßnahmen werden ebenfalls keine verkehrlichen Auswirkungen auf die Kapazität der Straßen erwartet.

Eine Einschätzung der aus den Maßnahmen resultierenden Pegelminderung in dB(A) je Maßnahme zeigt die Tabelle 17.

**Tabelle 17:** Geschätzte Pegelminderung der Maßnahmenempfehlungen

<b>Maßnahme</b>	<b>Lärmbrennpunkt</b>	<b>Geschätzte Pegelminderung</b>
lärmarter Fahrbahnbelag	Göppinger Straße zwischen Weingartenstraße und Krummstraße	hoch -2 bis -5 dB(A)
	Hindenburgstraße zwischen Krummstraße und Jahnstraße ( <i>zwischen Olgastraße und Jahnstraße 2021 bereits in Umsetzung</i> )	
	Hauptstraße zwischen Salacher Straße und Hindenburgstraße	
	Salacher Straße zwischen Hauptstraße und Leibnizstraße	
	Stuttgarter Straße zwischen Frauenstraße und Hauptstraße ( <i>zwischen Mühlbachstraße und Hauptstraße bereits in 2017 umgesetzt</i> )	
	Ulmer Straße zwischen Heinrich-Kleist-Straße und Beundstraße	
Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30	Hindenburgstraße zwischen Höhe Krummstraße und Hauptstraße	hoch -2 bis -3 dB(A)
	Salacher Straße zwischen Hauptstraße und Leibnizstraße	
	Ulmer Straße zwischen Goethestraße und Mozartstraße	
Kreisverkehre (statt Lichtsignalanlagen)	Knoten Hindenburgstraße / Schillerstraße / Verlängerung Mühlbachstraße (teilweise neuer Lärmbrennpunkt)	gering -1 dB(A)
	Knoten Stuttgarter Straße – Ulmer Straße / Scheerstraße	
Straßenraumgestaltung	Göppinger Straße zwischen Beginn Bebauung und Krummstraße	gering -1 dB(A)
	Hindenburgstraße zwischen Olgastraße und Jahnstraße	
	Salacher Straße zwischen Hauptstraße und Leibnizstraße	
	Ulmer Straße zwischen Osttangente und östlicher Ortstafel (Richtung Salach)	

Die empfohlenen Maßnahmen sind in Gänze geeignet, im Bestand vorliegende sehr hohe Immissionspegel von  $L_{DEN} \geq 70$  dB(A) und  $L_{Night} \geq 60$  dB(A) an den

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

Fassaden der direkt anliegenden Wohngebäude in den untersuchten Straßenabschnitten der Hindenburgstraße, Salacher Straße und Stuttgarter Straße zu vermeiden (Tabelle 18 und Abbildung 16 bis Abbildung 19). Nur in einzelnen Abschnitten der Ulmer Straße bleiben auch bei Umsetzung der Maßnahmen weiterhin sehr hohe Immissionspegel von  $L_{DEN} \geq 70$  dB(A) und  $L_{Night} \geq 60$  dB(A) bestehen. Eine Überschreitung der Auslöswerte der Lärmaktionsplanung von  $L_{DEN} \geq 65$  dB(A) und / oder  $L_{Night} \geq 55$  dB(A) wird bei Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen für einige der untersuchten Lärmbrennpunkte weiterhin vorliegen, allerdings verbunden mit einer deutlichen Pegelminderung im Vergleich zum Bestand. Eine Unterschreitung der Auslöswerte ist mit Umsetzung der Maßnahmen ganztags für die Hauptstraße und Hindenburgstraße im Abschnitt 50 m westlich Schillerstraße bis Hauptstraße sowie tagsüber für die Ulmer Straße im Abschnitt Goethestraße bis Mozartstraße zu erwarten.

**Tabelle 18:** Prognostizierte Veränderung der Immissionspegel infolge der Maßnahmenempfehlungen für die Lärmbrennpunkte

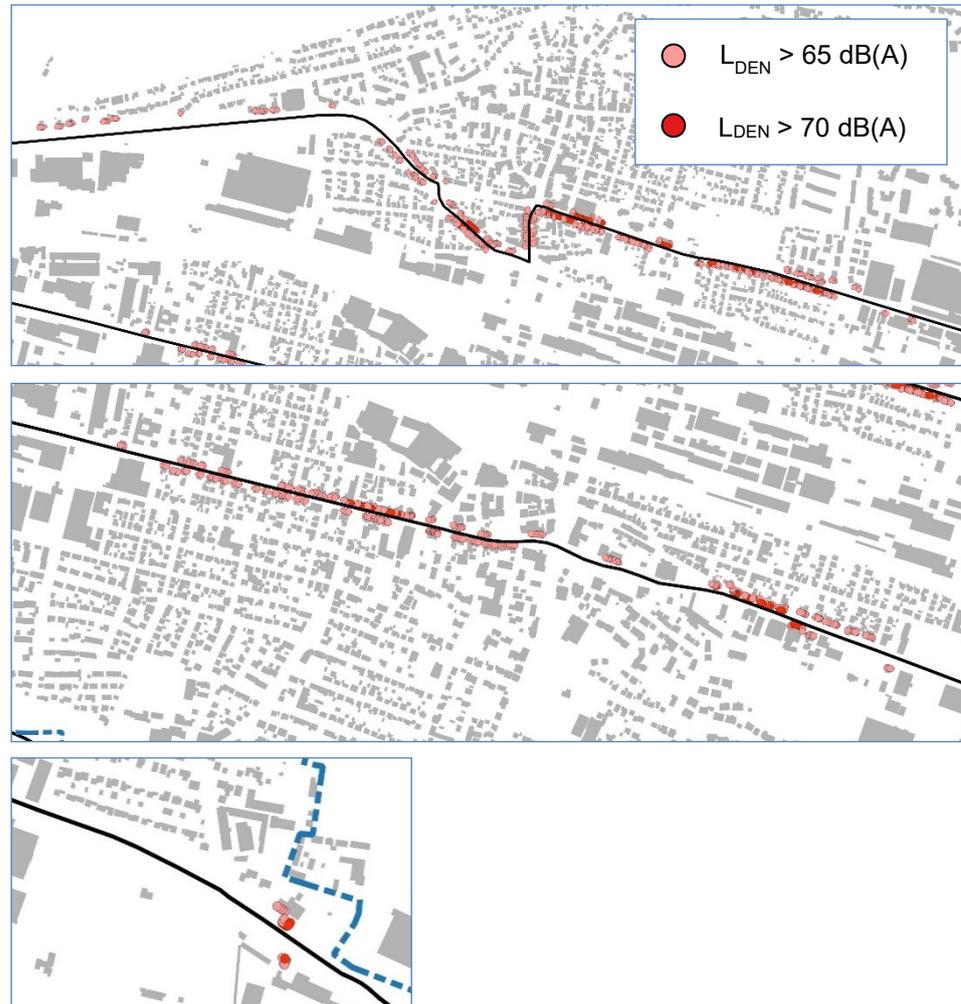
Untersuchte Lärmbrennpunkte	Immissionspegel an den Fassaden der direkt anliegenden Wohngebäude ...			
	... ohne Maßnahmen		... mit Maßnahmen (gem. Tabelle 17)	
	$L_{DEN}$	$L_{Night}$	$L_{DEN}$	$L_{Night}$
Göppinger Straße, Hindenburgstraße, Abschnitt Beginn Bebauung bis Karlstraße	$\geq 65$ dB(A)	$\geq 55$ dB(A)	( $\geq 65$ dB(A)) punktuell	( $\geq 55$ dB(A)) punktuell
Hindenburgstraße, Abschnitt Karlstraße bis 50 m westlich Schillerstraße	$\geq 70$ dB(A)	$\geq 60$ dB(A)	$< 70$ dB(A)	$< 60$ dB(A)
			$\geq 65$ dB(A)	$\geq 55$ dB(A)
Hindenburgstraße, Abschnitt 50 m westlich Schillerstraße bis Hauptstraße	$\geq 65$ dB(A)	$\geq 55$ dB(A)	$< 65$ dB(A)	$< 55$ dB(A)
Hauptstraße, Abschnitt Salacher Straße bis Hindenburgstraße	$\geq 65$ dB(A)	$\geq 55$ dB(A)	$< 65$ dB(A)	$< 55$ dB(A)
Salacher Straße, Abschnitt Hauptstraße bis Leibnizstraße	$\geq 70$ dB(A)	$\geq 60$ dB(A)	$< 70$ dB(A)	$< 60$ dB(A)
			( $\geq 65$ dB(A)) punktuell	( $\geq 55$ dB(A)) punktuell
Stuttgarter Straße, Abschnitt Kornbergstraße bis Frauenstraße	$\geq 65$ dB(A)	$\geq 55$ dB(A)	$\geq 65$ dB(A)	$\geq 55$ dB(A)
Stuttgarter Straße, Abschnitt Frauenstraße bis Mühlbachstraße	$\geq 70$ dB(A)	$\geq 60$ dB(A)	$< 70$ dB(A)	$< 60$ dB(A)
			$\geq 65$ dB(A)	$\geq 55$ dB(A)

Untersuchte Lärmbrennpunkte	Immissionspegel an den Fassaden der direkt anliegenden Wohngebäude ...			
	... ohne Maßnahmen		... mit Maßnahmen (gem. Tabelle 17)	
	L <sub>DEN</sub>	L <sub>Night</sub>	L <sub>DEN</sub>	L <sub>Night</sub>
Stuttgarter Straße, Abschnitt Mühlbachstraße bis Hauptstraße		≥ 60 dB(A)		< 60 dB(A)
	≥ 65 dB(A)		≥ 65 dB(A)	≥ 55 dB(A)
Ulmer Straße, Abschnitt Heinrich-Kleist-Straße bis Goethestraße	≥ 70 dB(A)	≥ 60 dB(A)	≥ 70 dB(A)	≥ 60 dB(A)
			≥ 65 dB(A)	≥ 55 dB(A)
Ulmer Straße, Abschnitt Goethestraße bis Mozartstraße	≥ 65 dB(A)	≥ 55 dB(A)	< 65 dB(A)	≥ 55 dB(A)
Ulmer Straße, Abschnitt Karl-Liebknecht-Straße bis Höhe Wehrstraße	(≥ 70 dB(A)) punktuell	(≥ 60 dB(A)) punktuell	(≥ 70 dB(A)) punktuell	(≥ 60 dB(A)) punktuell
		≥ 55 dB(A)		(≥ 55 dB(A)) punktuell

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

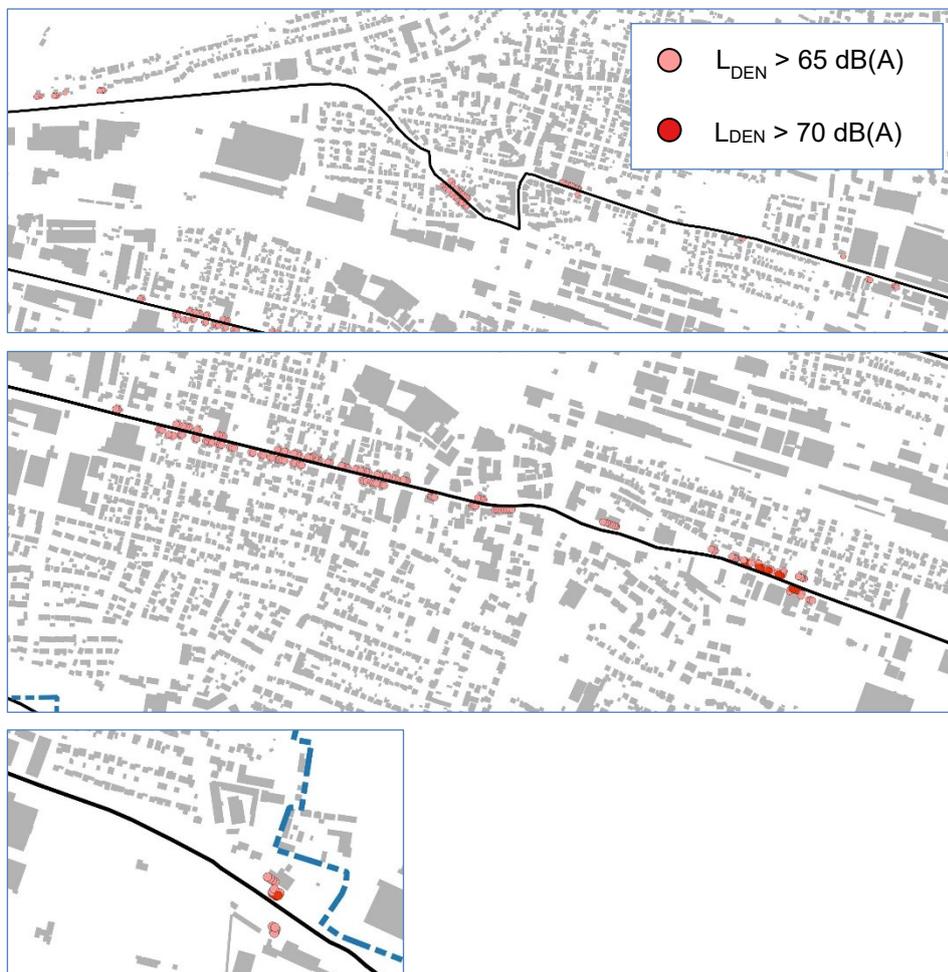
**Abbildung 16:** Immissionspegel  $L_{DEN}$  ohne Maßnahmenempfehlungen für die Lärmbrennpunkte Göppinger Straße, Hindenburgstraße, Hauptstraße, Salacher Straße (oberer Ausschnitt), Stuttgarter Straße, Ulmer Straße (mittlerer Ausschnitt) und Ulmer Straße an östlicher Stadtgrenze (unterer Ausschnitt)



**Abbildung 17:** Immissionspegel  $L_{DEN}$  mit Maßnahmenempfehlungen für die Lärmbrennpunkte Göppinger Straße, Hindenburgstraße, Hauptstraße, Salacher Straße (oberer Ausschnitt), Stuttgarter Straße, Ulmer Straße (mittlerer Ausschnitt) und Ulmer Straße an östlicher Stadtgrenze (unterer Ausschnitt)

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

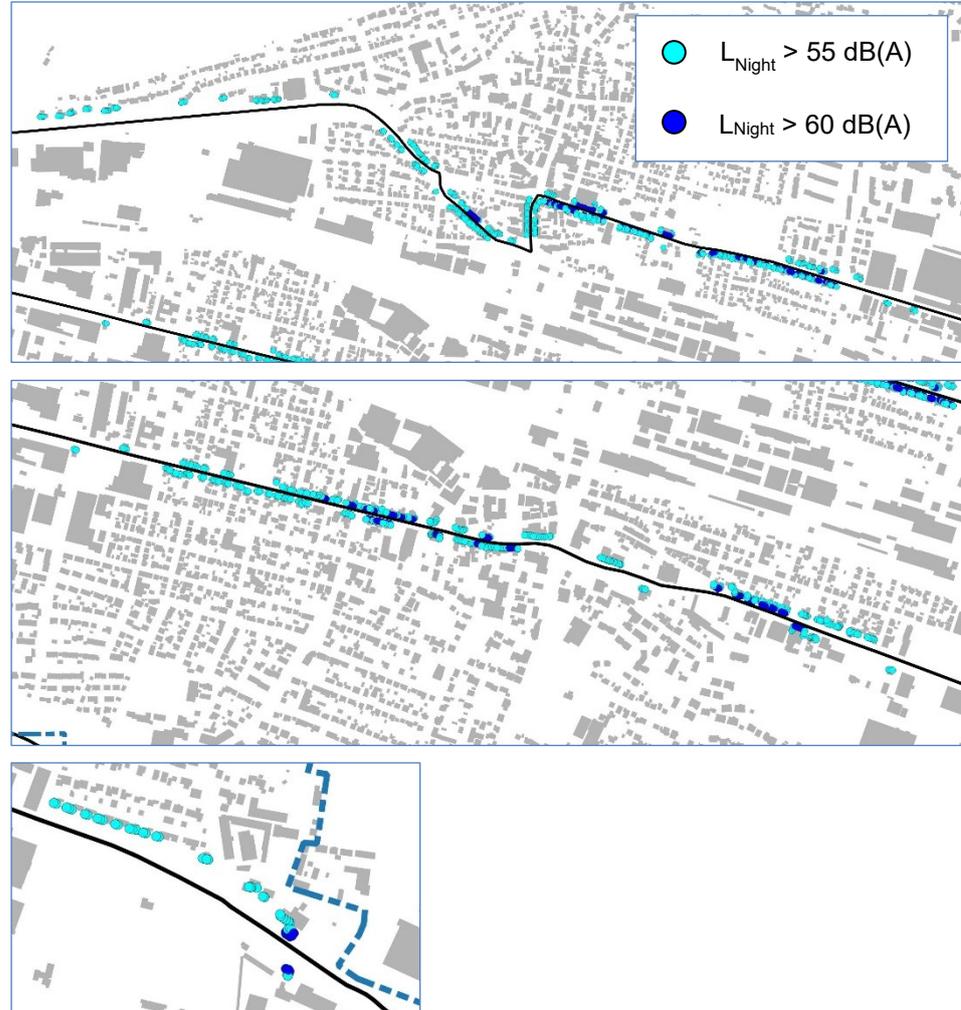
Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021



Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

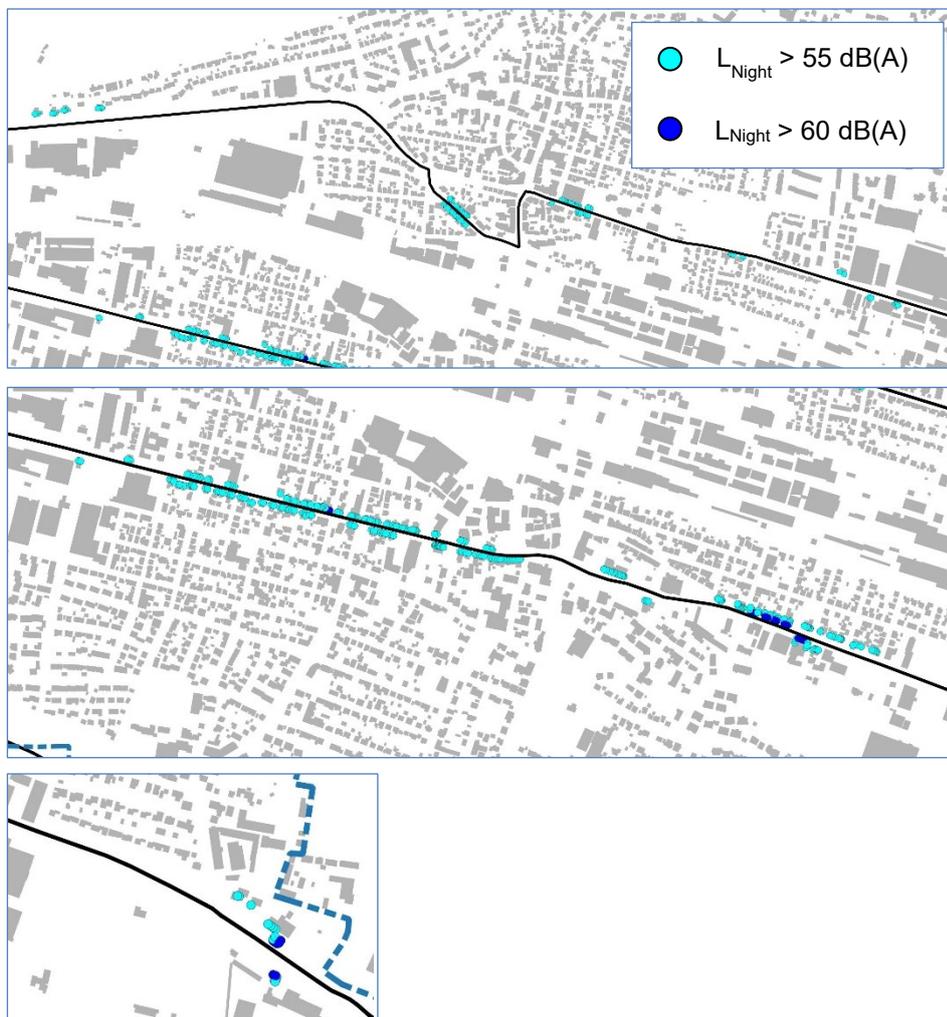
**Abbildung 18:** Immissionspegel  $L_{\text{Night}}$  ohne Maßnahmenempfehlungen für die Lärmbrennpunkte Göppinger Straße, Hindenburgstraße, Hauptstraße, Salacher Straße (oberer Ausschnitt), Stuttgarter Straße, Ulmer Straße (mittlerer Ausschnitt) und Ulmer Straße an östlicher Stadtgrenze (unterer Ausschnitt)



**Abbildung 19:** Immissionspegel  $L_{Night}$  mit Maßnahmenempfehlungen für die Lärmbrennpunkte Göppinger Straße, Hindenburgstraße, Hauptstraße, Salacher Straße (oberer Ausschnitt), Stuttgarter Straße, Ulmer Straße (mittlerer Ausschnitt) und Ulmer Straße an östlicher Stadtgrenze (unterer Ausschnitt)

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)  
 01. Juli 2021



## **4 Ruhige Gebiete**

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

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

In den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung (Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz - AG Lärmaktionsplanung, Stand 09.03.2017) und dem Handbuch Lärmaktionspläne des Umweltbundesamtes (Umweltbundesamt, September 2015) sind Vorschläge für die Vorgehensweise zur Festlegung von ruhigen Gebieten zu finden. Gemäß den LAI-Hinweisen kommen im ländlichen Raum „großflächige Gebiete in Frage, die keinen anthropogenen Geräuschen (z.B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete.“

In der Regel wird der Index  $L_{DEN}$  zur Identifizierung von ruhigen Gebieten verwendet. Die Schwellenwerte für die Identifizierung von ruhigen Gebieten liegen in Deutschland meist zwischen  $L_{DEN}$  50 dB(A) und 55 dB(A). Daneben gibt es aber auch theoretischere Ansätze mit geringeren Schwellenwerten.<sup>23</sup>

Die Identifikation von ruhigen Gebieten ist maßgeblich von der Güte der Lärmkartierung abhängig. In der vorliegenden Lärmkartierung werden nur verlärmte

---

<sup>23</sup> Ausgehend von den persönlichen Bedürfnissen in ruhigen Gebieten (geruhsame Entspannung, Betrachtung der Natur usw.), dürften nach allgemeiner Auffassung Geräusche, welche von Menschen verursacht werden, nicht die Geräusche der Natur überdecken. Diese Definitionsgrundlage würde einen  $L_{DEN}$  von 40 dB(A) erfordern (Quelle: European Commission Working Group on Assessment of Exposure to Noise and on Health and Socio-Economic Aspects: Quiet areas in agglomerations – an interim position paper, 2004).

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

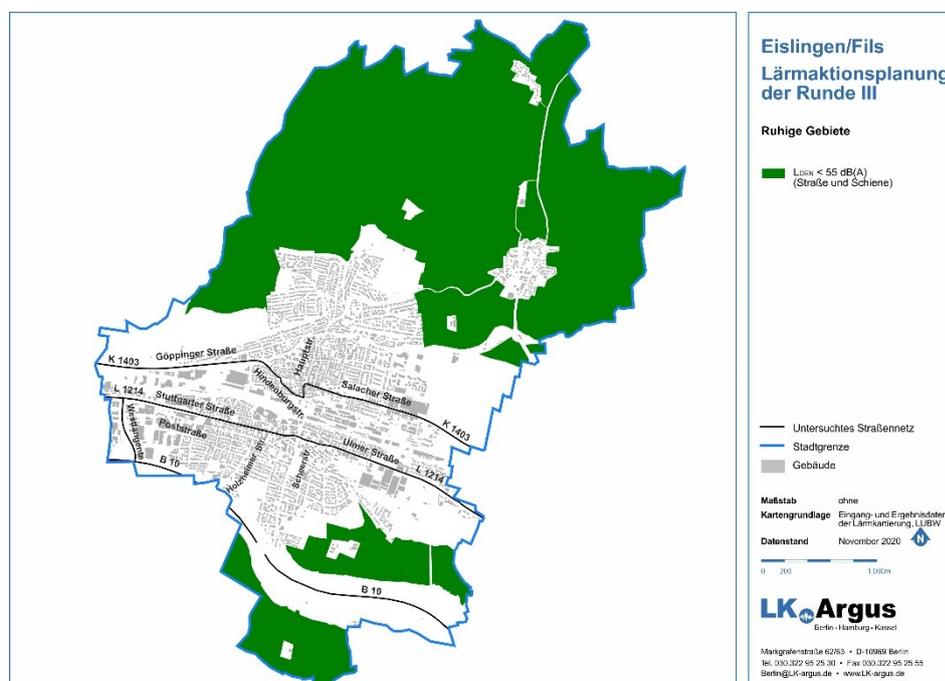
Bereiche mit einem Lärmpegel  $L_{DEN}$  oberhalb von 55 dB(A) dargestellt. Somit kann auch nur dieser als Schwellenwert herangezogen werden.

Für Eislingen/Fils wurde zunächst auf Daten aus dem Umweltinformationssystem (UIS) der LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg zurückgegriffen, um Bereiche zu identifizieren, die aufgrund ihrer Funktion als ruhige Gebiete in Frage kommen. Dies betrifft hauptsächlich Landschaftsschutzgebiete und Naturdenkmale. Des Weiteren wurden dem Flächennutzungsplan (FNP) Waldflächen, Naturschutzgebiete oder landwirtschaftlich genutzte Flächen entnommen. Flächen mit baulicher Nutzung (gem. FNP), Flächen für städtebauliche und verkehrliche Entwicklungsvorhaben sowie für Sport- und Kleingartenanlagen vorbehaltene Flächen bleiben unberücksichtigt. Dies entspricht den Auswahlkriterien für ruhige Gebiete des Leitfadens zur Festlegung von ruhigen Gebieten in der Lärmaktionsplanung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.), November 2019).

Die übrigbleibenden Potenzialflächen wurden anschließend mit den durch den Straßen- und Schienenverkehr verlärmten Bereichen überlagert (Bereiche mit Straßen- und Schienenlärmpegeln  $L_{DEN} \geq 55$  dB(A)).

Die verbleibenden, nicht verlärmten Flächen bilden die ruhigen Gebiete für die Stadt Eislingen/Fils. In der Abbildung 20 ist die Gebietskulisse der ruhigen Gebiete von Eislingen/Fils mit einem Lärmpegel  $L_{DEN} < 55$  dB(A) dargestellt.

**Abbildung 20:** Ruhige Gebiete



Hintergrund einer Festsetzung von ruhigen Gebieten ist der Vorsorgegedanke. Bestehende Erholungsflächen sollen erhalten und vor einer zunehmenden Verlärmung geschützt werden. Dem Richtlinien- und Gesetzgeber geht es bei den

Stadt Eislingen/Fils

## **Lärmaktionsplan**

### **Runde III**

Bericht (Entwurf)

01. Juli 2021

ruhigen Gebieten somit um die Vermeidung der Lärmzunahme und weniger um eine Verringerung der vorhandenen Lärmbelastung.

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

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

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

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

## 5 Zusammenfassung

Der vorliegende Lärmaktionsplan der Runde III schreibt die Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie für die Stadt Eislingen/Fils fort. Das Ziel dieser gesetzlichen Pflichtaufgabe ist es, die potentiell gesundheitsrelevanten Lärmbelastungen zu verringern.

Der Aktionsplan für die Stadt Eislingen/Fils umfasst alle Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr bzw. 8.000 Kfz pro Tag und Schienenwege des Bundes mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr (Pflichtstraßen- und Schienennetz).

Durch den Straßenverkehr sind in Eislingen/Fils am Gesamttag rund 460 und in der Nacht rund 540 Personen gesundheitsrelevanten Lärmpegeln über 65 dB(A) ( $L_{DEN}$ ) bzw. 55 dB(A) ( $L_{Night}$ ) ausgesetzt. Durch Schienenverkehrslärm sind rund 380 Menschen im Tagesmittel und rund 970 Menschen in der Nacht von gesundheitsrelevanten Lärmpegeln betroffen.

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

Die vorliegende Lärmkartierung der Runde III für den Straßenverkehr enthielt nach einer Plausibilitätsprüfung für die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen fehlerhafte Geschwindigkeiten und Straßenoberflächen (nur ein Abschnitt), die eine Minderung der Lärmpegel bewirken. Die daraus resultierenden akustischen Auswirkungen sind bei der Identifizierung der Lärmbrennpunkte berücksichtigt worden. Basierend auf dieser Korrektur besteht für folgende Straßenabschnitte mit Lärmpegeln über 65 dB(A) ( $L_{DEN}$ ) bzw. 55 dB(A) ( $L_{Night}$ ) an den anliegenden Häuserfassaden das Erfordernis zur Prüfung geeigneter Maßnahmen zur Lärminderung:

- Göppinger Straße, Hindenburgstraße (Beginn Bebauung bis Hauptstraße),
- Hauptstraße (Salacher Straße bis Hindenburgstraße),
- Salacher Straße (Hauptstraße bis Leibnizstraße),
- Stuttgarter Straße (Kornbergstraße bis Hauptstraße),
- Ulmer Straße (Heinrich-Kleist-Straße bis Mozartstraße) und
- Ulmer Straße (Karl-Liebknecht-Straße bis Höhe Wehrstraße).

Für diese Lärmbrennpunkte wurde auf Basis der Lärmkartierungsergebnisse und korrekturbedürftigen Lärmpegel geprüft, welche Maßnahmen zur Lärminderung bestehen. Hierbei handelt es sich um eine Fortschreibung der Maßnahmen aus dem letzten Lärmaktionsplan. Dementsprechend wurden die im letzten Lärmaktionsplan gewählten und vereinbarten Kriterien zur Maßnahmenfindung

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

erneut angewendet. Zur Minderung des Straßenverkehrslärms an den Lärmbrennpunkten der Runde III bestehen folgende Handlungsmöglichkeiten (Tabelle 19).

**Tabelle 19:** Empfohlene Lärminderungsmaßnahmen an den Lärmbrennpunkten im Straßenverkehr

<b>Maßnahme</b>	<b>Lärmbrennpunkt</b>
Einbau lärmarmen Fahrbahnbelag	Göppinger Straße zwischen Weingartenstraße und Krummstraße Hindenburgstraße zwischen Krummstraße und Jahnstraße <i>(zwischen Olgastraße und Jahnstraße bereits 2021 in Umsetzung)</i> Hauptstraße zwischen Salacher Straße und Hindenburgstraße Salacher Straße zwischen Hauptstraße und Leibnizstraße Stuttgarter Straße zwischen Frauenstraße und Hauptstraße <i>(zwischen Mühlbachstraße und Hauptstraße bereits 2017 umgesetzt)</i> Ulmer Straße zwischen Heinrich-Kleist-Straße und Beundstraße
Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30	Hindenburgstraße zwischen Höhe Krummstraße und Hauptstraße Salacher Straße zwischen Hauptstraße und Leibnizstraße Ulmer Straße zwischen Goethestraße und Mozartstraße
Kreisverkehre (statt Lichtsignalanlagen)	Knoten Hindenburgstraße / Schillerstraße / Verlängerung Mühlbachstraße (teilweise neuer Lärmbrennpunkt) Knoten Stuttgarter Straße – Ulmer Straße / Scheerstraße
Straßenraumgestaltung	Göppinger Straße zwischen Beginn Bebauung und Krummstraße Hindenburgstraße zwischen Olgastraße und Jahnstraße Salacher Straße zwischen Hauptstraße und Leibnizstraße Ulmer Straße zwischen Osttangente und östlicher Ortstafel (Richtung Salach)

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

**Tabellenverzeichnis**

Stadt Eislingen/Fils

**Lärmaktionsplan**

**Runde III**

Bericht (Entwurf)

01. Juli 2021

Tabelle 1:	Geschätzte Zahl der vom Straßenverkehrslärm belasteten Menschen	7
Tabelle 2:	Lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im Pflichtstraßennetz mit mehr als 8.000 Kfz / 24 Stunden	8
Tabelle 3:	Prüfung korrekturbedürftiger Kartierungsabschnitte	9
Tabelle 4:	Geschätzte Zahl der vom Schienenverkehrslärm belasteten Menschen (Eisenbahnen)	11
Tabelle 5:	Lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der vom Schienenverkehrslärm belasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser	11
Tabelle 6:	Lärmbrennpunkte Straßenverkehr	12
Tabelle 7:	Umgesetzte Maßnahmen aus dem letzten Lärmaktionsplan	26
Tabelle 8:	In Planung befindliche Maßnahmen aus dem letzten Lärmaktionsplan	27
Tabelle 9:	Nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem letzten Lärmaktionsplan	27
Tabelle 10:	Empfehlungen für eine Fahrbahnsanierung mit lärmindernd wirkenden Asphaltdeckschichten	30
Tabelle 11:	Auf Basis der Lärmkartierung vorausgewählte Straßenabschnitte zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	33
Tabelle 12:	Einschätzung zu möglichen Verkehrsverlagerungseffekten durch Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	35
Tabelle 13:	Einschätzung zu Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr (ÖPNV) durch Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	37
Tabelle 14:	Einschätzung zur Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr im Zusammenhang mit der Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	38
Tabelle 15:	Einschätzung zur Bebauungs- und Nutzungsstruktur im Zusammenhang mit der Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	39
Tabelle 16:	Offene weiterzuverfolgende Maßnahmen der LAP Runde II an in Runde III unkartierten Straßenabschnitten	45
Tabelle 17:	Geschätzte Pegelminderung der Maßnahmenempfehlungen	47
Tabelle 18:	Prognostizierte Veränderung der Immissionspegel infolge der Maßnahmenempfehlungen für die Lärmbrennpunkte	48
Tabelle 19:	Empfohlene Lärminderungsmaßnahmen an den Lärmbrennpunkten im Straßenverkehr	58

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

**Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1:	Strategische Lärmkarte der Runde III für den Straßenverkehr $L_{DEN}$	6
Abbildung 2:	Strategische Lärmkarte der Runde III für den Straßenverkehr $L_{Night}$	7
Abbildung 3:	Strategische Lärmkarte Runde III für den Eisenbahnverkehr des Bundes mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr, Gesamttag	10
Abbildung 4:	Strategische Lärmkarte Runde III für den Eisenbahnverkehr des Bundes mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr, Nacht	10
Abbildung 5:	Untersuchungsnetz mit Lärmbrennpunkten in Eislingen/Fils	13
Abbildung 6:	Straßenbaulast	14
Abbildung 7:	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	15
Abbildung 8:	Schwerverkehrsanteil	16
Abbildung 9:	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	17
Abbildung 10:	Fahrbahnzustand	18
Abbildung 11:	Flächendeckendes Tempo 30 in den bewohnten, innerstädtischen Lagen (Umsetzungsempfehlung)	25
Abbildung 12:	Empfehlungen für eine Fahrbahnsanierung mit besonders lärmindernd wirkenden Asphaltdeckschichten	31
Abbildung 13:	Straßenabschnitte mit Empfehlung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	41
Abbildung 14:	Straßenabschnitte mit Empfehlungen zur Verstetigung des Verkehrsflusses	43
Abbildung 15:	Straßenabschnitte mit Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung	45
Abbildung 16:	Immissionspegel $L_{DEN}$ <u>ohne</u> Maßnahmenempfehlungen für die Lärmbrennpunkte Göppinger Straße, Hindenburgstraße, Hauptstraße, Salacher Straße (oberer Ausschnitt), Stuttgarter Straße, Ulmer Straße (mittlerer Ausschnitt) und Ulmer Straße an östlicher Stadtgrenze (unterer Ausschnitt)	50
Abbildung 17:	Immissionspegel $L_{DEN}$ <u>mit</u> Maßnahmenempfehlungen für die Lärmbrennpunkte Göppinger Straße, Hindenburgstraße, Hauptstraße, Salacher Straße (oberer Ausschnitt), Stuttgarter Straße, Ulmer Straße (mittlerer Ausschnitt) und Ulmer Straße an östlicher Stadtgrenze (unterer Ausschnitt)	51
Abbildung 18:	Immissionspegel $L_{Night}$ <u>ohne</u> Maßnahmenempfehlungen für die Lärmbrennpunkte Göppinger Straße, Hindenburgstraße, Hauptstraße, Salacher Straße (oberer Ausschnitt), Stuttgarter Straße, Ulmer Straße (mittlerer	

Ausschnitt) und Ulmer Straße an östlicher Stadtgrenze (unterer Ausschnitt)	52	Stadt Eislingen/Fils <b>Lärmaktionsplan</b> <b>Runde III</b>
Abbildung 19: Immissionspegel $L_{Night}$ mit Maßnahmenempfehlungen für die Lärmbrennpunkte Göppinger Straße, Hindenburgstraße, Hauptstraße, Salacher Straße (oberer Ausschnitt), Stuttgarter Straße, Ulmer Straße (mittlerer Ausschnitt) und Ulmer Straße an östlicher Stadtgrenze (unterer Ausschnitt)	53	Bericht (Entwurf) 01. Juli 2021
Abbildung 20: Ruhige Gebiete	55	

## Literaturverzeichnis

- Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz - AG  
Lärmaktionsplanung. (Stand 09.03.2017). *LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - aktualisierte Fassung.*
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. (01. 07 2020). *bmvi.*  
Von [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/anlage-3-langfassung-liste-der-sanierungsabschnitte-und-bereiche-mit-bezeichnung-der-ortslage.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/anlage-3-langfassung-liste-der-sanierungsabschnitte-und-bereiche-mit-bezeichnung-der-ortslage.pdf?__blob=publicationFile) abgerufen
- FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, A. S. (2006).  
*Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren.*
- filstalwelle.* (06. 04 2021). Von <https://filstalwelle.de/shortnews/2021-04-06-eislingen-zuschuesse-eislingen-muehlbachstrasse> abgerufen
- Landkreis Göppingen. (Juli 2013). *Integriertes Klimaschutzkonzept für den Landkreis Göppingen.*
- LK Argus GmbH | W2K Rechtsanwälte PartmbB | LÄRMKONTOR GmbH. (April 2021). *Flächendeckendes Tempo 30, Untersuchung für die Große Kreisstadt Eislingen/Fils.*
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.). (November 2019). *Ruhige Gebiete, Leitfaden zur Festlegung in der Lärmaktionsplanung.*
- Regierungspräsidium Stuttgart. (Mai 1997). *Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der B 10 zwischen Göppingen und Gingen/Fils, der B 466 OU Süßen und der K 1404 Querspange Salach.*
- Stadt Eislingen/Fils. (2004). *Flächennutzungsplan vom 17. Juni 2004.*
- Stadt Eislingen/Fils. (September 2014). *Ummarkierung der Stuttgarter Straße V 3/2014.*
- Stadt Eislingen/Fils. (Stand März 2011). *Innenstadtkonzept (Variante 2).*

Stadt Eislingen/Fils  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde III**

Bericht (Entwurf)  
01. Juli 2021

Stadt Eislingen/Fils, Modus Consult Ulm GmbH. (08.10.2010).

*"Entwicklungskonzept Innere Stadt 2030, Mühlbachstraßentrasse -  
Modifizierte Verkehrsführung" Verkehrsuntersuchung.*

Stadt Eislingen/Fils, Modus Consult Ulm GmbH. (11.08.2009).

*"Entwicklungskonzept Innere Stadt" Verkehrsuntersuchung.*

Stadt Eislingen/Fils, Planungsbüro VIA eG. (24.02.2015). *Radverkehrskonzept  
für die Stadt Eislingen.*

Straßenverwaltung Baden-Württemberg. (Aufgestellt am 30.11.1994).

*Planfeststellungsunterlage 9, Blätter 46-53.*

Umweltbundesamt. (September 2015). *Handbuch Lärmaktionspläne*

*(Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung).*

Verband Region Stuttgart. (2009). *Regionalplan, Satzungsbeschluss 22. Juli  
2009.*



**Berlin**

Markgrafenstraße 62/63  
D-10969 Berlin-Kreuzberg  
Tel. 030.322 95 25 30  
Fax 030.322 95 25 55  
berlin@LK-argus.de

**Hamburg**

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

**Kassel**

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