



Gemeinde Mainhardt

Lärmaktionsplan Stufe 2

Bericht

Entwurf 05.03.2018

Gemeinde Mainhardt

Hauptstraße 1
74535 Mainhardt
Tel. +49 7903 9150-0
www.mainhardt.de

BIT | INGENIEURE

Standort Öhringen
Altstadt 36
74613 Öhringen
Tel. +49 7941 9241-0
www.bit-ingenieure.de

04MAN15031
 Gemeinde Mainhardt
 Lärmaktionsplan Stufe 2

Bericht

Inhaltsverzeichnis

1	Grundlagen.....	4
1.1	Gemeinde.....	4
1.2	Verkehr	4
1.3	Beurteilung Lärmpegel.....	6
2	Konfliktanalyse Bestand 2015 (Ist-Zustand).....	7
2.1	Bereich Lärmaktionsplanung entlang der B14.....	7
2.2	Bereich Ammertweiler	9
2.3	Bereich Hütten	10
2.4	Lärmproblem Motorräder	11
3	Maßnahmen zur Lärminderung	12
3.1	Bereits realisierte Maßnahmen	12
3.2	Geplante Maßnahmen.....	12
3.2.1	Lärmsanierung gemäß Verkehrslärmschutzrichtlinien	12
3.2.2	Lärmoptimierte Fahrbahnbeläge bei zukünftigen Belagserneuerungen	13
3.2.3	Geschwindigkeitsüberwachung.....	14

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	LUBW-Lärmkartierung BW 2012 (L _{DEN})	4
Abbildung 2:	Betroffene Einwohner pro Pegelklasse.....	8
Abbildung 3:	Immissionsorte Ammertweiler.....	9
Abbildung 4:	Immissionsorte Hütten	10

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Verkehrsstärken Bestand 2014.....	5
Tabelle 2:	Zulässige Geschwindigkeiten B14 Bestand 2014.....	5
Tabelle 3:	Betroffenheit Flächen und Einwohner	7

Anlagen

- 1 Technische und rechtliche Grundlagen
- 2 Allgemeiner Maßnahmenkatalog
- 3 Übersicht nationale Grenz- und Richtwerte
- 4 Zusammenstellung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Karten

- | | | | |
|-------|-------------------------|----------------|---|
| 1 | Untersuchungsraum | | |
| 2 DEN | Konfliktanalyse Bestand | Gesamtgemeinde | Rasterlärmkarte L _{DEN} (24 Std.) |
| 2 N | Konfliktanalyse Bestand | Gesamtgemeinde | Rasterlärmkarte L _{Night} (Nacht |
| 3 DEN | Konfliktanalyse Bestand | Gesamtgemeinde | Gebäudelärmkarte L _{DEN} (24 Std.) |
| 3 N | Konfliktanalyse Bestand | Gesamtgemeinde | Gebäudelärmkarte L _{Night} (Nacht) |

Informationen aus dem Lärmaktionsplan gem. § 47d BImSchG (Zusammenfassung zur Mitteilung an die EU)

1 Grundlagen

1.1 Gemeinde

Bevölkerung der Gesamtgemeinde: 5.880 Einwohner (Stand 31.12.2015)[1]

Fläche der Gesamtgemeinde: 58,69 km²

Gemeindegebiet und Bereich des Lärmaktionsplans siehe Karte 1.

Untersuchungsumfang der Lärmkartierung 2012 durch die LUBW:

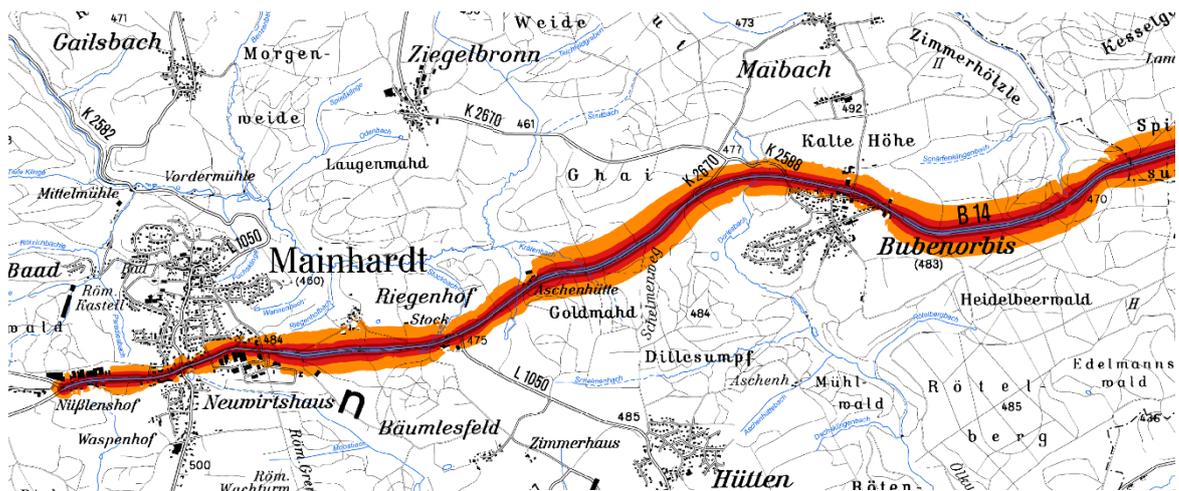


Abbildung 1: LUBW-Lärmkartierung BW 2012 (L_{DEN})

Gebäudebestand und Einwohnerzahlen sind aus dem Datenmaterial der Lärmkartierung Baden-Württemberg 2012 (LUBW) übernommen. Der Gebäudebestand wurde mit dem aktuellen Katasterbestand 2015 abgeglichen. Dabei wurden 4 Wohngebäude und der Neubau des Alten- und Pflegeheims Lindenhof im Datenbestand ergänzt.

1.2 Verkehr

Die Verkehrszahlen des Datenmaterials der LUBW stammen aus der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010. Die nächstgelegene Zählstelle an der B14 (6923 1101) liegt östlich von Bubenorbis. Für das Jahr 2010 wurde ein durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von 9.070 Kfz/24h im Jahresmittel ausgewiesen.

Am 13. und 14.02.2014 ließ die Gemeinde Mainhardt eine Verkehrserhebung an der B14 auf Höhe des Netto-Marktes in Mainhardt durchführen. Die Auswertung der Zählung ergab einen DTV von 9.108 Kfz/24h im Jahresmittel.

Die bundesweite Straßenverkehrszählung 2015 [2] weist noch geringfügig höhere Werte auf: DTV 9.166 Kfz/24h im Jahresmittel. Für die Lärmaktionsplanung wurden im Bereich der Lärmkartierung Mainhardt die Verkehrsdaten Stand 2015 verwendet.

[1] Quelle: <https://de.wikipedia.org/wiki/Mainhardt>

[2] Quelle: http://www.svz-bw.de/bundesweite_zaehlung.html

Tabelle 1: Verkehrsstärken Bestand 2015

Straßennetz Lärmkartierung Stufe 2 (>8.200 Kfz/24h)	DTV alle Tage (Kfz/24h)	SV-Anteil (%) d/e/n *
B14 Abzweig B39 bis Gemeindegrenze Richtung Michelfeld	9.166	7,2 / 2,4 / 7,4 %

* Schwerverkehrsanteil Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht bezogen auf die jeweilige Gesamtverkehrsstärke in den 3 Zeitbereichen day (6-18 Uhr), evening (18-22 Uhr) und night (24-6 Uhr)

Alle weiteren Straßen im Gemeindegebiet weisen Verkehrsbelastungen weit unterhalb des Schwellenwerts der Stufe 2 der Lärmaktionsaktionsplanung von 8.200 Kfz/24h bzw. 3 Mio. Kfz/Jahr) auf.

Folgende Verkehrsdaten aus der Straßenverkehrszählung 2015 liegen vor:

B39 bei Ammertsweiler (Zählstelle 6923 1100) DTV₂₀₁₅ = 3.952 Kfz/24h (SV-Anteil 6,7 %)

L1050 bei Hütten (Zählstelle 6923 1201) DTV₂₀₁₅ = 1.579 Kfz/24h (SV-Anteil 7,9 %)

L1050 bei Gailsbach (Zählstelle 6923 1200) DTV₂₀₁₅ = 1.174 Kfz/24h (SV-Anteil 2,2 %)

Tabelle 2: Zulässige Geschwindigkeiten B14 Bestand 2015

B14 Abschnitt	Zulässige Geschwindigkeit tags und nachts für Pkw / Lkw (km/h)
Abzweig B39 bei Nüßlenshof	70 / 70
OD Mainhardt (zwischen Ortstafeln)	50 / 50
Ortstafel Mainhardt Ost - Einmündung zum Riegenhof	100 / 80
Einmündung zum Riegenhof – Stock - Aschenhütte	70 / 70
Aschenhütte – Einmündung K2670 bei Bubenorbis	100 / 80
Einmündung K2670 – Abzweig Bubenorbis (Stuttgarter Str.)	90 / 90
Abzweig Stuttgarter Str. – Ortsende Bubenorbis Ri. Michelfeld	70 / 70
Ortsende Bubenorbis bis Gemeindegrenze	100 / 80

1.3 Beurteilung Lärmpegel

Zur Beurteilung der Lärmpegel der Aktionsplanung existieren keine gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte. Lärmpegel über 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} werden als sogenannte Auslösewerte einer Lärmaktionsplanung bezeichnet, die bereits im Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur an die Kommunen vom 23. März 2012 vorgeschlagen wurden. Im gleichen Schreiben wird bei Pegeln über 70 dB(A) L_{DEN} und 60 dB(A) L_{Night} die Durchführung von vordringlichen Maßnahmen empfohlen.

Die Gemeinde hat sich entschieden, die Beurteilung der Lärmpegelbereiche gemäß den Auslösewerten im Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 23.03.2012[3] vorzunehmen.

- Auslösewerte $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$
- dringender Handlungsbedarf $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$

L_{DEN} und L_{Night} sind die Mittelungspegel berechnet nach VBUS [4] im Beurteilungszeitraum 24 Std. bzw. nachts (22-6 Uhr)

[3] Quelle: <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/documents/10184/390695/kooperationserlass.pdf/ed0fb3a2-8a12-449d-8bc6-c0eecf67435b>

[4] Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) vom 22. Mai 2006

2 Konfliktanalyse Bestand 2015 (Ist-Zustand)

2.1 Bereich Lärmaktionsplanung entlang der B14

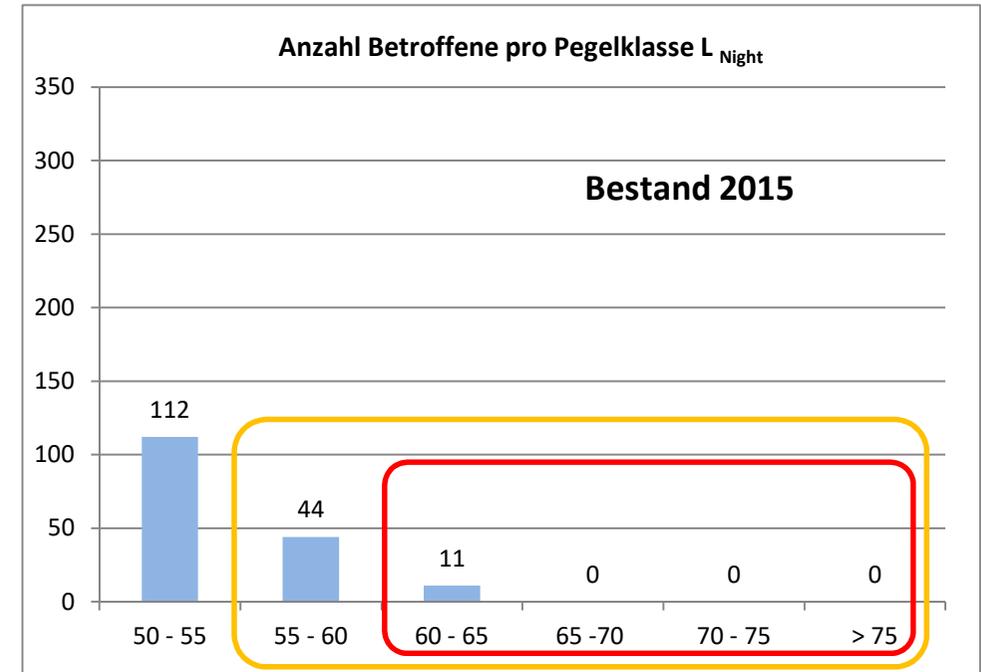
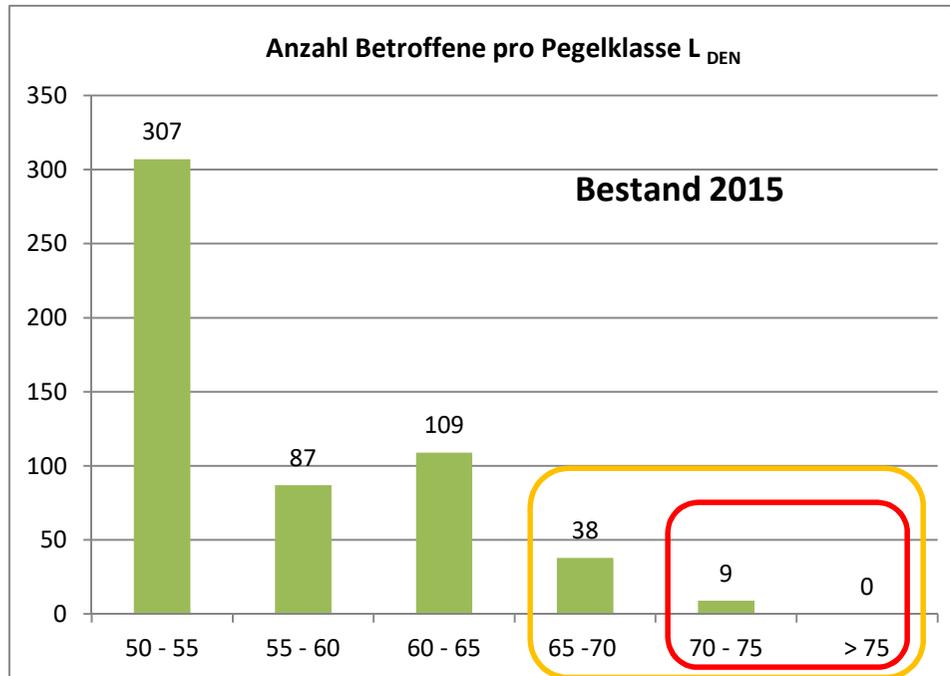
Tabelle 3: Betroffenheit Flächen und Einwohner

Gebiet Gesamtgemeinde	Karte Nr. Rasterlärmkarte RLK Gebäudelärmkarte GLK	Kriterium Mittelungspegel Zeitbereich	Lärmbelastete Flächen mit Pegel > Auslösewert	Lärmbelastete Flä- chen im Pegelbe- reich mit dringen- dem Handlungsbe- darf	Betroffene Einwoh- ner, Wohnungen und Wohngebäude mit Pegeln > Auslö- sewert	Betroffene EW / und Wohnungen im Pegelbereich mit dringendem Handlungsbedarf
58,69 km ²	2 DEN RLK	L _{DEN}	0,38 km ² (0,6 %)	0,17 km ² (0,3 %)		
	2 N RLK	L _{Night}	0,52 km ² (0,9 %)	0,26 km ² (0,4 %)		
5.880 Einwohner	3 DEN GLK	L _{DEN}			47 EW (0,8 %)	9 EW (0,2 %)
	3 N GLK	L _{Night}			55 EW (0,9 %)	11 EW (0,2 %)
Wohnungen	3 DEN GLK	L _{DEN}			22 Wohnungen	4 Wohnungen
	3 N GLK	L _{Night}			26 Wohnungen	7 Wohnungen
Wohnhäuser	3 DEN GLK	L _{DEN}			14 Wohnhäuser	7 Wohnhäuser
	3 N GLK	L _{Night}			14 Wohnhäuser	8 Wohnhäuser

- Auslösewerte $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$
- dringender Handlungsbedarf $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$

Kindergärten oder Schulen sind nicht von Lärmpegeln oberhalb der Auslösewerte betroffen.

Abbildung 2: Betroffene Einwohner pro Pegelklasse



- Auslösewerte L_{DEN} > 65 dB(A) L_{Night} > 55 dB(A)
- dringender Handlungsbedarf L_{DEN} > 70 dB(A) L_{Night} > 60 dB(A)

2.2 Bereich Ammertsweiler

Ammertsweiler liegt an der B39, die in diesem Streckenabschnitt 2015 eine durchschnittliche Verkehrsbelastung von 3.952 Kfz/24h

aufweist. Diese liegt weit unterhalb des Schwellenwerts von 8.200 Kfz/24h, der für die Lärmaktionsplanung Stufe 2 bindend ist.

Zur Beurteilung der Lärmsituation wurden an 2 signifikanten Gebäuden die Lärmpegelwerte nach VBUS berechnet:

Löwensteiner Straße **8** $L_{DEN} = 64 \text{ dB(A)}$ $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$
 (Pegelwerte kleiner als die Auslösewerte)

Löwensteiner Straße **16** $L_{DEN} = 66 \text{ dB(A)}$ $L_{Night} = 57 \text{ dB(A)}$
 (Pegelwerte unterhalb dringendem Handlungsbedarf)

Die Lärmpegelwerte liegen in einem Bereich, der – auch im Hinblick auf die geringe Anzahl an Betroffenen - keine Aussicht auf eine mögliche Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Tempolimit) durch den Straßenbaulastträger erwarten lässt.



Abbildung 3: Immissionsorte Ammertsweiler

2.3 Bereich Hütten

Hütten liegt an der L1050, die in diesem Streckenabschnitt 2015 eine durchschnittliche Verkehrsbelastung von 1.579 Kfz/24h

aufweist. Diese liegt weit unterhalb des Schwellenwerts von 8.200 Kfz/24h, der für die Lärmaktionsplanung Stufe 2 bindend ist.

Zur Beurteilung der Lärmsituation wurden an 2 signifikanten Gebäuden die Lärmpegelwerte nach VBUS berechnet:

Pumphof **1** $L_{DEN} = 64 \text{ dB(A)}$ $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$
 (Pegelwerte kleiner als die Auslösewerte)

Rottalstraße **115** $L_{DEN} = 64 \text{ dB(A)}$ $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$
 (Pegelwerte kleiner als die Auslösewerte)

Die Lärmpegelwerte liegen in einem Bereich, der – auch im Hinblick auf die geringe Anzahl an Betroffenen - keine Aussicht auf eine mögliche Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Tempolimit) durch den Straßenbaulastträger erwarten lässt.

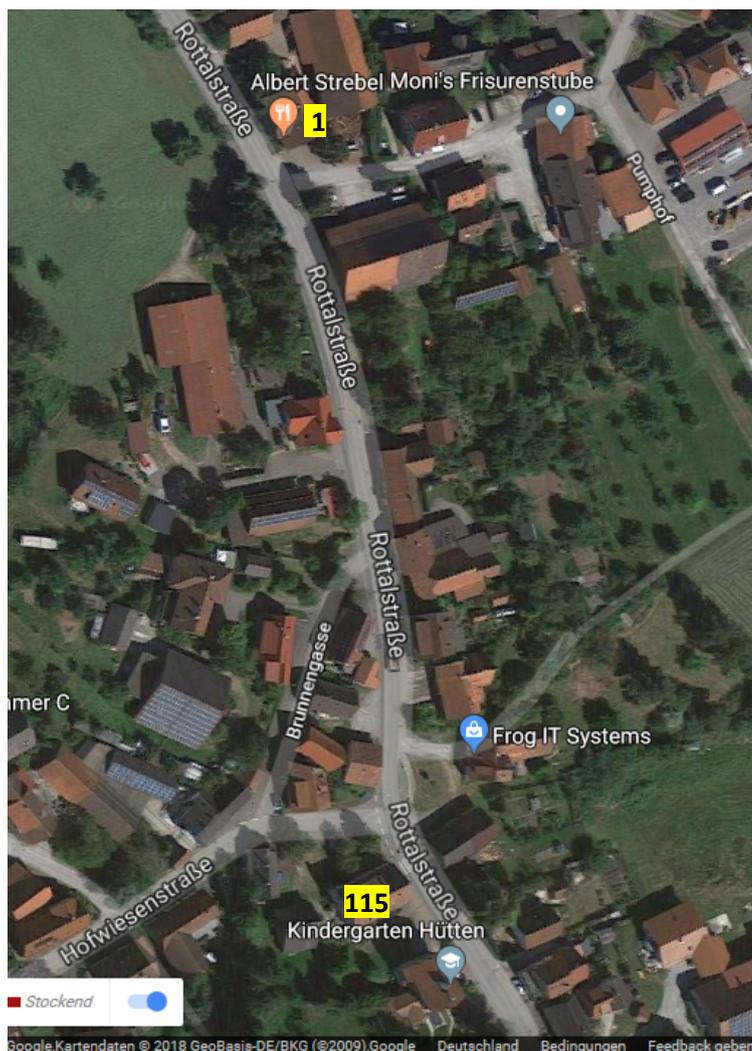


Abbildung 4: Immissionsorte Hütten

2.4 Lärmproblem Motorräder

Die Streckenabschnitte der B14 und der B39 auf Gemeindegebiet Mainhardt sind an schönen Wochenenden vermehrt von Freizeitverkehr und hier besonders stark von Motorradfahrern frequentiert.

Der ca. 15 km westlich an der B39 gelegene Bikertreff an der „Löwensteiner Platte“ ist ein beliebtes Ausflugsziel und Treffpunkt für Motorradfahrer. Die Aussichtsplatte zählt zu den bekanntesten Biker-Treffs im süddeutschen Raum.

Gerade am Wochenende, wenn die Mehrzahl der Bevölkerung Ruhe und Erholung sucht, wird der Motorradlärm besonders störend empfunden. Während man an Werktagen tagsüber die Motorräder kaum aus dem Gesamtverkehr heraushört, heben sich nachts und am Wochenende die Einzelpegel wegen ihres Klangcharakters deutlich vom Umgebungsgeräusch ab und man nimmt sie über Hunderte von Metern als besonders belästigend wahr.

Bereits die zulässigen Geräuschemissionswerte für die Typzulassung sind mit denen eines schweren Lkw vergleichbar. Hinzu kommt, dass viele Fahrzeuge mit manipulierten Auspuffanlagen ausgerüstet sind.

„Der Verwaltung fällt es außerordentlich schwer, bei typischen Motorradstrecken (meist klassifizierte Straßen) nur aus Gründen des Lärmschutzes ein Benutzungsverbot für Motorräder anzuordnen. Dies gilt auch dann, wenn es sich nur auf Samstage und Sonn- und Feiertage erstrecken würde. Dies wäre jedoch – aus der bisherigen Erfahrung – die einzig wirksame Maßnahme.

Hinzu kommt, dass weder eine Berechnung der Lärmimmissionen nach den RLS-90 noch eine Orientierung an den Richtwerten der 16. BImSchV den Betroffenen gerecht wird. Motorräder werden meist nur an vergleichsweise wenigen schönen Tagen benutzt, ein Jahresmittelungspegel ohne Berücksichtigung der Einzelwerte führt daher zu völlig unzutreffenden und nicht sachgerechten Ergebnissen...

... Um die Problematik des Motorradlärms in den Griff zu bekommen, genügt es nicht, die Grenzwerte bei der Typzulassung abzusenken. Vielmehr bedarf es eines europäisch einheitlichen Verbots von Auspuffanlagen, deren Schallemission durch Manipulation erhöht werden kann...“

Wirksame Kontrollen der manipulierten Auspuffanlagen müssen vor Ort mit sachgerechten Messverfahren durchgeführt werden können. Die Vor-Ort-Kontrolle ist auch deshalb notwendig, weil die Fahrer wegen des erforderlichen Schutzhelms auf Fotos nicht erkennbar sind.“ [5]

Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit in den Ortsdurchfahrten kann durch konsequente Kontrollen verbessert werden.

[5] Arbeitsring Lärm der DEGA, Berlin: Straßenverkehrslärm

<http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/Druckschriften/Strassenverkehrslaerm.pdf>

3 Maßnahmen zur Lärminderung

3.1 Bereits realisierte Maßnahmen

Geschwindigkeitsbegrenzungen

Auf dem Streckenabschnitt der B14 sind im Untersuchungsraum von Mainhardt bis Bubenorbis bereits mehrere Geschwindigkeitsbegrenzungen angeordnet:

- 70 km/h beim Ortseingang Mainhardt (Nüßlenshof)
- 70 km/h im Bereich Stock – Aschenhütte
- 70 km/h im Bereich von Bubenorbis

Im Großteil der Wohngebiete ist Tempo 30 als Zonengeschwindigkeit eingeführt.

Lärmschutzfensterprogramm an der B14 in Mainhardt

Im Jahr 2008 wurde im Rahmen eines Lärmsanierungsprogramms des Bundes eine Bezuschussung beim Einbau von Lärmschutzfenstern gewährt. Für die beiden Gebäude Heilbronner Straße 49 und Stock 1 wurden Zuschüsse gewährt.

3.2 Geplante Maßnahmen

Zur Verbesserung der Lärmsituation werden folgende Maßnahmen angestrebt:

3.2.1 Lärmsanierung gemäß Verkehrslärmschutzrichtlinien

Die Verkehrslärmschutzrichtlinien [6] behandeln die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung. Diese dient der Verminderung der Lärmbelastung an bestehenden Straßen ohne dass eine bauliche Änderung der Straße erfolgt ist.

Sanierungsmaßnahmen können seitens der Straßenbauverwaltungen als freiwillige Leistung auf Grundlage verfügbarer Haushaltsmittel durchgeführt werden. Sie kommen insbesondere bei Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung in Betracht. Als Grenzwerte gelten in Baden-Württemberg seit dem Nachtrag zum Landeshaushalt 2010/2011 in Gebieten mit regulärer Wohnnutzung folgende Werte (tags/nachts):

65 / 55 dB(A) in Wohngebieten, sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen,

67 / 57 dB(A) in Kern-, Dorf- und Mischgebieten,

72 / 62 dB(A) in Gewerbegebieten.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Mainhardt wird beim zuständigen Straßenbaulastträger der Bundesstraßen B14 und B39 die Prüfung auf Durchführbarkeit von Lärmsanierungsmaßnahmen gemäß den Verkehrslärmschutzrichtlinien beantragt. Die im Zuge der durchgeführten Lärmberechnungen ermittelten Beurteilungspegel entlang der B14 lassen den Schluss zu, dass an zahlreichen Gebäuden die jeweiligen Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung überschritten werden.

[6] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97

Mögliche Maßnahmen sind danach die Aufnahme in ein Lärmschutzfensterprogramm des Bundes mit Bezuschussung beim Einbau von Lärmschutzfenster und Schalldämmlüftern oder der Einbau von lärmindernden Asphaltbelägen bei zukünftigen Deckenerneuerungen.

3.2.2 Lärmoptimierte Fahrbahnbeläge bei zukünftigen Belagserneuerungen

Das Regierungspräsidium Stuttgart Bauleitung Schwäbisch Hall teilte am 22.01.2018 folgende Fakten zum derzeitigen Zustand der Fahrbahndecken von B14 und B39 mit:

B 14:

In der OD Mainhardt wurde der Abschnitt von Backnang kommend bis zur Kreuzung mit der L1050 und der K2585 im Jahr 2001 mit einer neuen Fahrbahndecke versehen. Der fortfolgende Abschnitt von dieser Kreuzung bis zum Ortsende Richtung Schwäbisch Hall erhielt 2014 eine neue Fahrbahndecke.

Die Fahrbahndecke im Bereich Bubenorbis wurde 2016 erneuert. Straßen- und verkehrsrechtlich ist dort keine Ortsdurchfahrt vorhanden. Es handelt sich um eine freie Strecke.

B 39:

In den Ortsdurchfahrten Ammertsweiler und Hohenstraßen wurde die Fahrbahndecke 2011 erneuert.

Nach der Zustandserfassung und Bewertung (ZEB) der Bundesstraßen 2015 sind im Bereich von Ortsdurchfahrten im Gemeindegebiet Mainhardt bis 2020 keine Erneuerungsmaßnahmen vorgesehen. Die nächste ZEB ist für 2019 vorgesehen.

L1050:

Für die L1050 in der Ortsdurchfahrt Mainhardt ist nach der ZEB Land 2016 ein Erhaltungsabschnitt vorgesehen ist. Mit der Gemeinde haben hierzu bereits Gespräche über eine Fahrbahndeckenerneuerung stattgefunden. Die Fahrbahndeckenerneuerung soll vermutlich ab 2019 ausgeführt werden.

Gemäß der Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärmindernden Asphaltdeckschichten im Innerortsbereich des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 17.07.2015 sollen bei erheblichen Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung als Maßnahme lärmindernde Asphaltdeckschichten eingesetzt werden, falls passiver oder aktiver Lärmschutz nicht möglich oder unwirtschaftlich ist. Nach Einbau des lärmindernden Fahrbahnbelags sind bereits angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkungen auf ihre Erforderlichkeit hin zu überprüfen und ggf. anzupassen oder aufzuheben.

Die Lärmsanierungsgrenzwerte liegen bei Mischgebieten in Baden-Württemberg bei 67 dB(A) tags (6-22 Uhr) und 57 dB(A) nachts (22-6 Uhr) bei Berechnung nach den geltenden Vorschriften der RLS-90 [7] (deutsches Recht).

Im Lärmaktionsplan wird festgesetzt, dass bei zukünftigen Belagserneuerungen auf den Bundesstraßen B14 und B39 im Bereich der Ortsdurchfahrten bzw. in Ortsnähe lärmindernde (lärmoptimierte) Fahrbahnbeläge eingebaut werden sollen.

[7] Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90

Das Lärminderungspotenzial ist hoch und liegt bei 2 bis 3 dB(A) je nach eingesetzter Asphaltdeckschicht.

3.2.3 Geschwindigkeitsüberwachung

Die Geräuschemissionen des Straßenverkehrs steigen mit wachsender Geschwindigkeit der Fahrzeuge an. Erhöhte Lärmbelästigung wird demnach auch durch Überschreitung zulässiger Höchstgeschwindigkeit hervorgerufen. Eine Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h auf 60 km/h bewirkt z. B. eine Zunahme des Emissionspegels um rd. 1 dB(A).

Eine Maßnahme zur Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit ist die Überwachung mit Radargeräten („Blitzern“). Stationäre Überwachungsanlagen haben oft nur eine punktuelle Wirkung, da sie Ortskundigen rasch bekannt sind. Oft entsteht sogar ein „kontraproduktiver“ Effekt durch Brems- und Beschleunigungsvorgänge in der Nähe der Anlage.

Mobile Überwachungen erzielen bei entsprechender Häufigkeit des Einsatzes aufgrund des Überraschungseffekts eher langfristige Wirkung.

Als flankierende Maßnahme können Geschwindigkeitsanzeigetafeln eingesetzt werden, die auf die Einhaltung oder Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit hinweisen. Diese Anzeigen sollen die Kraftfahrer für Verkehrssicherheit und Lärmvermeidung sensibilisieren.

Als weitere Maßnahme zur Lärminderung wird im Lärmaktionsplan festgesetzt, dass zukünftig verstärkt Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt werden, um die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu fördern.

Aufgestellt:
Öhringen, 05.03.2018

BIT Ingenieure AG
Spitalhof, Altstadt 36
74613 Öhringen

Tel.: +49 7941 9241-0
Fax: +49 7941 9241-30

oehringen@bit-ingenieure.de
www.bit-ingenieure.de