

Lärmaktionsplan	Hildrizhausen Stufe 4					
Straße / Rechengebiet:	K 1000 Ehninger Straße (außerorts)					
Verkehrsbelastung	6'068	Kfz/24h DTV	326	SV/24h DTV	5.4%	SV-Anteil
	Quelle:	komm. Verkehrszählung 2019 plus Hochrechnung DTV				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	-1.9	dB(A)	Lkw	-2.1	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	70 / 100	km/h	Nacht	70 / 100	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	5	0	0	5	5	0
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	2	0	0	2	2	0

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	50	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	100m vor/nach Ortsein-/ausgang	bis:	Ortsein-/ausgang
	Länge (ca.)	100	m	

Lärmaktionsplan	Hildrizhausen Stufe 4					
Straße / Rechengebiet:	K 1000 Ehninger Straße (außerorts)					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	0	0	0	0	0	0
Reduzierung Betroffenh.	-100%			-100%		
Zeitverlust (T70 > T50), in Rtg. Hildrizhausen	MIV (theoret.)	2	Sek.	ÖPNV	0	Sek.
Zeitverlust (T100 > T50), in Rtg. Ehningen	MIV (theoret.)	3	Sek.	ÖPNV	0	Sek.
Schalleistungspegel bei	70 / 100 km/h			50 km/h	Differenz	
Tag	84.5 dB(A)			79.8 dB(A)	-4.7 dB(A)	
Nacht	76.4 dB(A)			71.7 dB(A)	-4.7 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
bereits lärmindernder Fahrbahnbelag verbaut (berücksichtigt bei der RLS-19-Berechnung)						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Aufgrund des kurzen Änderungsbereiches (100 Meter) und dem damit geringen Fahrzeitverlust werden keine direkten mittelbaren Verdrängungseffekte auf das nachgeordnete Straßennetz erwartet.						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	751; 752					
Haltestellen	keine					
wird ggf. gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Querung Fuß- und Radverkehr ca. 60 Meter vor / nach dem Ortsein-/ausgang; einseitige baulich getrennte Infrastruktur für Fußund Radverkehr						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
keine Anpassung der Signalsteuerung erforderlich						

Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist aus Lärmschutzgründen nicht zwingend notwendig, gleichwohl sie zur Lärminderung beiträgt. Unter Berücksichtigung verkehrlicher Aspekte (Geschwindigkeitsniveau 50 km/h am ersten betroffenen Wohngebäude / Querung Fuß- und Radverkehr ca. 60 Meter vor/nach dem Ortsein-/ausgang / Vermeidung unnötiger Beschleunigungs- und Abbremsvorgänge) ist die Maßnahme durchaus sinnvoll und dienlich. Die Maßnahme wird daher ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept angeregt:

Anregung:	50	km/h	ganztags	
(Ergebnis der Abwägung)	von:	100m vor/nach Ortsein-/ausgang	bis:	Ortsein-/ausgang
	Länge (ca.)	100	m	