

**ALLMENDINGEN**  
Alb-Donau-Kreis



# Lärmaktionsplan Runde 4

Abschlussbericht

**MODUS CONSULT ULM**   
GmbH

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

Schillerstraße 18  
89077 Ulm  
0731/39 94 94-0

15.08.2025

## Impressum

<b>Auftraggeber</b>	Gemeinde Allmendingen Hauptstraße 16, 89604 Allmendingen Telefon: +49 (7391) 7015-0 Internet: <a href="http://www.allmendingen.de">www.allmendingen.de</a>
<b>vertreten durch</b>	Florian Teichmann, Bürgermeister
<b>Auftragnehmer</b>	MODUS CONSULT ULM GmbH Schillerstraße 18, 89077 Ulm Telefon: +49 (731) 399494-0 Internet: <a href="http://www.modusconsult-ulm.de">www.modusconsult-ulm.de</a>
<b>Bearbeitung</b>	Marcel Dauenhauer, M. Sc. Claus Kiener, M. Eng.
<b>Projektnummer</b>	30185
<b>Projektstatus</b>	Abschlussbericht (Entwurf zur Beschlussfassung)
<b>Aufgestellt</b>	Ulm, 15.08.2025

## Inhaltsverzeichnis

<b>Impressum</b>	<b>I</b>
<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>II</b>
<b>Verzeichnis der Pläne</b>	<b>III</b>
<b>Verzeichnis der Anlagen</b>	<b>IV</b>
<b>1. Grundlagen der Bearbeitung</b>	<b>1</b>
1.1 Rechtliche Grundlagen, Zuständigkeiten	1
1.2 Ausprägung der Lärmaktionsplanung	2
1.3 Rechenmodell	3
1.4 Verkehrsaufkommen	4
<b>2. Lärmaktionsplanung Allmendingen</b>	<b>6</b>
2.1 Lärmaktionsplan der Runde 3	6
2.2 Betroffenheitsanalyse Runde 4	6
2.3 Lärminderungsplanung in Runde 4	8
2.4 Passiver Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung	9
2.5 Ruhige Gebiete	10
<b>3. Beteiligung der Öffentlichkeit</b>	<b>12</b>
3.1 IHK Ulm	12
3.2 RP Tübingen / LRA Alb-Donau-Kreis	12
<b>4. Zusammenfassung</b>	<b>14</b>

## Verzeichnis der Pläne

- Planreihe 1 Rasterlärmkarten Gesamtgemeinde
  - Plan 1.1 BESTAND, Zeitbereich Tag (06 – 22 Uhr)
  - Plan 1.2 BESTAND, Zeitbereich Nacht (22 – 06 Uhr)
  
- Planreihe 2 Gebäudelärmkarten Ausschnitt Allmendingen
  - Plan 2.1 BESTAND, Auslösewerte Lärmsanierung, Tag
  - Plan 2.2 BESTAND, Auslösewerte Lärmsanierung, Nacht
  - Plan 2.3 BESTAND, Werte Ermessenslenkung, Tag
  - Plan 2.4 BESTAND, Werte Ermessenslenkung, Nacht
  
- Planreihe 3 Gebäudelärmkarten Ausschnitt Allmendingen
  - Plan 3.1 PLANUNG, Auslösewerte Lärmsanierung, Tag
  - Plan 3.2 PLANUNG, Auslösewerte Lärmsanierung, Nacht
  - Plan 3.3 PLANUNG, Werte Ermessenslenkung, Tag
  - Plan 3.4 PLANUNG, Werte Ermessenslenkung, Nacht

## Verzeichnis der Anlagen

- |          |   |
|----------|---|
| Anlage 1 | Übersichtslageplan<br>Kartierungsstrecken, Verkehrsdaten  |
| Anlage 2 | Ergänzende Informationen für die Lärmkartierung<br>Anlage 2.1 Flächennutzungsplan (BESTAND)<br>Anlage 2.2 Fahrbahnbeläge (BESTAND)<br>Anlage 2.3 Geschwindigkeiten, Knotenpunkte  |
| Anlage 3 | Betroffenheitsanalyse BESTAND<br>Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19<br>Beurteilung über Auslösewerte Lärmsanierung<br>und Beurteilung ab Werte Ermessenlenkung<br>Tabellarische Zusammenstellung                                  |
| Anlage 4 | Wirkungsanalyse PLANUNG LAP(4)<br>Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19<br>Beurteilung über Auslösewerte Lärmsanierung<br>und Beurteilung ab Werte Ermessenlenkung<br>Tabellarische Zusammenstellung                                 |
| Anlage 5 | Übersichtslageplan<br>Potentialflächen für Ruhige Gebiete   |
| Anlage 6 | Protokoll der öffentlichen Anhörung   |
| Anlage 7 | Wirkungsanalyse VORSCHLAG RP / LRA<br>Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19<br>Beurteilung über Auslösewerte Lärmsanierung<br>und Beurteilung ab Werte Ermessenlenkung<br>Tabellarische Zusammenstellung der beschlossenen Maßnahmen |

Text

# 1. Grundlagen der Bearbeitung

## 1.1 Rechtliche Grundlagen, Zuständigkeiten

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

Die Lärmaktionsplanung besteht im Wesentlichen aus drei Teilen:

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

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

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

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

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

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

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

Erstmals wurden im Jahr 2007 landesweit Lärmkarten in reduziertem Umfang<sup>1</sup> der Stufe I erstellt. Seit dem Jahr 2012 erfolgt die Lärmkartierung alle fünf Jahre mit dem vollen Kartierungsumfang der Stufe II.



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

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

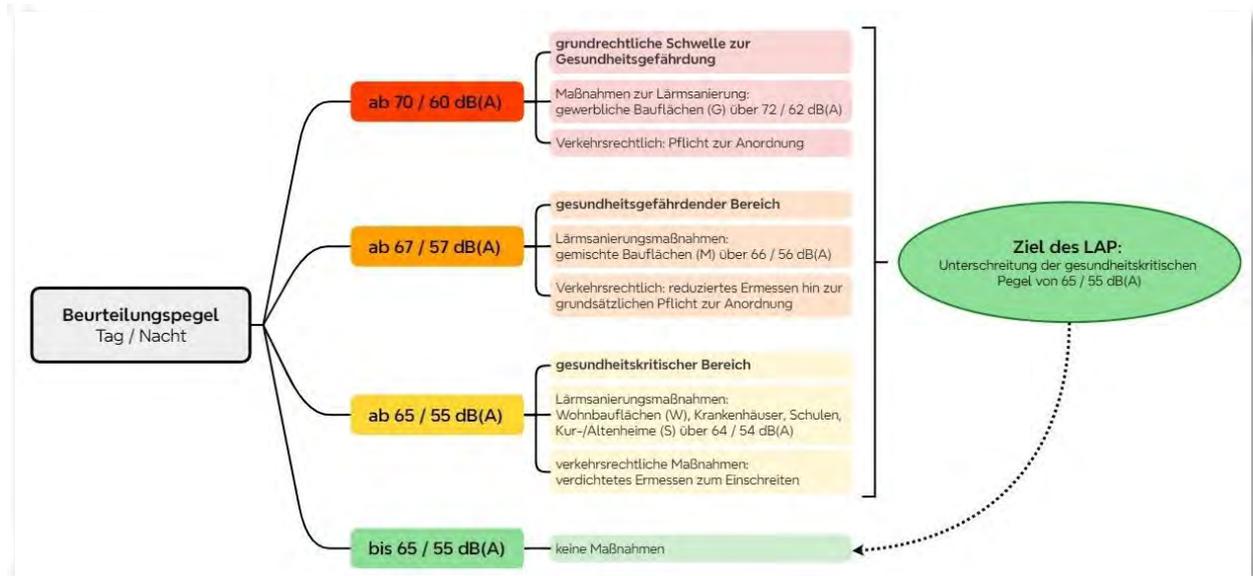
## 1.2 Ausprägung der Lärmaktionsplanung

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

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

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

Bei Lärmproblemen über 65 dB(A)  $L_{DEN}$  bzw. über 55 dB(A)  $L_{Night}$  ist ein **qualifizierter Lärmaktionsplan** mit Maßnahmenplanung aufzustellen. Durch geeignete Lärminderungsmaßnahmen sollen die Beurteilungspegel von 65 dB(A)  $L_{DEN}$  bzw. über 55 dB(A)  $L_{Night}$  nach Möglichkeit unterschritten werden. Vordringlicher Handlungsbedarf zur Lärminderung und zur Verringerung der Anzahl der Betroffenen besteht in Bereichen mit sehr hohen und im Blick auf den Gesundheitsschutz grundrechtlich relevanten Lärmbelastungen ab 70 dB(A)  $L_{DEN}$  und 60 dB(A)  $L_{Night}$ .



**Abbildung 3:** Zielsetzung der Lärmaktionsplanung

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

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

### 1.3 Rechenmodell

Den kartierten Kommunen werden durch die LUBW die Berechnungsgrundlagen und Ergebnisdaten der Lärmkartierung für weitergehende Analysen im Rahmen der Lärmaktionsplanung auf Anfrage kostenfrei zur Verfügung gestellt:

- Geländemodell
- Gebäudemodell
- Emissionsquellen und Lärmschutzeinrichtungen
- Berechnungsergebnisse nach BUB und RLS-19

Bei Lärmaktionsplänen ohne ergänzende Kartierungsstrecken bzw. bei vereinfachten Lärmaktionsplänen aufgrund fehlender Betroffenen wird in der Regel auf eine modellhafte Bearbeitung im Büro der Gutachter verzichtet. Die Bearbeitung erfolgt dann auf Grundlage der von der LUBW bereitgestellten Berechnungsergebnisse.

Bei Lärmaktionsplänen mit ergänzenden Kartierungsstrecken wird aus den von der LUBW bereitgestellten Modelldaten im Büro der Gutachter ein dreidimensionales Modell für ergänzende Lärmberechnungen, räumlich differenzierte Betroffenheitsanalysen und Wirkungsanalysen von Lärmsanierungsmaßnahmen erarbeitet. Dieses 3D-Rechenmodell Lärm wird in der Regel durch eine Ortsbegehung zur Ermittlung lärmrelevanter Parameter (z. B. zulässige Höchstgeschwindigkeiten, Fahrbahnquerschnitte) sowie ergänzende Informationen des Auftraggebers (z. B. Bauflächen, Einwohnerzahlen) und der Straßenbaulastträger (z. B. Fahrbahnbeläge, Lärmschutzeinrichtungen) erweitert. Im Büro der Gutachter kommt dazu die Lärmberechnungssoftware „SoundPLANnoise“ der Firma SoundPLAN GmbH, Backnang, in der jeweils aktuellen Version, zum Einsatz.

## 1.4 Verkehrsaufkommen

Für Lärmberechnungen ist prinzipiell der durchschnittliche tägliche Verkehr DTV zu verwenden, welcher das über alle Tage des Jahres (einschl. Wochenenden, Ferien, Feiertage, etc.) gemittelte Verkehrsaufkommen beschreibt. Für die Umrechnung vom normalwerttäglichen  $DTV_{(W)}$  nach dem jahresmittleren DTV werden die Ergebnisse des jeweils nächstgelegenen Querschnittes der Straßenverkehrszählung (SVZ) herangezogen.

Seit den neuen Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019 (RLS-19) ist zukünftig prinzipiell nach drei Fahrzeuggruppen (FzG) zu unterscheiden:

- **Pkw:** Personenkraftwagen, Personenkraftwagen mit Anhänger und Lieferwagen (Güterkraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3,5 t);
- **Lkw1:** Lastkraftwagen ohne Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t und Busse;
- **Lkw2:** Lastkraftwagen mit Anhänger bzw. Sattelkraftfahrzeuge (Zugmaschinen mit Auflieger) mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t.

Der Anteil der Fahrzeuge der Fahrzeuggruppe Pkw wird durch Abzug der Anteile der Fahrzeuge der Fahrzeuggruppen Lkw1 und Lkw2 von 100 % berücksichtigt.

Stehen Verkehrszahlen für Motorräder zur Verfügung, können Motorräder (Krafträder) als zusätzliche Fahrzeuggruppe modelliert werden.

Für die LUBW-Lärmkartierungen werden die jeweils aktuellen, vorliegenden Datensätze aus dem Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg herangezogen. Im Rahmen des Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg werden seit 2010 jährlich entweder gemessene, fortgeschriebene oder geschätzte Verkehrsmengen auf dem klassifizierten Straßennetz ausgewiesen. Die Ergebnisse des Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg stehen über die Homepage MOBIDATA BW (<https://mobidata-bw.de/>) öffentlich zur Verfügung.

Bei einer modellhaften Bearbeitung des Lärmaktionsplanes werden die Verkehrsmengen der Pflichtkartierungsstrecken plausibilisiert und die, in der Regel auf freier Strecke (FS) gelegenen

Zählstellen dahingehend überprüft, ob sie für die Beschreibung der im Rahmen der Lärmaktionsplanung häufig zu untersuchenden Ortsdurchfahrten (OD) repräsentativ sind.

In Fällen, in denen entweder die Ergebnisse des Verkehrsmonitoring BW als nicht plausibel angesehen werden und/oder in denen bei einer erweiterten Lärmkartierung für die zu untersuchenden Strecken keine Daten aus dem Verkehrsmonitoring BW zur Verfügung stehen, wird auf ergänzende Verkehrszählungen zurückgegriffen. Die Verkehrszählungen werden entsprechend dem gültigen Regelwerk „Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), Ausgabe 2012“ stichtagsbezogen an Normalwerktagen (Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag) im Sommerhalbjahr (März bis Oktober) außerhalb der Ferien durchgeführt. Die Umrechnung des so erhobenen werktäglichen Verkehrsaufkommens  $DTV_{(W)}$  auf das für Lärmberechnungen maßgebliche jahresmittlere Verkehrsaufkommen DTV erfolgt wiederum über die Ergebnisse des Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg.

Im Rahmen der LUBW-Lärmkartierung 2017 (Runde 3) wurden die Pflichtkartierungsstrecken entsprechend den Ergebnissen des Verkehrsmonitoring 2015 berücksichtigt.

Im Rahmen der LUBW-Lärmkartierung 2022 (Runde 4) sind die Pflichtkartierungsstrecken entsprechen den Ergebnissen des Verkehrsmonitoring 2019 berücksichtigt.

## 2. Lärmaktionsplanung Allmendingen

Kartierungspflichtige Hauptverkehrsstraße im Gemeindegebiet Allmendingen ist die B 492. Die regionale Bundesstraße verbindet über eine Länge von 16,6 km das Mittelzentrum Ehingen (Donau) (B 311) über Allmendingen und Schelklingen mit dem Mittelzentrum Blaubeuren (B 28).

Ein Überblick über die Kartierungsstrecke und die Verkehrsdaten ist in [Anlage 1](#) zu finden. Die Verkehrsdaten für die Pflichtkartierungsstrecke wurden von der LUBW übernommen.

Die Verkehrsmonitoring-Zählstelle 83233 weist für das Jahr 2019 in Bereich Allmendingen ein werktägliches Verkehrsaufkommen  $DTV_{(w)}$  von 13.403 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 10,6 % (1.420 SVfz/24h) auf. Das werktägliche Verkehrsaufkommen wird zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit von Straßen und Knotenpunkten sowie der Verkehrssicherheit herangezogen.

Für Lärmberechnungen ist das jahresdurchschnittliche Verkehrsaufkommen DTV maßgebend. Die Verkehrsmonitoring-Zählstelle 83233 weist für das Jahr 2019 in Bereich Allmendingen ein entsprechendes Verkehrsaufkommen DTV von 11.917 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 9,3 % (1.108 SVfz/24h) auf. Diese Verkehrsmenge liegt der aktuellen Bearbeitung zugrunde.

Auf eine freiwillige Erweiterung der Pflichtkartierung um die beiden Kreisstraßen K 7334 (Ri. Ennahofen,  $DTV_{(2019)}$  1.389 Kfz/24h) und K 7422 (Ri. Altheim,  $DTV_{(2019)}$  2.979 Kfz/24h) wird aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens verzichtet.

In [Anlage 2](#) sind weitere Grundlagen (Bauflächen, Fahrbahnbeläge, zulässige Geschwindigkeiten und Knotenpunktformen) für die Überprüfung des Lärmaktionsplanes dargestellt.

### 2.1 Lärmaktionsplan der Runde 3

Der Abschlussbericht des Lärmaktionsplan Allmendingen der Runde 3 (brenner BERNARD ingenieure GmbH, Dresden, 12.12.2019) berücksichtigt ebenfalls nur die B 492 als Pflichtkartierungsstrecke und kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Einziger Lärmschwerpunkt in Allmendingen war die B 492 in Höhe Fabrikstraße.
- Für die B 492 wurde ein nächtliches Tempolimit von 60 km/h im Abschnitt Ehinger Straße bis zum nördlichen Ortsende als Lärminderungsplanung vorgeschlagen.
- Die Öffentlichkeit wurde am 20.11.2019 über den Lärmaktionsplan (Entwurfassung) im Rahmen einer öffentlichen Gemeinderatssitzung informiert und beteiligt.

### 2.2 Betroffenheitsanalyse Runde 4

Die Ergebnisse der Lärmkartierung der Runde 4 bestätigen im Wesentlichen die Erkenntnisse aus der vorausgegangenen Runde der Lärmaktionsplanung für Allmendingen. Der Lärmschwerpunkt B 492 besteht weiterhin.

Die Ergebnisse der flächenhaften Lärmkartierung Runde 4 sind als Rasterlärmkarten in [Planreihe 1](#) für das Gemeindegebiet dargestellt. Die Rasterlärmkarten zeigen die Verlärmung in der Fläche für den Zeitbereich Tag (06 – 22 Uhr) und Nacht (22 – 06 Uhr) in einer Höhe von 4 Meter über dem Gelände. Sie dienen als strategische Karten für die Stadtentwicklungs-, Verkehrsentwicklungs- und Bauleitplanung und im Zusammenhang mit [Anlage 5](#) zur Identifizierung ruhiger Gebiete.

Die Ergebnisse der gebäudescharfen Lärmkartierung Runde 4 sind als Gebäudelärmkarten in [Planreihe 2](#) sowohl in Bezug zu den Auslösewerten für die Lärmsanierung (für bauliche / konstruktive Lärmsanierungsmaßnahmen) als auch in Bezug auf die im Kooperationserlass im Zusammenhang mit verkehrsrechtlichen Maßnahmen (z. B. Geschwindigkeitsreduzierung) genannten Beurteilungspegeln dargestellt. In den Gebäudelärmkarten sind diejenigen Gebäude markiert, an denen der Gebäude-Maximalpegel über den Auslösewerten für die Lärmsanierung bzw. Beurteilungspegeln lt. Kooperationserlass liegt.

Ergänzend zu den Plänen sind in [Anlage 3](#) die entsprechenden tabellarischen Auswertungen für die Bestandskartierung zu finden.

Im Zuge der B 492 werden entsprechend der aktuellen Lärmkartierung folgende Betroffenenheiten in Allmendingen ausgewiesen:

- Im Tageszeitraum (6 – 22 Uhr) sind 47 Personen und im Nachtzeitraum (22 – 6 Uhr) 51 Personen von Beurteilungspegeln über den Auslösewerten für die Lärmsanierung betroffen. Damit ist die Voraussetzung für baulich/konstruktive Lärmsanierungsmaßnahmen gegeben.
- Im Tageszeitraum sind 83 und im Nachtzeitraum 37 Personen von Beurteilungspegeln im gesundheitskritischen Bereich ab 65 / 55 dB(A) betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen verdichtet sich ab diesen Werten das Ermessen zum Einschreiten.
- Weiter sind im Tageszeitraum 13 und im Nachtzeitraum 94 Personen von Beurteilungspegeln im gesundheitsgefährdenden Bereich ab 67 / 57 dB(A) betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen reduziert sich ab diesen Werten das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen.
- Der Grenzwert zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) wird im Tageszeitraum erreicht, aber nicht überschritten – davon sind 6 Personen betroffen.
- Der Grenzwert zur Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) wird im Nachtzeitraum überschritten – davon sind ebenfalls 6 Personen betroffen.
- Die höchsten Beurteilungspegel werden an der Bebauung im Bereich der Einmündung Hauptstraße in die B 492 ausgewiesen. In diesem Abschnitt gibt es aktuell keine Geschwindigkeitsbegrenzung, es gilt die außerörtliche Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.
- Die Beurteilungspegel im gesundheitsgefährdenden Bereich sind überwiegend im Bereich der westlich der B 492 gelegenen Bebauung an der Fabrikstraße. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist in diesem Bereich auf 80 km/h festgesetzt.

## 2.3 Lärminderungsplanung in Runde 4

Im Ergebnis der Überprüfung des Lärmaktionsplanes aus Runde 3 und der aktuellen Lärmkartierung der Runde 4 wird für die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes Allmendingen folgendes vorgeschlagen:

- Die in den Jahren 2021 / 2022 im Zuge der B 492 eingebauten, lärmindernden Fahrbahnbeläge sind in der aktuellen Lärmkartierung berücksichtigt. Dennoch kommt es zu den aufgezeigten Überschreitungen der Auslösewerte an Gebäuden im Zuge der B 492.
- Weitere Maßnahmen planerischer oder straßenbaulicher Natur kommen hier nicht in Betracht:
  - Eine Umgehungsstraße zur Entlastung der B 492 ist weder geplant noch in den einschlägigen Maßnahmenplänen (Bundes-, Landesverkehrswegeplan, Kreisstraßenausbauprogramm, FNP) enthalten. Zudem wäre eine Umgehungsstraße in Bezug auf die damit verbundene großflächige, zusätzliche Verlärmung von bis dahin in der Regel ruhigen Gebieten weder zielführend im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie noch verhältnismäßig in Bezug auf baulich/konstruktive und/oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen im Bestandnetz.
  - Alternativrouten für eine Änderung der Verkehrsführung stehen im örtlichen Straßennetz nicht zur Verfügung. Eine Verdrängung in das nachgeordnete Straßennetz würde eine zusätzliche Verlärmung in der Fläche bedeuten und widerspräche der Funktion der Bündelung des Verkehrs (und damit auch des Lärmschutzes) auf dem klassifizierten Straßennetz.
  - Lärmsanierungsmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle sind in Bezug auf Zeit und Kosten unverhältnismäßig im Vergleich zu einer Geschwindigkeitsreduzierung.
- In dem ca. 2,0 km langen Abschnitt der B 492 bei Allmendingen gibt es drei Straßen- und eine Schienenkreuzung sowie zwei Straßeneinmündungen. Dem entsprechend gilt von Ehingen kommend ab ca. 220 m südlich des Kreisverkehrs Riedäckerstraße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h (Gegenrichtung 60 km/h). Diese wird ca. 180 m nördlich des Kreisverkehrs auf 60 km/h reduziert und gilt dann in beide Richtungen für rund 380 m. Ab Höhe Fabrikstraße 14 gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf eine Länge von rund 820 m (Gegenrichtung rund 770m). Rund 250 südlich der Einmündung Hauptstraße wird die Geschwindigkeitsreduzierung aufgehoben – es gilt die außerorts übliche Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.
- Als weitere Maßnahme zur Lärminderung wird deshalb eine durchgängige zulässige Höchstgeschwindigkeit von einheitlich 60 km/h von ca. 220 m südlich des Kreisverkehrs Riedäckerstraße bis ca. 150 m nördlich der Einmündung „Hauptstraße“ vorgeschlagen.
- Durch die Maßnahme kann die Anzahl der Betroffenen am Tag von 96 auf 33 Personen verringert werden. Der maximale Beurteilungspegel reduziert sich von 70 auf 66 dB(A).

In der Nacht kann die Anzahl der Betroffenen von 137 auf 40 Personen verringert werden. Der maximale Beurteilungspegel reduziert sich von 62 auf 58 dB(A).

- Das würde auch der noch nicht umgesetzten Maßnahme aus dem LAP (3) entsprechen. Dort wurde Tempo 60 allerdings nur nachts vorgeschlagen. Nachdem es aktuell auch Tags entsprechende Betroffenheiten gibt, wird vorgeschlagen, die Temporeduzierung auf 60 km/h für Tag & Nacht zu beantragen.
- Das vorrangige Interesse der Verkehrsteilnehmer, die B 492 zügig zu durchfahren, wird im Rahmen der Interessensabwägung weitaus weniger gewichtet als die gesundheitlichen Interessen der von Beurteilungspegeln bis zu 70 / 62 dB(A) (Tag / Nacht) betroffenen Anwohner.
- Unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Geschwindigkeitsbegrenzungen würden sich bei einer einheitlichen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h in Fahrtrichtung Blaubeuren eine Fahrzeitverlängerung von rund 25 Sekunden und in Fahrtrichtung Ehingen von und 21 Sekunden ergeben. Entsprechend Kooperationserlass wird eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme erst bei mehr als 30 Sekunden als ausschlaggebend erachtet.
- Durch die Geschwindigkeitsbeschränkung kommt es zu keinen Verlagerungen in andere schutzwürdige Gebiete. Eine Verdrängung des Verkehrs und Verlagerung in angrenzende Parallelstraßen oder Wohngebiete ist nicht zu befürchten, da es keine adäquaten Ausweichstrecken gibt.
- In diesem Abschnitt der B 492 verkehren keine ÖV-Linien - negative Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr sind deshalb nicht zu erwarten.
- Die durchgängige, einheitliche Geschwindigkeitsreduzierung würde auch die Verkehrssicherheit im Zuge der B 492 Allmendingen erhöhen.
- Im Bereich „Bei den Obstgärten“ gibt es aus der Aufstellung des Bebauungsplanes bereits Festsetzungen zum notwendigen Lärmschutz.

Die Ergebnisse der Wirkungsanalyse der vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierung auf einheitlich 60 km/h über 24 Stunden sind als Gebäudelärmkarten in [Planreihe 3](#) in Bezug zu den Auslösewerten für die Lärmsanierung dargestellt und in [Anlage 4](#) tabellarisch dokumentiert.

## **2.4 Passiver Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung**

Durch die vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen kann die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Personen wie in der Wirkungsanalyse aufgezeigt reduziert werden. Dennoch verbleiben auf einzelnen Abschnitten noch lärmbeeinträchtigte Einwohner\*innen.

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

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

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

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

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

## 2.5 Ruhige Gebiete

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

In diese Prüfung können nicht nur außerhalb der Ortslage gelegene Flächen wie z. B. Wälder, Natur- oder Landschaftsschutzgebiete, etc. aufgenommen werden. Es sollten auch Flächen innerhalb der Ortslage geprüft werden, die beispielsweise der nahräumigen, kurzzeitigen Erholung (z. B. während der Mittagspause oder der Abendstunden) dienen können. Eine Übersicht über potenziell in Frage kommende Flächen im Gemeindegebiet ist in [Anlage 5](#) zu finden.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung Runde 4 wurden folgende konkreten Flächen zur Eignungsprüfung als „Ruhige Gebiete“ vorgeschlagen:

- Landschaftsschutzgebiet „Allmendingen“ (Schutzgebiets-Nr. 4.25.135)  
Anteil Allmendingen 100 % , Fläche rund 989 ha
- FFH-Gebiet „Tiefental und Schmiechtal“ (Schutzgebiets-Nr. 7623341)  
Anteil Allmendingen ca. 21 % , Fläche rund 693 ha
- Naturschutzgebiet „Schmiechener See“ (Schutzgebiets-Nr. 4.072)  
Anteil Allmendingen ca. 28 % , Fläche rund 14,6 ha

Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit / TÖB sind keine Vorschläge für die Ausweisung eines ruhigen Gebietes im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie eingegangen.

Aufgrund seiner Bedeutung für die Naherholung wird das Naturschutzgebiet "Schmiechener See" als Ruhiges Gebiet zur Beschlussfassung vorgeschlagen:

**Ruhiges Gebiet:** Übernahme des auf der Gemarkung Allmendingen gelegenen Teils des Naturschutzgebietes "Schmiechener See" (Schutzgebiets-Nr. 4.072, Teilfläche Allmendingen rund 14,6 ha) als ruhiges Gebiet im Rahmen der Lärmaktionsplanung.

**Begründung:** Das nordöstlich von Allmendingen gelegene Naturschutzgebiet ist von der Ortslage Allmendingen fußläufig und mit dem Fahrrad gut zu erreichen und bietet abseits der Hauptverkehrsstraßen ausreichend ruhige Flächen zur Erholung der Wohnbevölkerung von Straßenverkehrslärm.

### 3. Beteiligung der Öffentlichkeit

Der Gemeinderat Allmendingen hat die oben beschriebenen Ergebnisse der zur Lärmaktionsplanung Allmendingen in der öffentlichen Sitzung am **09.10.2024** zur Kenntnis genommen und für die förmliche Beteiligung der Bürger\*innen an der Lärmaktionsplanung freigegeben.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung wurde am **18.10.2024** ortsüblich bekanntgegeben.

Im Zeitraum vom **28.10.2024** bis einschließlich **29.11.2024** waren die Bürger\*innen aufgefordert, sich zur Lärmkartierung zu äußern und aktiv an der Lärmaktionsplanung mitzuwirken. Jeder hatte die Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung. Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit sind keine Stellungnahmen eingegangen.

Im Nachgang zur Öffentlichkeitsbeteiligung wurde im Zeitraum vom **02.07.2025** bis einschließlich **08.08.2025** die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) und der Nachbarkommunen durchgeführt. Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen sind 11 Stellungnahmen zu den ausgelegten Unterlagen eingegangen. Auf die Stellungnahme der IHK Ulm sowie die koordinierte Stellungnahme von RP Tübingen / LRA Alb-Donau-Kreis wird nachstehend näher eingegangen. In den weiter eingegangenen Stellungnahmen sind keine neuen Erkenntnisse oder zusätzlichen Maßnahmenvorschläge enthalten, die nicht bereits im Entwurf des Lärmaktionsplanes Allmendingen der Runde 4 enthalten waren.

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

#### 3.1 IHK Ulm

Die IHK Ulm weist auf die Bedeutung des klassifizierten Straßennetzes hin, empfiehlt für die punktuellen Betroffenheiten die Errichtung von Lärmschutzwänden und Geschwindigkeitsbegrenzungen nur für den Nachtzeitraum (22 - 06 Uhr).

*Besprechung:* Lärmschutzwände stehen in Bezug auf zeitliche und finanzielle Realisierung in keinem Verhältnis zur vorgeschlagenen Maßnahme einer Geschwindigkeitsbegrenzung. In die Verkehrsbedeutung der Bundesstraße wird mit einer als nicht ausschlaggebend erachteten Fahrzeitverlängerung von unter 30 Sekunden nicht eingegriffen. Auch am Tag sind Beurteilungspegel im Bereich der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) erreicht – eine Beschränkung auf die Nacht würden den Zielen der Lärmaktionsplanung nicht gerecht.

#### 3.2 RP Tübingen / LRA Alb-Donau-Kreis

"Einer Geschwindigkeitsbegrenzung von einheitlich 60 km/h von ca. 220 m südlich des Kreisverkehrs Riedackerstraße bis ca. 150 m nördlich der Einmündung Hauptstraße auf der B 492 kann nach den vorliegenden Unterlagen nicht zugestimmt werden. Am vorgeschlagenen Beginn der Geschwindigkeitsbeschränkung 220 Meter südlich des Kreisverkehrs gibt es keine betroffenen Gebäude. Hier liegt das Gewerbegebiet Riedacker. Die ersten betroffenen Einwohner wohnen im Gebäude Fabrikstraße 14. Ab hier bis zum Gebäude Fabrikstraße 36 kann eine Beschränkung auf 60 km/h ganztags in Aussicht gestellt werden."

**Besprechung:** Es ist richtig, dass südlich des Kreisverkehrs eine Geschwindigkeitsreduzierung nicht durch Lärmbetroffenheit begründet werden kann. Nachdem nördlich des Kreisverkehrs eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h in Aussicht gestellt wird, wird im Sinne der Lückenschlussregelung (bis zu 500 m) die Verlängerung bis zum Kreisverkehr empfohlen. Südlich des Kreisverkehrs ist in beide Fahrtrichtungen eine unterschiedliche zulässige Höchstgeschwindigkeit (70 km/h, 60 km/h) angeordnet, welche im Sinne einer konsistenten Anordnung für beide Fahrtrichtungen auf 60 km/h geändert werden sollte.

"Zur Reduzierung der Lärmwerte an den beiden Gebäuden „An der Springe“ kommt als geringerer Eingriff eine Verlängerung der bestehenden Beschränkung auf 80 km/h bis zur Einmündung Hauptstraße in Betracht. Dazu muss jedoch noch eine Wirkungsanalyse zu Tempo 80 vorgelegt werden."

**Besprechung:** Durch eine geringere (80 km/h) als die vorgeschlagene (60 km/h) Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit können die Ziele der Lärmaktionsplanung nicht erreicht werden. Eine entsprechende Wirkungsanalyse mit den von RP Tübingen / LRA Alb.-Donau-Kreis genannten Lärmsanierungsmaßnahmen ist in [Anlage 7](#) zu finden. Demnach verbleiben im Zeitraum Tag 40 Einwohner von Beurteilungspegeln im gesundheitskritischen Bereich betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen verdichtet sich ab diesen Werten das Ermessen zum Einschreiten. Weiter sind von Beurteilungspegeln im gesundheitsgefährdenden Bereich 6 / 41 Personen betroffen. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen reduziert sich ab diesen Werten das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen. Darüber hinaus sind 6 Personen in der Nacht von Beurteilungspegeln ab der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung betroffen.

## 4. Zusammenfassung

Im Ergebnis der Abwägung werden, unter Berücksichtigung der Lärmkartierung in Runde 4, der Betroffenheitsanalyse, des vorgeschlagenen Lärmminderungskonzeptes und der Beteiligung der Öffentlichkeit, nachstehende Maßnahmen zur Lärmminderung dem Gemeinderat zur Aufnahme in den Lärmaktionsplan der Runde 4 empfohlen:

**Maßnahme 1:** Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf einheitlich 60 km/h von ca. 220 m südlich des Kreisverkehrs Riedäckerstraße bis ca. 150 m nördlich der Einmündung „Hauptstraße“.

**Ruhiges Gebiet:** Übernahme des auf der Gemarkung Allmendingen gelegenen Teils des Naturschutzgebietes "Schmiechener See" (Schutzgebiets-Nr. 4.072, Teilfläche Allmendingen rund 14,6 ha) als ruhiges Gebiet im Rahmen der Lärmaktionsplanung.

Ulm, 15.08.2025



Claus Kiener, M. Eng.



# Gemeinde Allmendingen

## Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie

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

**BESTAND**  
Ausschnitt Gemeindegebiet

Rasterlärmkarte nach RLS-19  
Berechnungshöhe 4 m über Gelände

### Plan 1.1

#### Zeichenerklärung

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

#### Beurteilungspegel LrT in dB(A)

Gebäudelärmkarte Nr. 700

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

Maßstab



# Gemeinde Allmendingen

## Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie

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

**BESTAND**  
Ausschnitt Gemeindegebiet

Rasterlärmkarte nach RLS-19  
Berechnungshöhe 4 m über Gelände

### Plan 1.2

#### Zeichenerklärung

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

#### Beurteilungspegel LrN in dB(A)

Gebäudelärmkarte Nr. 700

-   $\geq 75$
-   $\geq 70$
-   $\geq 65$
-   $\geq 60$
-   $\geq 55$
-   $\geq 50$
-   $< 50$

Maßstab



# Gemeinde Allmendingen

## Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie

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

### BESTAND Ausschnitt Allmendingen

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

### Plan 2.1

#### Zeichenerklärung

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

#### Art der baulichen Nutzung

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

#### Gebäudelärmkarte

-  Auslöswerte Überschreitung Lärmsanierung
- Gebäudelärmkarte Nr. 810

Maßstab



# Gemeinde Allmendingen

## Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

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

### BESTAND Ausschnitt Allmendingen

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

### Plan 2.2

#### Zeichenerklärung

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

#### Art der baulichen Nutzung

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

#### Gebäudelärmkarte

-  Auslöswerte Überschreitung Lärmsanierung
- Gebäudelärmkarte Nr. 810

Maßstab  
0 200 400 600 m



# Gemeinde Allmendingen

## Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

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

### BESTAND Ausschnitt Allmendingen

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19  
zur Prüfung verkehrsrechtlicher  
Lärmschutzmaßnahmen

### Plan 2.3

#### Zeichenerklärung

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

#### Art der baulichen Nutzung

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

#### Beurteilungspegel LrT dB(A)

Gebäudelärmkarte Nr. 820

- $\geq 70$
- $\geq 67$
- $\geq 65$
- $< 65$

Maßstab



# Gemeinde Allmendingen

## Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

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

### BESTAND Ausschnitt Allmendingen

Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19  
zur Prüfung verkehrsrechtlicher  
Lärmschutzmaßnahmen

### Plan 2.4

#### Zeichenerklärung

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

#### Art der baulichen Nutzung

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

#### Beurteilungspegel LrN dB(A)

Gebäudelärmkarte Nr. 820

- $\geq 60$
- $\geq 57$
- $\geq 55$
- $< 55$

Maßstab



# Gemeinde Allmendingen

## Lärmaktionsplan nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

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

### PLANUNG LAP (4) Ausschnitt Allmendingen

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

### Plan 3.1

#### Zeichenerklärung

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

#### Art der baulichen Nutzung

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

#### Gebäudelärmkarte

-  Auslöswerte Überschreitung Lärmsanierung
- Gebäudelärmkarte Nr. 830

Maßstab



# Gemeinde Allmendingen

## Lärmaktionsplan nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

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

### PLANUNG LAP (4) Ausschnitt Allmendingen

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

### Plan 3.2

#### Zeichenerklärung

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

#### Art der baulichen Nutzung

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

#### Gebäudelärmkarte

-  Auslöswerte Überschreitung Lärmsanierung
- Gebäudelärmkarte Nr. 830

Maßstab  
0 200 400 600 m



# Gemeinde Allmendingen

## Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie

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

### PLANUNG LAP (4) Ausschnitt Allmendingen

Differenz-Rasterlärmkarte nach RLS-19  
Berechnungshöhe 4 m über Gelände

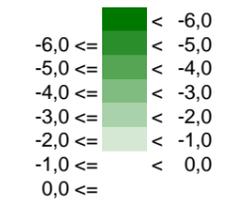
### Plan 3.3

#### Zeichenerklärung

-  Hauptnetz (kartiert)
-  Nebennetz (nicht kartiert)
-  Gemeindegrenze
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  öffentliche Gebäude
-  Kindergarten
-  Schule
-  Krankenhaus, Senioren- und Pflegeheim

#### Pegeldifferenz in dB(A)

Gebäudelärmkarte Nr. 0



Maßstab



# Gemeinde Allmendingen

## Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

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

### PLANUNG LAP (4) Ausschnitt Allmendingen

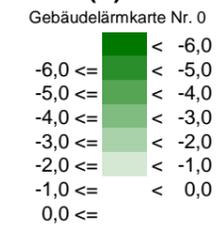
Differenz-Rasterlärmkarte nach RLS-19  
Berechnungshöhe 4 m über Gelände

### Plan 3.4

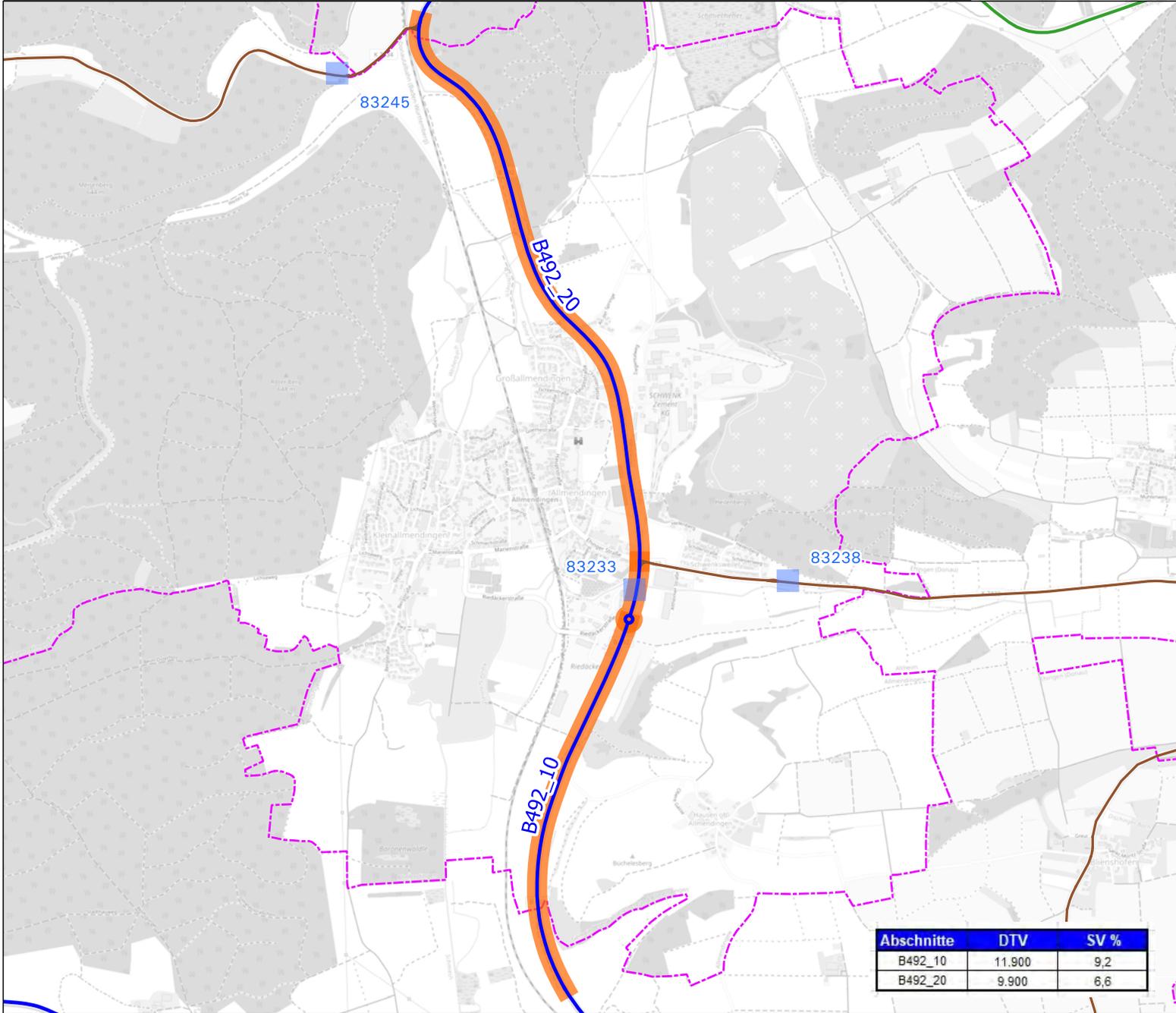
#### Zeichenerklärung

-  Hauptnetz (kartiert)
-  Nebennetz (nicht kartiert)
-  Gemeindegrenze
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  öffentliche Gebäude
-  Kindergarten
-  Schule
-  Krankenhaus, Senioren- und Pflegeheim

#### Pegeldifferenz in dB(A)







Gemeinde Allmendingen  
**Lärmaktionsplan Runde 4**  
 Lärmkartierung 2022/2024  
 Ausschnitt Allmendingen

Gemeindegrenze

**Straßennetz**

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

**Kartierungsstrecken**

LUBW 2022 (verpflichtend)

**Verkehrsdaten**

Verkehrsmonitoring BW

Hintergrundkarte und Straßennetz auf Grundlage von:  
 ©OpenStreetMap Mitwirkende

0 500 1.000 m



Gemeinde Allmendingen

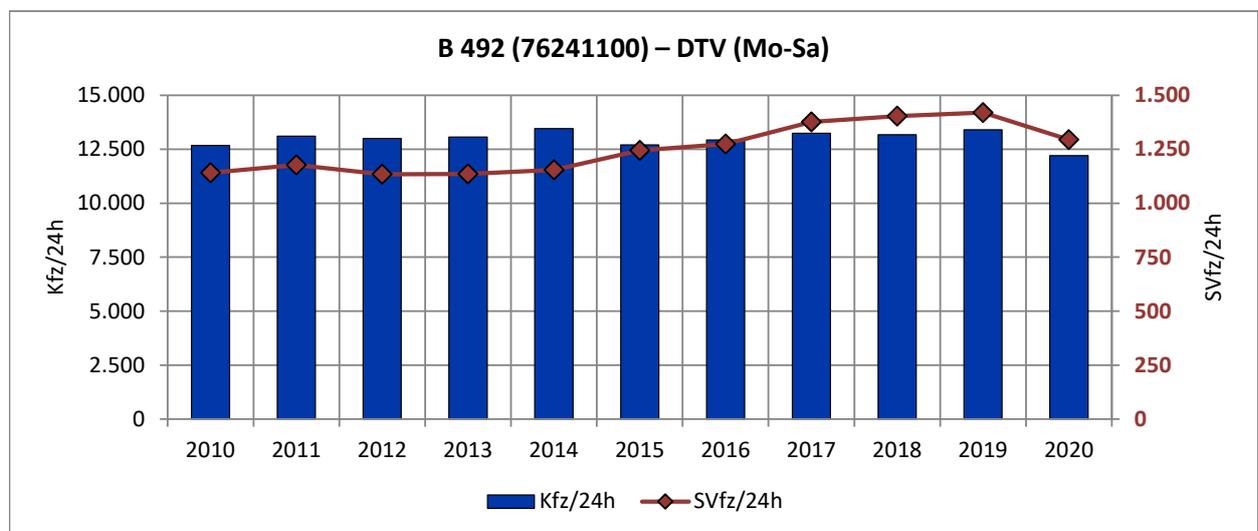
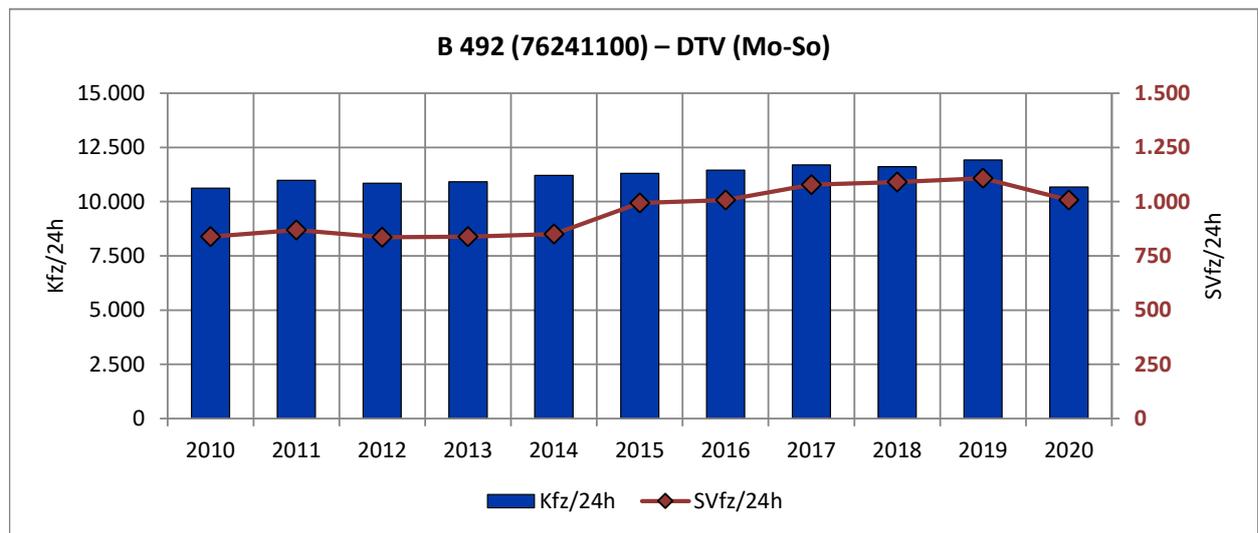
Larmkartierung / Larmaktionsplanung Runde 4

**Kenngroßen für Larmberechnung nach RLS-19**

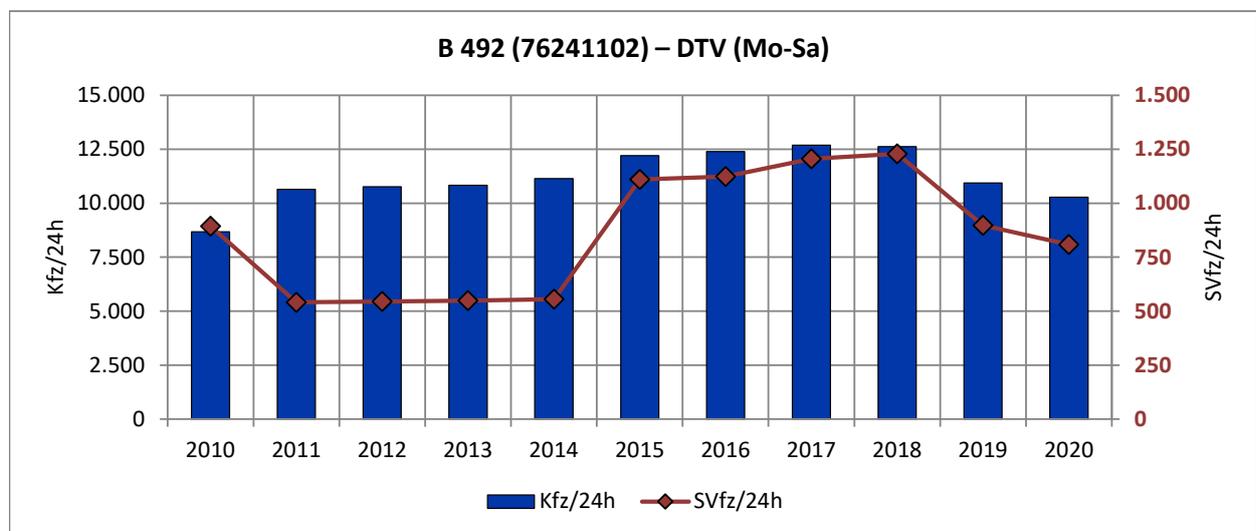
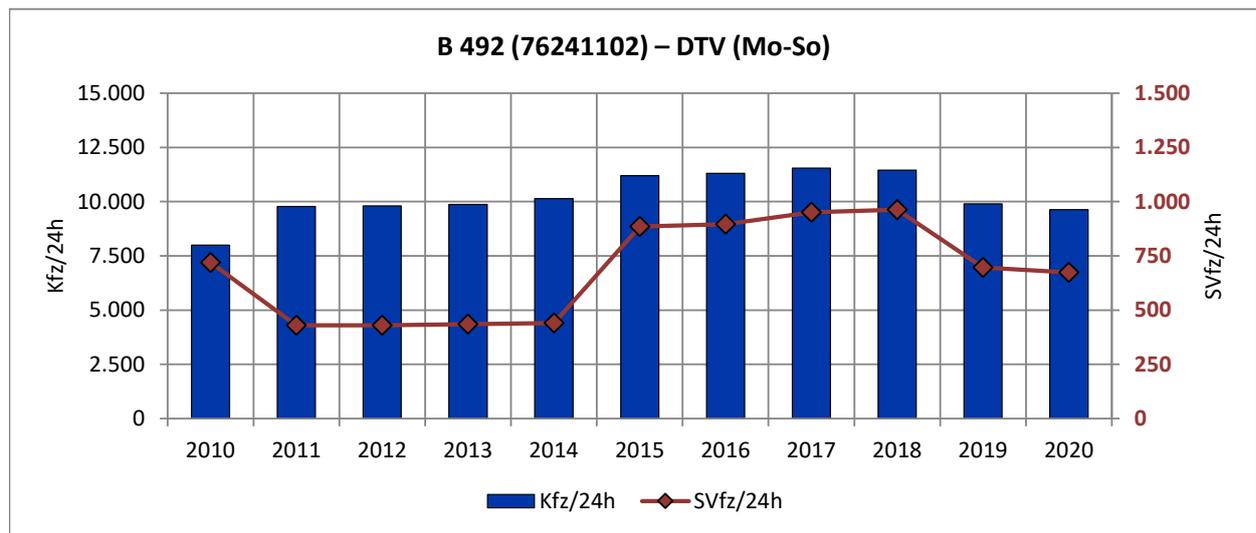
Grundlage: Verkehrsmonitoring BadenWuerttemberg 2019

			1	2
			B 492-Sud Ehingen / Allmendingen (Xaveruskreuzung)	B 492-Nord Allmendingen (Xaveruskreuzung)/ Scheiklingen
<i>Lärmkenngroßen nach RLS-19</i>				
Tagesverkehr Normalzeitbereich	Gesamtverkehr DTV <sub>w</sub>	[Kfz/24h]	13.403	10.934
	Schwerverkehr (> 3,5t) SV <sub>w</sub>	[SV/24h]	1.420	867
	Anteil SV <sub>w</sub> (> 3,5t) am DTV <sub>w</sub>	[%]	10,6%	7,9%
Tagesverkehr Jahresmittelwert	<b>Gesamtverkehr DTV</b>	<b>[Kfz/24h]</b>	<b>11.900</b>	<b>9.900</b>
	Schwerverkehr (> 3,5t) SV	[SV/24h]	1.100	650
	Anteil SV (> 3,5t) am DTV	[%]	9,2%	6,6%
Straßenkategorie	<b>Klassifizierung</b>	<b>[-]</b>	<b>B</b>	<b>B</b>
	Zahlstelle Nr.	[-]	83233	83235
	Zahljahr	[-]	2019	2019
Zeitraum "Tag" (06:00 - 22:00 Uhr)	M(Tag) aus Zahlstelle	[-]	0,0574	0,0575
	M(Tag) Tabellenwert nach RLS-19	[-]	-	-
	<b>M<sub>Tag</sub></b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>683</b>	<b>569</b>
	1: Leichte Kraftfahrzeuge	[Pkw/h]	88,6%	91,9%
	2: Mittelschwere Fahrzeuge	[Lkw1/h]	2,9%	2,1%
	3: Schwere Fahrzeuge	[Lkw2/h]	5,7%	4,9%
	4: Motorräder	[Krad/h]	2,8%	1,1%
Zeitraum "Nacht" (22:00 - 06:00 Uhr)	M(Nacht) aus Zahlstelle	[-]	0,010	0,010
	M(Nacht) Tabellenwert nach RLS-19	[-]	-	-
	<b>M<sub>Nacht</sub></b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>122</b>	<b>99</b>
	1: Leichte Kraftfahrzeuge	[Pkw/h]	86,1%	92,9%
	2: Mittelschwere Fahrzeuge	[Lkw1/h]	3,3%	1,0%
	3: Schwere Fahrzeuge	[Lkw2/h]	9,0%	6,1%
	4: Motorräder	[Krad/h]	1,6%	0,0%
Abschnitt	Bezeichnung_Nr	[-]	B492_10	B492_20

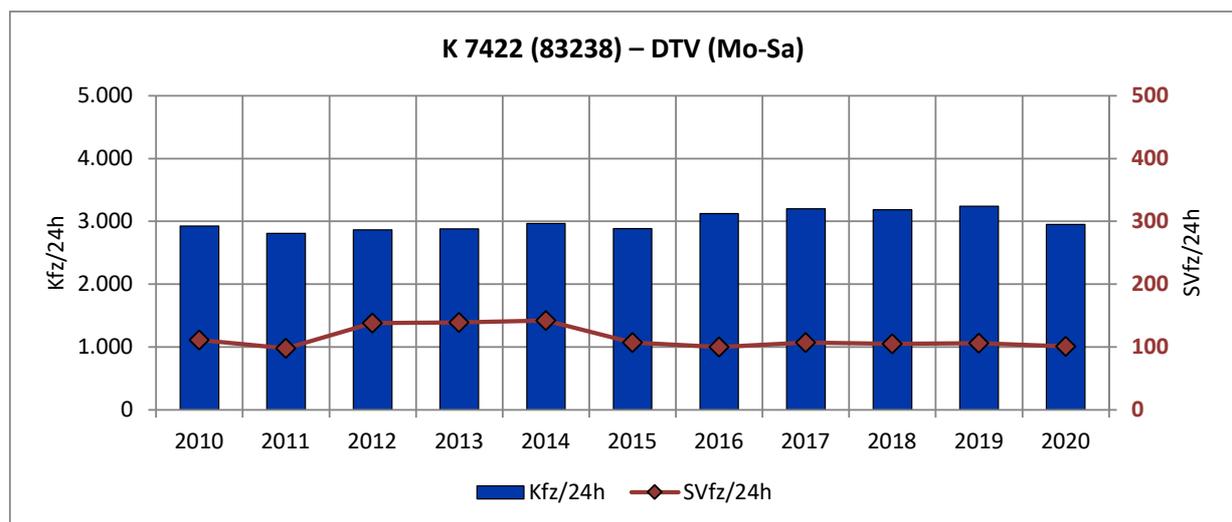
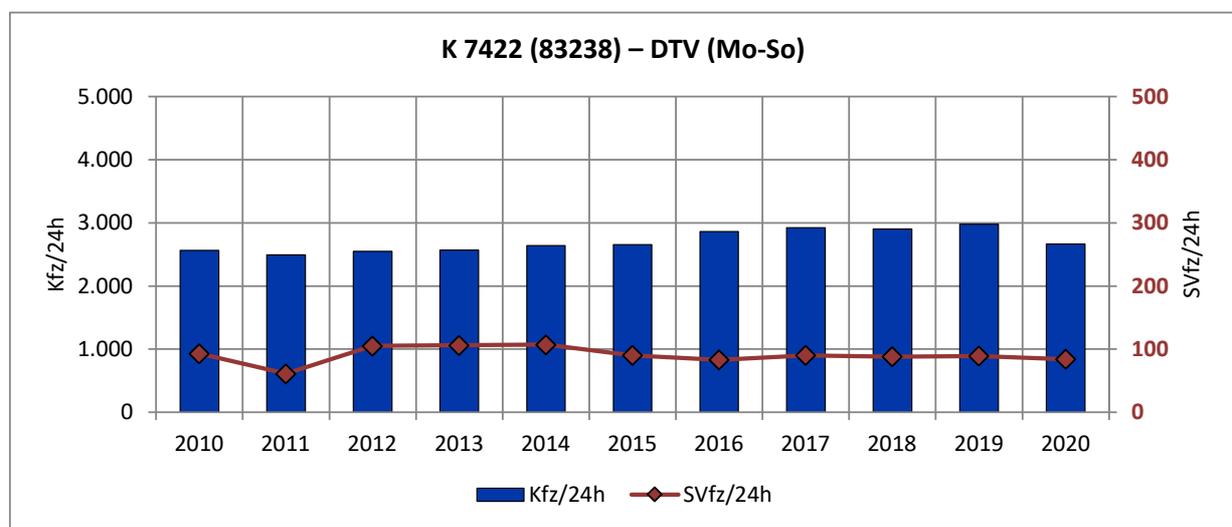
Straße B 492		von B311/B492 Ehingen (Blaubeurerstrasse)							
TK-Nr. 76241100		nach B492/K7422 Allmendingen (Xaveruskreuzung)							
		DTV (Mo-So)			DTV (Mo-Sa)			Kfz	SV
Jahr	Erhebung	Kfz/24h	SVfz/24h	anteilig	Kfz/24h	SVfz/24h	anteilig	0,86	0,76
2010	AT	10.622	839	7,9%	12.678	1.141	9,0%	0,84	0,74
2011	Fortschreibung	10.979	869	7,9%	13.100	1.178	9,0%	0,84	0,74
2012	Fortschreibung	10.844	836	7,7%	12.996	1.134	8,7%	0,83	0,74
2013	Fortschreibung	10.919	839	7,7%	13.067	1.136	8,7%	0,84	0,74
2014	Fortschreibung	11.214	851	7,6%	13.453	1.155	8,6%	0,83	0,74
2015	A	11.300	994	8,8%	12.700	1.245	9,8%	0,89	0,80
2016	Fortschreibung	11.449	1.007	8,8%	12.937	1.274	9,8%	0,88	0,79
2017	Fortschreibung	11.697	1.079	9,2%	13.238	1.377	10,4%	0,88	0,78
2018	Fortschreibung	11.609	1.090	9,4%	13.171	1.404	10,7%	0,88	0,78
2019	Fortschreibung	11.917	1.108	9,3%	13.403	1.420	10,6%	0,89	0,78
2020	Fortschreibung	10.672	1.007	9,4%	12.209	1.295	10,6%	0,87	0,78



Straße B 492		von B492/K7422 Allmendingen (Xaveruskreuzung) nach B492/L240 Schelklingen							
TK-Nr. 76241102		DTV (Mo-So)			DTV (Mo-Sa)			Kfz	SV
Jahr	Erhebung	Kfz/24h	SVfz/24h	anteilig	Kfz/24h	SVfz/24h	anteilig	0,91	0,80
2010	A	7.997	720	9,0%	8.674	893	10,3%	0,92	0,81
2011	-	9.773	430	4,4%	10.643	541	5,1%	0,92	0,79
2012	Fortschreibung	9.807	430	4,4%	10.766	544	5,1%	0,91	0,79
2013	Fortschreibung	9.875	435	4,4%	10.825	548	5,1%	0,91	0,79
2014	Fortschreibung	10.142	440	4,3%	11.145	556	5,0%	0,91	0,79
2015	A	11.200	885	7,9%	12.200	1.110	9,1%	0,92	0,80
2016	Fortschreibung	11.300	896	7,9%	12.398	1.124	9,1%	0,91	0,80
2017	Fortschreibung	11.544	951	8,2%	12.687	1.206	9,5%	0,91	0,79
2018	Fortschreibung	11.457	963	8,4%	12.623	1.229	9,7%	0,91	0,78
2019	Hochgerechnet	9.897	697	7,0%	10.934	897	8,2%	0,91	0,78
2020	Hochgerechnet	9.635	674	7,0%	10.285	808	7,9%	0,94	0,83

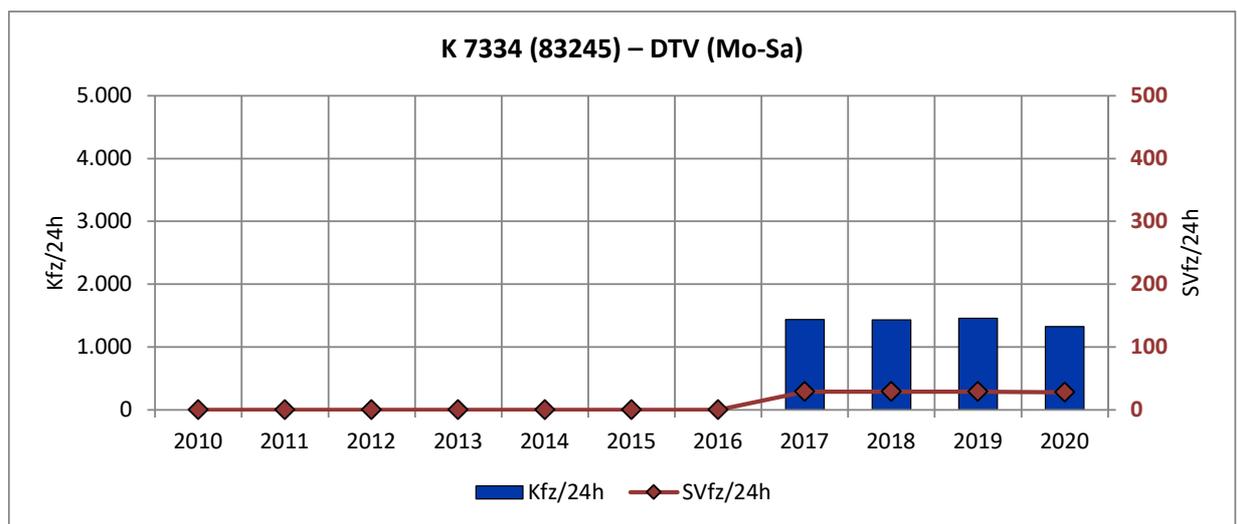
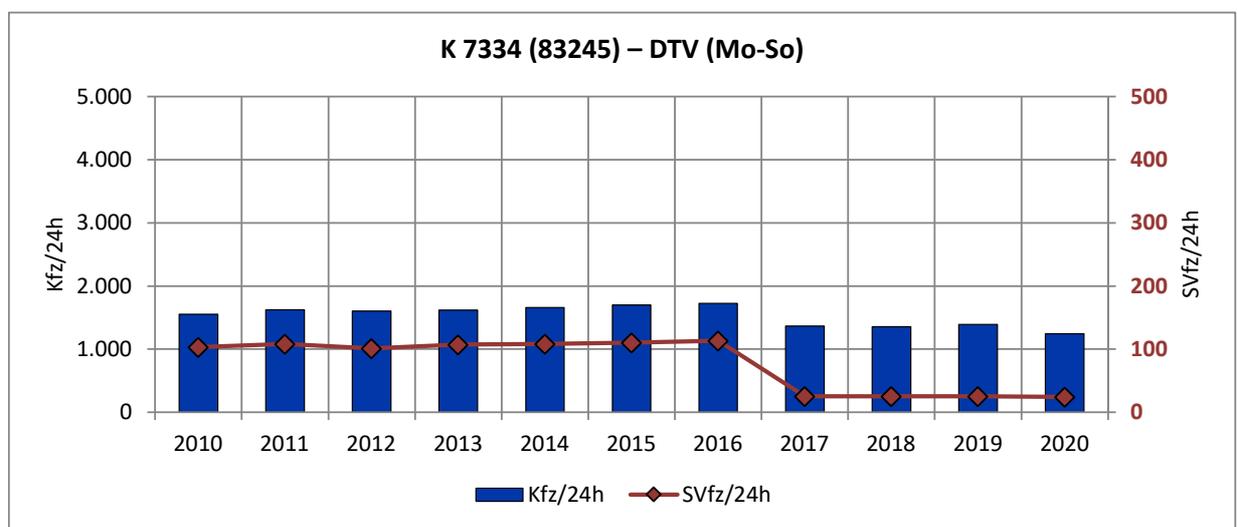


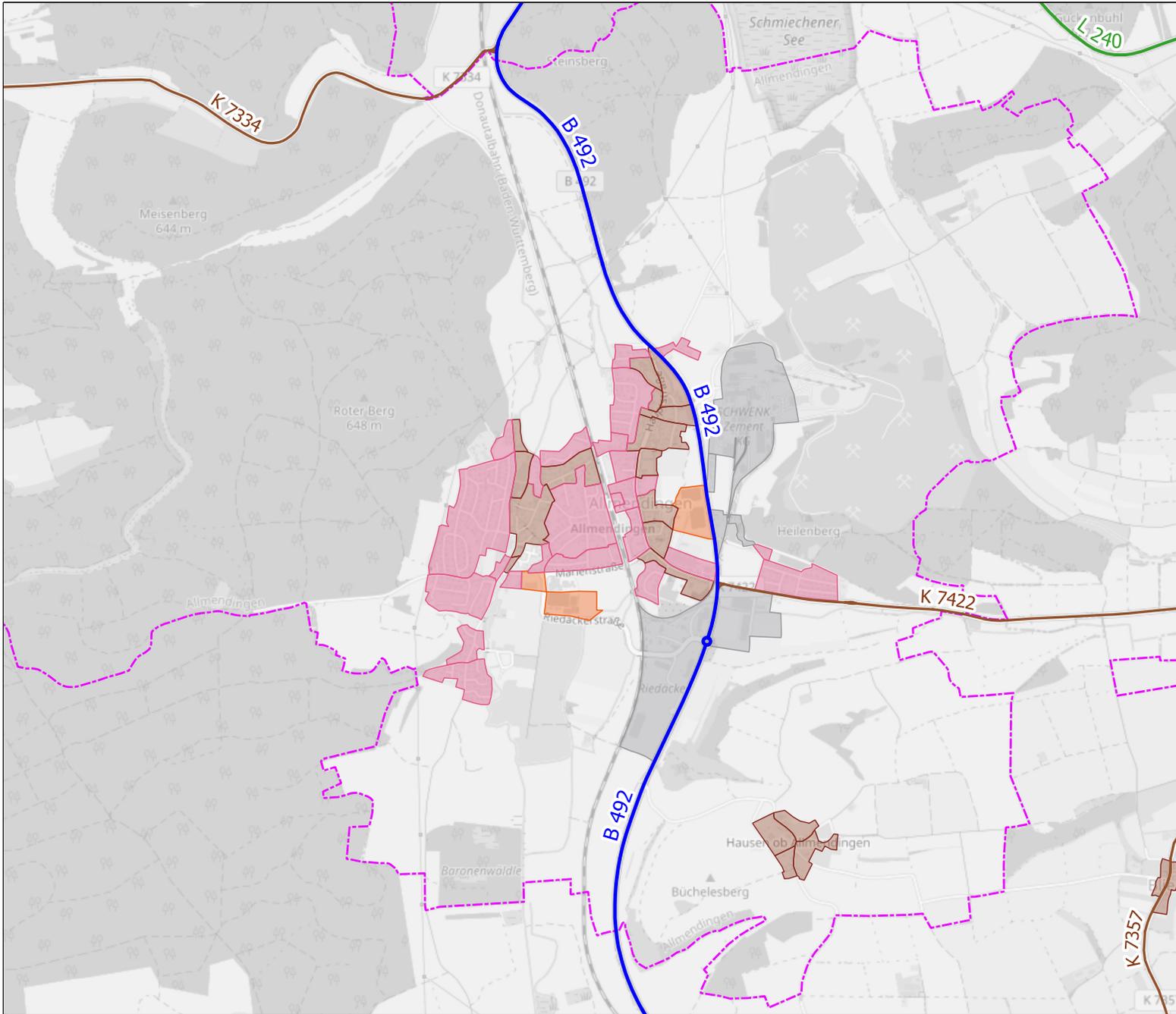
Straße K 7422		von B492/K7422 Allmendingen (Xaveruskreuzung)						Kfz	SV
VM-Nr. 83238		nach L240/L241 Ringingen							
Jahr	Erhebung	DTV (Mo-So)			DTV (Mo-Sa)			0,90	0,80
		Kfz/24h	SVfz/24h	anteilig	Kfz/24h	SVfz/24h	anteilig		
2010	-	2.563	93	3,6%	2.928	111	3,8%	0,88	0,84
2011	-	2.494	61	2,4%	2.810	98	3,5%	0,89	0,62
2012	Fortschreibung	2.551	105	4,1%	2.863	138	4,8%	0,89	0,76
2013	Fortschreibung	2.569	106	4,1%	2.879	139	4,8%	0,89	0,76
2014	Fortschreibung	2.638	107	4,1%	2.964	142	4,8%	0,89	0,75
2015	-	2.658	90	3,4%	2.884	107	3,7%	0,92	0,84
2016	Hochgerechnet	2.862	83	2,9%	3.126	100	3,2%	0,92	0,83
2017	Fortschreibung	2.924	90	3,1%	3.199	107	3,3%	0,91	0,84
2018	Fortschreibung	2.902	88	3,0%	3.183	105	3,3%	0,91	0,84
2019	Fortschreibung	2.979	89	3,0%	3.239	106	3,3%	0,92	0,84
2020	Fortschreibung	2.668	84	3,1%	2.950	101	3,4%	0,90	0,83



**Verkehrsdatenabfrage**

Straße K 7334		von K7332/K7334 Grötzingen							
VM-Nr. 83245		nach B492/K7334 bei Schmiechen							
		DTV (Mo-So)			DTV (Mo-Sa)			Kfz	SV
Jahr	Erhebung	Kfz/24h	SVfz/24h	anteilig	Kfz/24h	SVfz/24h	anteilig	0,95	0,86
2010	Schätzung	1.555	103	6,6%	-	-	-		
2011	Schätzung	1.625	108	6,6%	0	0	0,0%		
2012	Schätzung	1.605	101	6,3%	0	0	0,0%		
2013	Schätzung	1.616	107	6,6%	0	0	0,0%		
2014	Schätzung	1.660	108	6,5%	0	0	0,0%		
2015	Schätzung	1.699	110	6,5%	0	0	0,0%		
2016	Schätzwert	1.726	113	6,5%	0	0	0,0%		
2017	Hochgerechnet TM	1.363	25	1,8%	1.438	29	2,0%	0,95	0,86
2018	Fortschreibung	1.353	25	1,8%	1.431	29	2,0%	0,95	0,86
2019	Fortschreibung	1.389	25	1,8%	1.456	29	2,0%	0,95	0,86
2020	Fortschreibung	1.244	24	1,9%	1.326	28	2,1%	0,94	0,86





Gemeinde Allmendingen  
**Lärmaktionsplan Runde 4**  
 Lärmkartierung 2022/2024  
 Flächennutzungsplan  
 Auszug aus Flächennutzungsplan  
 Quelle: A(utomatisiertes)R(aum)O(rdnungs)K(ataster)

Gemeindegrenze

**Straßennetz**

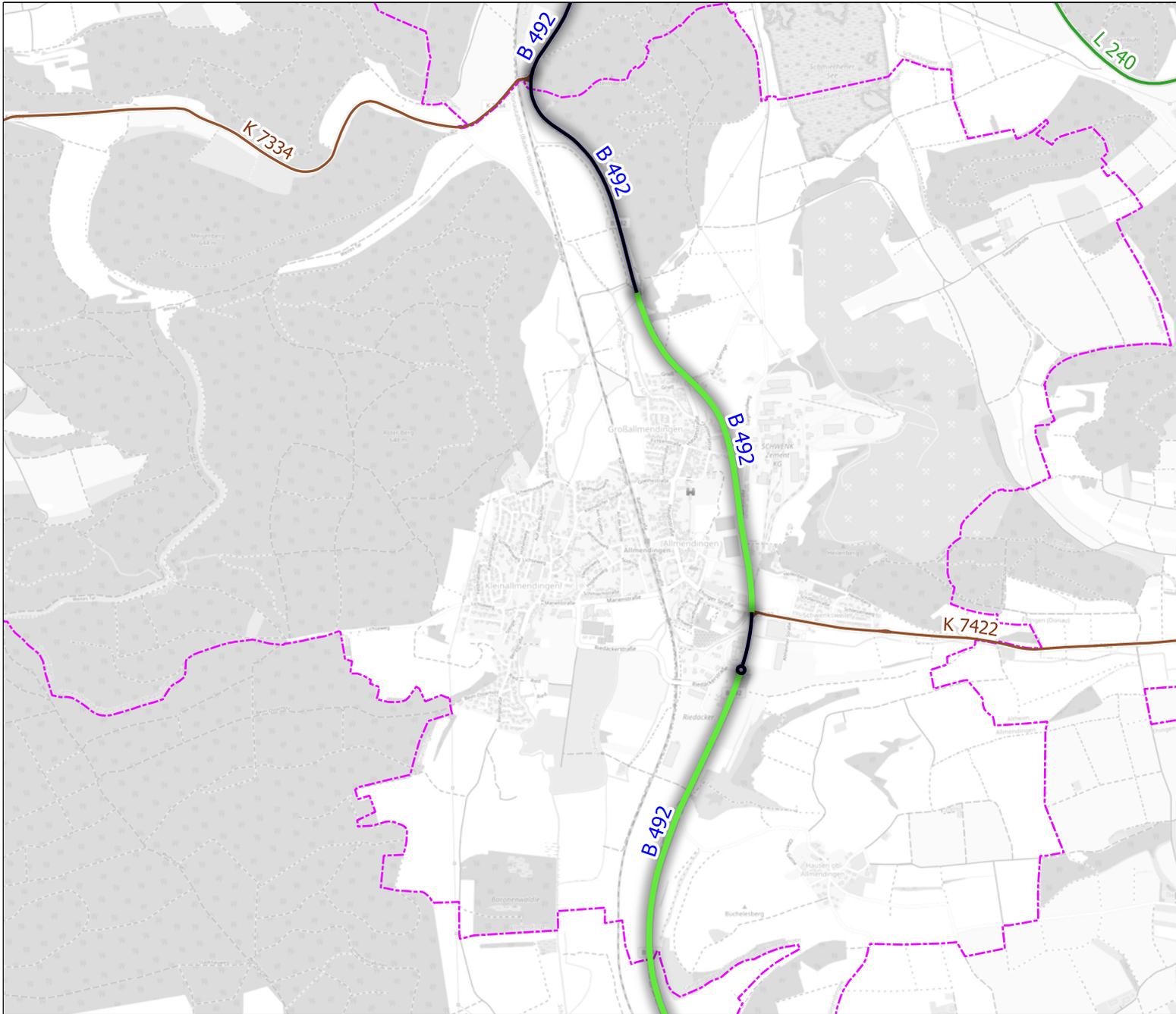
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

**Flächennutzungsplan (AROK)**

- Wohnbauflächen
- gemischte Bauflächen
- gewerbliche Bauflächen
- Sonderbauflächen

Hintergrundkarte und Straßennetz auf Grundlage von: ©OpenStreetMap Mitwirkende





Gemeinde Allmendingen  
**Lärmaktionsplan Runde 4**  
 Lärmkartierung 2022/2024

Quelle: LUBW 2022  
 Überarbeitet Modus Consult Ulm GmbH 06/2024

Gemeindegrenze

**Straßennetz**

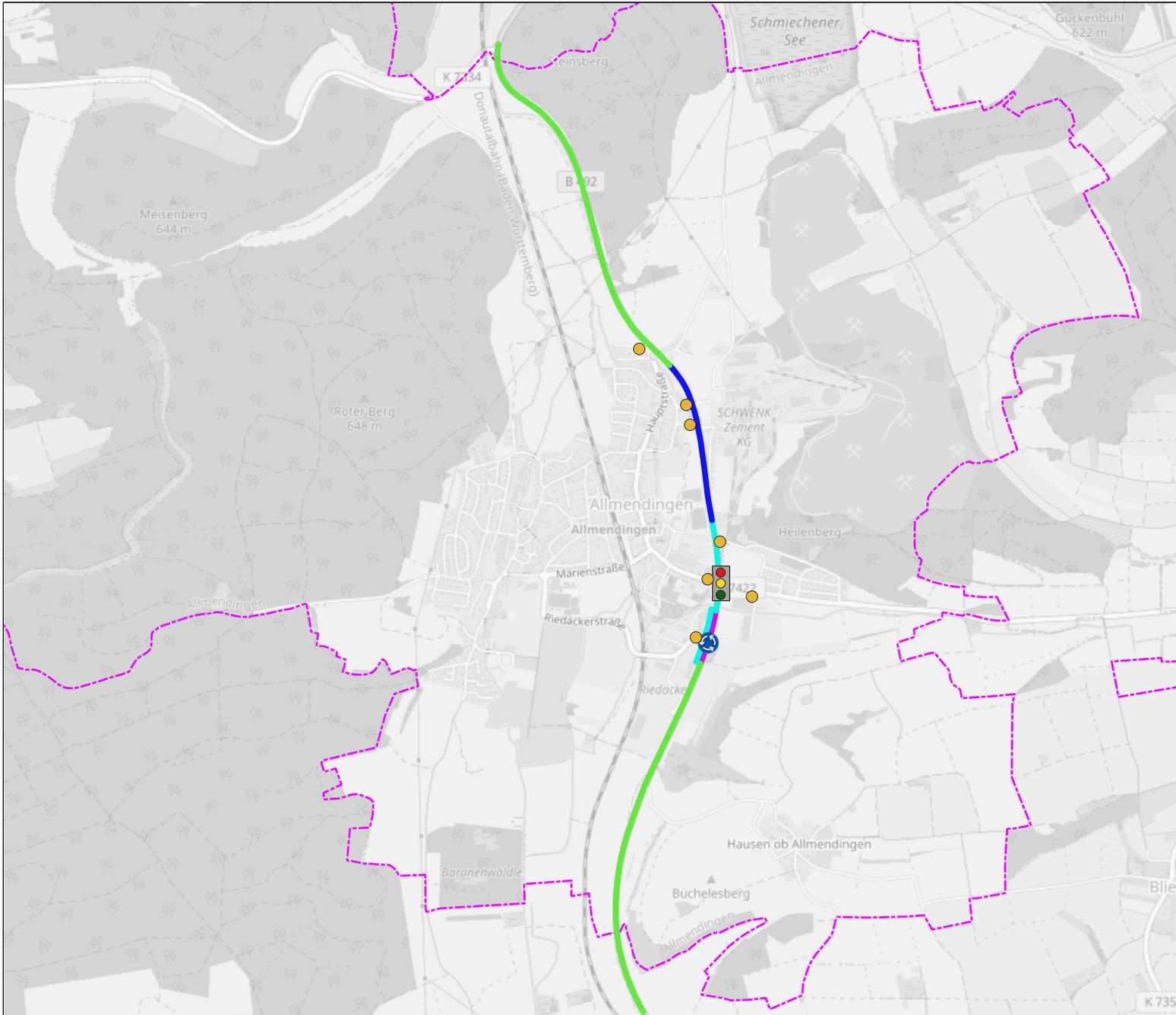
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

**Zustand Belag**

- gut
- Standard

Hintergrundkarte und Straßennetz auf Grundlage von:  
 ©OpenStreetMap Mitwirkende





Gemeinde Allmendingen  
**Lärmaktionsplan Runde 4**  
 Lärmkartierung 2022/2024

Quelle: LUBW 2022  
 Überarbeitet Modus Consult Ulm GmbH 06/2024

Gemeindegrenze

**Zulässige Höchstgeschwindigkeit**

- 60 km/h
- 70 km/h
- 80 km/h
- 100 km/h

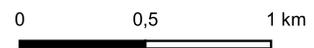
**Knotenpunkttyp**

- Kreisverkehr
- lichtzeichengeregelter Knotenpunkt

**Ortslage**

- 

Hintergrundkarte und Straßennetz auf Grundlage von:  
 ©OpenStreetMap Mitwirkende



Allmendingen, Gemeinde LAP(4)  
**Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)**

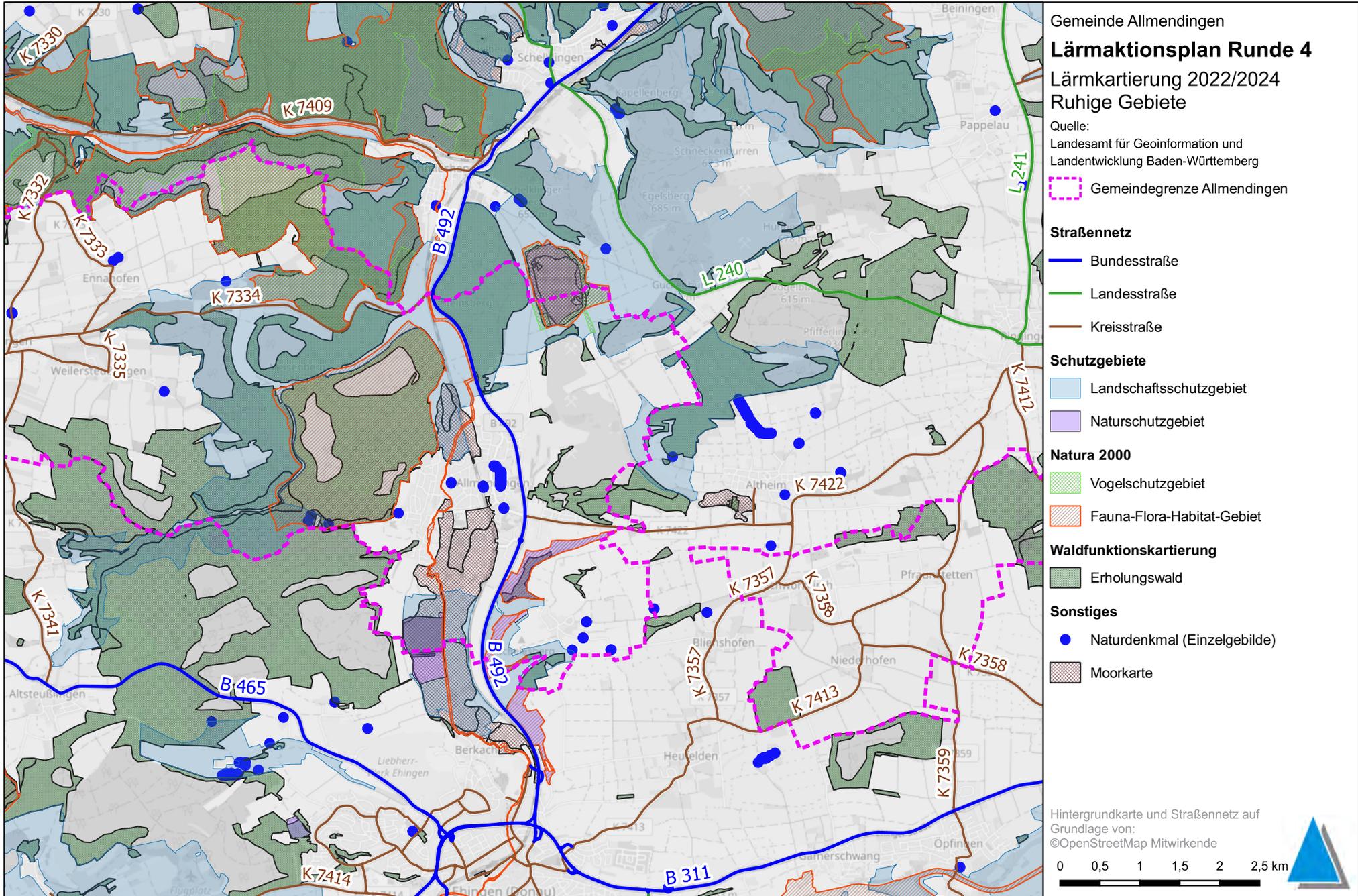
Gebäude-Maximalpegel nach RLS-19 / Bestand  
 Gebäudelärmkarte / Immissionsorte je Gebäude in der Mitte der Fassade

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand Beurteilungspegel [dB(A)]		Lärmsanierung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [dB(A)]		Überschreitung Auslöswerte [EW]		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag [EW]		Nacht [EW]			
													ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
<b>BETROFFENHEITSANALYSE: Allmendingen</b>																		
Maximaler Beurteilungspegel Tag: 69,8 dB(A)									Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 61,6 dB(A)									
Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Tag: 47 EW									Anzahl Einwohner über Auslöswerte Lärmsanierung Nacht: 51 EW									
Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 83 / 13 / - EW									Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 37 / 94 / 6 EW									
An der Springe 1	6	1.OG	W	WA	69,8	61,6	64	54	5,8	7,6	6	6	-	6	-	-	-	6
An der Springe 2	7	1.OG	S	MI	67,1	59,0	66	56	1,1	3,0	7	7	-	7	-	-	7	-
Bei den Obstgärten 1	33	3.OG	O	WA	65,4	57,6	64	54	1,4	3,6	33	33	33	-	-	-	33	-
Ehinger Straße 57	1	1.OG	O	WA	64,8	57,1	64	54	0,8	3,1	1	1	-	-	-	-	1	-
Fabrikstraße 14	9	2.OG	W	GE	66,0	58,2	72	62	-	-	-	-	9	-	-	-	9	-
Fabrikstraße 20	12	3.OG	W	GE	65,6	57,7	72	62	-	-	-	-	12	-	-	-	12	-
Fabrikstraße 28	10	2.OG	W	GE	66,5	58,6	72	62	-	-	-	-	10	-	-	-	10	-
Fabrikstraße 30	14	2.OG	W	GE	65,7	57,8	72	62	-	-	-	-	14	-	-	-	14	-
Fabrikstraße 32	5	2.OG	W	GE	65,4	57,5	72	62	-	-	-	-	5	-	-	-	5	-
Fabrikstraße 34	3	2.OG	W	GE	64,9	57,0	72	62	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-
Fabrikstraße 36	6	2.OG	W	GE	64,6	56,8	72	62	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-
Fabrikstraße 38	13	2.OG	W	GE	64,3	56,4	72	62	-	-	-	-	-	-	-	13	-	-
Fabrikstraße 40	5	2.OG	W	GE	63,9	56,0	72	62	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-
Fabrikstraße 42	5	2.OG	W	GE	63,7	55,8	72	62	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-
Hauptstraße 113	4	1.OG	O	MI	63,5	55,3	66	56	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-
Hauptstraße 115	4	1.OG	O	WA	63,4	55,3	64	54	-	1,3	-	4	-	-	-	4	-	-
Xaveriusstraße 2	-	EG	O	GE	64,5	58,2	72	62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Allmendingen, Gemeinde LAP(4)  
**Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Runde 4 (2022/2024)**

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

Gebäude Straße, Hausnummer	Anzahl EW	Stock- werk	Himmels- richtung Fassade	Baufläche Nutzung	LAP(4) Bestand		LAP(4) Planung		LAP(4) Planung		Überschreitung		Ermessenslenkung nach Kooperationserlass					
					Beurteilungspegel [dB(A)]		Beurteilungspegel [dB(A)]		Lärminderung [dB(A)]		Auslösewerte [EW]		Tag [EW]			Nacht [EW]		
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	ab 65	ab 67	ab 70	ab 55	ab 57	ab 60
<p><b>BETROFFENHEITSANALYSE: Allmendingen</b></p> <p>Maximaler Beurteilungspegel Tag: 65,4 dB(A) <span style="float: right;">Maximaler Beurteilungspegel Nacht: 57,5 dB(A)</span></p> <p>Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Tag: 40 EW <span style="float: right;">Anzahl Einwohner über Auslösewerte Lärmsanierung Nacht: 40 EW</span></p> <p>Anzahl Einwohner ab 65 / ab 67 / ab 70 dB(A) Tag: 33 / - / - EW <span style="float: right;">Anzahl Einwohner ab 55 / ab 57 / ab 60 dB(A) Nacht: 6 / 34 / - EW</span></p>																		
An der Springe 1	6	1.OG	W	WA	69,8	61,6	64,8	56,9	-5,0	-4,7	6	6	-	-	-	6	-	-
An der Springe 2	7	1.OG	S	MI	67,1	59,0	62,1	54,3	-5,0	-4,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Bei den Obstgärten 1	33	3.OG	O	WA	65,4	57,6	65,4	57,5	0,0	-0,1	33	33	33	-	-	-	33	-
Ehinger Straße 57	1	1.OG	O	WA	64,8	57,1	64,7	57,0	-0,1	-0,1	1	1	-	-	-	-	1	-
Hauptstraße 115	4	1.OG	O	WA	63,4	55,3	58,5	50,6	-4,9	-4,7	-	-	-	-	-	-	-	-



## Protokoll der öffentlichen Anhörung

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

### Lärmkarten 2022 der LUBW

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

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

### Lärmkarten 2022 / Lärmaktionsplanung 2024 des EBA

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

- Lärmkartierung [https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm\\_an\\_Schienenwegen/laerm\\_an\\_schienenwegen\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/laerm_an_schienenwegen_node.html)
- Lärmaktionsplanung

### Mitwirkung der Öffentlichkeit

Datum (von)	Datum (bis)	Art der öffentlichen Mitwirkung
09.10.2024		Öffentliche Gemeinderatssitzung: Vorstellung Ergebnisse Lärmkartierung und Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung
18.10.2024		Veröffentlichung im Amtsblatt
28.10.2024 bis	29.11.2024	Öffentliche Auslegung / Beteiligung Träger öffentlicher Belange 0 eingegangene Stellungnahmen "Private" 0 eingegangene Stellungnahmen "TÖB"
02.07.2025 bis	08.08.2025	Ergänzende Beteiligung Träger öffentlicher Belange 11 eingegangene Stellungnahmen "TÖB"
24.09.2025		Öffentliche Gemeinderatssitzung: Vorstellung des Protokolls der öffentlichen Anhörung, Beschluss LAP(4)
25.09.2024		Meldung LAP(4) an LUBW
25.09.2024		Veröffentlichung LAP(4) auf der Homepage der Gemeinde

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

### Protokoll der öffentlichen Anhörung - Träger öffentlicher Belange

Datum	Amt / Behörde	Abteilung	lfd. Nr.	thematischer / räumlicher Bezug	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Würdigung des Sachverhalts / Abwägung	Beschlussvorschlag
07.07.2025	RP Freiburg Geowissenschaftliches Landesservicezentrum	Referat 91	1	LAP(4) Gemeinde Allmendingen	Durch die vorgelegte Planung sind vom Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (LGRB) im Regierungspräsidium Freiburg im Rahmen der Anhörung als Träger öffentlicher Belange zu vertretende geowissenschaftliche Belange nicht betroffen.		Wird zur Kenntnis genommen.
07.07.2025	Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg	Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart	2	LAP(4) Gemeinde Allmendingen	gegen das o. g. Bauvorhaben bestehen seitens der Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg keine Bedenken. Belange der Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg werden nicht berührt.		Wird zur Kenntnis genommen.
10.07.2025	Vermögen und Bau Baden- Württemberg	Amt Ulm Abteilung 2: Liegenschaften	3	LAP(4) Gemeinde Allmendingen	das Land Baden-Württemberg (Liegenschaftsverwaltung) hat vorläufige keine Einwände oder Bedenken gegen den Lärmaktionsplan. Bitte informieren Sie uns über weitere Schritte, insbesondere wenn die landeseigenen Flurstücke 399/1, 3163 und 3184 Gem. Allmendingen betroffen sind.		Wird zur Kenntnis genommen.
10.07.2025	Netze BW GmbH	Projektgeschäft und Netzplanung Netzregion Donau – TSD11	4	LAP(4) Gemeinde Allmendingen	Wir haben keine Bedenken oder Anregungen zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Allmendingen vorzubringen.		Wird zur Kenntnis genommen.
11.07.2025	Netze BW GmbH	Leitungsbau Hochspannung Externe Planungsverfahren	5	LAP(4) Gemeinde Allmendingen	Von unseren Anlagen gehen keine relevanten Emissionen aus, welche im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen wären. Wir haben daher zum Lärmaktionsplan keine Anregungen oder Bedenken vorzubringen.		Wird zur Kenntnis genommen.
14.07.2025	Deutsche Bahn AG	DB Immobilien/ Baurecht I	6	LAP(4) Gemeinde Allmendingen	Gegen Ihre Lärmaktionsplanung, die sich nur mit dem Straßenverkehr beschäftigt, bestehen aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Einwände. Seit dem 1. Januar 2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig.		Wird zur Kenntnis genommen.
17.07.2025	RP Stuttgart Landesamt für Denkmalpflege	Referat 84.2 – Inventarisierung und Planungsberatung	7	LAP(4) Gemeinde Allmendingen	Bezüglich des genannten Verfahrens äußert die Bau- und Kunstdenkmalpflege keine Anregungen oder Bedenken.		Wird zur Kenntnis genommen.
19.07.2025	Ericsson Services GmbH		8	LAP(4) Gemeinde Allmendingen	Die Firma Ericsson hat in Bezug auf ihr Richtfunknetz keine Einwände gegen die von Ihnen geplante(n) Baumaßnahme(n). Diese Stellungnahme gilt für Richtfunkverbindungen des Ericsson – Netzes und für Richtfunkverbindungen des Netzes der Deutschen Telekom.		Wird zur Kenntnis genommen.
24.07.2025	Vodafone West GmbH	Zentrale Planung	9	LAP(4) Gemeinde Allmendingen	Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone-Gesellschaft(en) gegen die von Ihnen geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht.		Wird zur Kenntnis genommen.
24.07.2025	Stadt Ehingen	Baudezernat – Abt. Planung	10	LAP(4) Gemeinde Allmendingen	Seitens der Stadt Ehingen (Donau) bestehen keine Einwände		Wird zur Kenntnis genommen.

**Protokoll der öffentlichen Anhörung - Träger öffentlicher Belange**

Datum	Amt / Behörde	Abteilung	lfd. Nr.	thematischer / räumlicher Bezug	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Würdigung des Sachverhalts / Abwägung	Beschlussvorschlag
24.07.2025	IHK Ulm	Standortpolitik	11a	Geschwindigkeitsbeschränkungen B492	Einer verstärkten Ausdehnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf klassifizierten Hauptverkehrsstraßen (Bundes-/Landes-/Kreisstraßen) oder innerörtlichen Hauptachsen steht die IHK Ulm ablehnend gegenüber.	Die B492 ist eine klassifizierte und von der LUBW kartierte außerörtliche Verkehrsachse	Wird zur Kenntnis genommen.
			11b	Geschwindigkeitsreduktion	Es werden vergleichsweise nur geringe Pegelmin- derungen erreicht	Das Potential der Lärminderung beträgt 2 - 5 dB(A) und liegt somit im deutlich hörbaren Bereich.	Wird zurückgewiesen.
			11c	Fahrzeitverluste / ÖPNV bzw. Wirtschaftsverkehr	durch Tempolimits ergeben sich Fahrtzeitverluste für den ÖPNV, Pendler und Wirtschafts-/Lieferverkehre. Auf einzelnen Streckenabschnitten sind damit verbundene Fahrtzeitverlängerungen bzw. Fahrtzeitverluste auf den ersten Blick vernachlässigbar, doch die Summe der stetig steigenden Geschwindigkeitsbeschränkungen nimmt ein immer größeres Maß ein mit teils größeren Auswirkungen auf die Wirtschaftsverkehre.	Das vorrangige Interesse der Verkehrsteilnehmer, die B 492 zügig zu durchfahren, wird im Rahmen der Interessens-abwägung weitaus weniger gewichtet als die gesundheitlichen Interessen der von Beurteilungspegeln bis zu 70 / 62 dB(A) (Tag / Nacht) betroffenen Anwohner. Unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Geschwindigkeitsbegrenzungen würden sich bei einer einheitlichen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h in Fahrtrichtung Blaubeuren eine Fahrtzeitverlängerung von rund 25 Sekunden und in Fahrtrichtung Ehingen von und 21 Sekunden ergeben. Entsprechend Kooperationserlass wird eine mögliche Fahrtzeitverlängerung infolge einer verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme erst bei mehr als 30 Sekunden als ausschlaggebend erachtet.	Wird zurückgewiesen.
			11d	Lärmschutzbauwerke	Daher bietet sich im Verlauf der B 492 an den wenigen Lärmschwerpunkten ggf. die Errichtung von Lärmschutzwänden an.	Lärmsanierungsmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle sind in Bezug auf Zeit und Kosten unverhältnismäßig im Vergleich zu einer Geschwindigkeitsreduzierung.	Wird zurückgewiesen.

**Protokoll der öffentlichen Anhörung - Träger öffentlicher Belange**

Datum	Amt / Behörde	Abteilung	lfd. Nr.	thematischer / räumlicher Bezug	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Würdigung des Sachverhalts / Abwägung	Beschlussvorschlag
			11e	Geschwindigkeitsbeschränkungen B492 im Nachtzeitraum (22-6 Uhr)	Aufgrund der in den Nachtstunden geringeren Verkehrsstärken steht die IHK Ulm einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nur in den Nachtstunden (22 bis 6 Uhr) auf dem beschriebenen Streckenabschnitt unkritischer gegenüber.	s. 11c	Wird zur Kenntnis genommen.
30.07.2025	RP Tübingen	Abteilung 4	12a	Geschwindigkeitsbeschränkung	Einer Geschwindigkeitsbegrenzung von einheitlich 60 km/h von ca. 220 m südlich des Kreisverkehrs Riedäckerstraße bis ca. 150 m nördlich der Einmündung Hauptstraße auf der B 492 kann nach den vorliegenden Unterlagen nicht zugestimmt werden.	Die Geschwindigkeitsreduzierung südlich des KV bezieht sich auf eine Vereinheitlichung beider Richtungen (derzeit 70 / 60 km/h).	Wird zur Kenntnis genommen.
			12b		Am vorgeschlagenen Beginn der Geschwindigkeitsbeschränkung 220 Meter südlich des Kreisverkehrs gibt es keine betroffenen Gebäude. Hier liegt das Gewerbegebiet Riedäcker. Die ersten betroffenen Einwohner wohnen im Gebäude Fabrikstraße 14. Ab hier bis zum Gebäude Fabrikstraße 36 kann eine Beschränkung auf 60 km/h ganztags in Aussicht gestellt werden.	Die Geschwindigkeitsreduzierung sollte im Sinne eines Lückenschlusses auf angrenzende Anordnungen ausgedehnt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
			12c		Zur Reduzierung der Lärmwerte an den beiden Gebäuden „An der Springe“ kommt als geringerer Eingriff eine Verlängerung der bestehenden Beschränkung auf 80 km/h bis zur Einmündung Hauptstraße in Betracht. Dazu muss jedoch noch eine Wirkungsanalyse zu Tempo 80 vorgelegt werden.	siehe Abschlussbericht, Anlage 7	Wird berücksichtigt.
			12d		Für den Lärmschutz an den Gebäuden „Bei den Obstgärten“ gibt es im Bebauungsplan Festsetzungen zum notwendigen Lärmschutz.	wie im Zwischenbericht vermerkt	Wird zur Kenntnis genommen.
05.08.2025	LRA Alb-Donau-Kreis	Amt für Kreisentwicklung	13a	Geschwindigkeitsbeschränkung	Hierbei ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h ab 220 m südlich des Kreisverkehrsplatzes Riedäckerstraße vorgeschlagen. Angrenzend an die B 492 befindet sich hier das Gewerbegebiet Riedäcker. Eine Wohnbebauung und entsprechende Lärmbetroffenheiten sind hier nicht vorhanden, weshalb für diesen Bereich einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen nicht zugestimmt werden kann.	Die Geschwindigkeitsreduzierung südlich des KV bezieht sich auf eine Vereinheitlichung beider Richtungen (derzeit 70 / 60 km/h).	Wird zur Kenntnis genommen.
			13b		Im Bebauungsplan „Bei den Obstgärten“ wurden die Lärmauswirkungen der B 492 bereits berücksichtigt und entsprechende Maßnahmen zum Lärmschutz im Bebauungsplan festgesetzt.	wie im Zwischenbericht vermerkt	Wird zur Kenntnis genommen.

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

**Protokoll der öffentlichen Anhörung - Träger öffentlicher Belange**

Datum	Amt / Behörde	Abteilung	lfd. Nr.	thematischer / räumlicher Bezug	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Würdigung des Sachverhalts / Abwägung	Beschlussvorschlag
			13c		Die ersten betroffenen Gebäude befinden sich ab der Fabrikstraße 14 in nördliche Richtung. Die durchgeführte Ermessensabwägung in der Lärmaktionsplanung sowie die vorgeschlagene Maßnahme einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h in diesem Bereich wurden im Lärmaktionsplan ermessensfehlerfrei dargestellt und können bis zum Gebäude Fabrikstraße 36 in Aussicht gestellt werden	Die Geschwindigkeitsreduzierung sollte im Sinne eines Lückenschlusses auf angrenzende Anordnungen ausgedehnt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
			13d		Für den weiteren Bereich und der Lärm Betroffenheiten am Gebäude An der Springe 1 und An der Springe 2 sollten noch abschließende Aussagen getroffen werden, wie sich eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h auswirkt. Dies ist erforderlich um einen Nachweis des geringsten Eingriffs nachzuweisen und die ermessensfehlerfreie Prüfung im Lärmaktionsplan vollumfänglich darzustellen	siehe Abschlussbericht, Anlage 7	Wird berücksichtigt.
			13e		Da sich die B 492 außerhalb geschlossener Ortschaften befindet wird im Anschluss an die Antragstellung durch die Gemeinde Allmendingen ein Antrag auf Zustimmung zu den verkehrsrechtlichen Maßnahmen aus Lärmschutzgründen beim Regierungspräsidiums Tübingen gestellt.		Wird zur Kenntnis genommen.

