

KURZ UND FISCHER GmbH - Brückenstraße 9 - 71364 Winnenden

Stadtverwaltung Schwetzingen
 Hebelstraße 7
 68723 Schwetzingen

KURZ UND FISCHER GmbH
 Brückenstraße 9
 71364 Winnenden
 Fon: 0 71 95 . 91 47 - 0
 Fax: 0 71 95 . 91 47 - 10
 Mail: winnenden@kurz-fischer.com
 Internet: www.kurz-fischer.com

07.01.2026
 16004/ag/hg

Lärmaktionsplanung 4. Stufe, Schwetzingen Stellungnahme zur Fortschreibung – Beschlussfassung

1. Aufgabenstellung

Nach Einführung der EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] im Jahr 2005 in deutsches Recht [2] ist nach § 47 BImSchG [3] die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung für Hauptverkehrsstraßen durchzuführen. In Schwetzingen betrifft dies die BAB A 6, B 291, B 36, B 39, B 535, L 597, L 599, L 630 und L 722. Für die Hauptverkehrsstraßen besteht für die Stadt die Notwendigkeit der Aufstellung eines Lärmaktionsplans.

Im Rahmen der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung soll nun der Lärmaktionsplan fortgeschrieben werden. Hierfür erfolgt zunächst eine Überprüfung des Lärmaktionsplans der 3. Stufe (2019) sowie der Grundlagendaten der Lärmkartierung aus dem Jahr 2022 (Veröffentlichung 2023). Außerdem wird geprüft, welche der im Lärmaktionsplan der 3. Stufe vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt wurden und welche weitergehenden Lärmschutzmaßnahmen ggf. umsetzbar sind. Diese Überprüfung beinhaltet ausschließlich die vom Land im Zuge der Lärmkartierung berücksichtigten Hauptverkehrsstraßen.

Die Zuständigkeit der Lärmkartierung bzw. Lärmaktionsplanung entlang von Haupteisenbahnstrecken liegt seit Durchführung der 3. Stufe komplett beim Eisenbahnbundesamt. Somit bezieht sich die nachfolgende Fortschreibung ausschließlich auf den Lärmaktionsplan der Hauptverkehrsstraßen.

-
- [1] Richtlinie 2002/49/EG, vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG)
- [2] Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie 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
- [3] Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 vom 17. Mai 2013 (BGBl. I, Nr. 25, S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 8. Juli 2022 (BGBl. I Nr. 24, S. 1054) in Kraft getreten am 12. Juli 2022

Geschäftsführer
 Dipl. Ing. (FH) Roland Kurz
 (ö.b.u.v. SV. Schallschutz)
 Dipl. Ing. (FH) Erik Fischer
 (ö.b.u.v. SV. Wärme- und
 Feuchteschutz, Abdichtungen)

Handelsregister
 Amtsgericht Stuttgart
 HRB 262262
 USt.-IdNr. DE 147324333

weitere Standorte
 Halle (Saale)
 Bottrop
 Feldkirchen-Westerham
 Bretten (TGA)
 Lübeck · Kiel · Schwerin

Bankverbindung:
 Kreissparkasse Winnenden
 IBAN: DE20 6025 0010 0007 0708 06
 BIC: SOLADES1WBN

2. Überprüfung des Lärmaktionsplans

Die Überprüfung des Lärmaktionsplans erfolgt auf Grundlage der im Kooperationserlass Lärmaktionsplanung des Ministeriums für Verkehr [4], Abschnitt 1.4 genannten Kriterien. Diese Kriterien werden in den nachfolgenden Abschnitten aufgelistet und bewertet:

Hinweis für die Bewertung der Lärmpegel des Straßenverkehrs nach [4]:

Bei der landesweiten Lärmkartierung der LUBW für die Stadt Schwetzingen, deren Ergebnisse über die homepage der LUBW abrufbar sind, wurden Betroffenheiten über 65 dB(A) (L_{DEN}) und 55 dB(A) (L_N) festgestellt. Diese Werte werden als gesundheitskritisch eingestuft, weshalb Bereiche mit Überschreitungen dieser Werte bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans besonders zu berücksichtigen sind.

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_N).

2.1. Grundlegendaten der Lärmkartierung, 4. Stufe

Die Überprüfung der für die Lärmkartierung des Landes verwendeten Daten erfolgte anhand der auf der Internetseite der LUBW veröffentlichten Lärmkarten (vgl. Anlage 1).

Die für die Hauptverkehrsstraßen berücksichtigten Lichtsignalanlagen und aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind plausibel.

Bei den berücksichtigten Geschwindigkeiten der Hauptverkehrsstrecken wurden allerdings Abweichungen zwischen den angeordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und den in der Kartierung berücksichtigten Geschwindigkeiten festgestellt. In der nachfolgenden Tabelle sind die Straßenabschnitte aufgeführt, bei denen die in der Kartierung berücksichtigten Geschwindigkeiten und die tatsächlich vorhandenen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten abweichend sind:

[4] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, „Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg (Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung), Az. VM4-8826-27/10/2 vom 8. Februar 2023

Tabelle 1: Streckenabschnitte mit Abweichung der in der Lärmkartierung berücksichtigten Geschwindigkeiten und der tatsächlichen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten

Hauptverkehrsstrecke		Kartierung Höchstgeschwin- digkeit	Zulässige Höchstgeschwin- digkeit
Bezeichnung	Straßenname/ -abschnitt		
B 291	Ri BAB A6 AS Schwetzingen/ Hockenheim südlich Sportanlagen	100	70
	Ri Oftersheim Kreuzungsbereich Hockheimer Landstraße	60	50
L 597	Mannheimer Landstraße, östlich Einmündung Friedrichsfelder Str.	50	30
	Walter-Rathenau-Straße	50	30
L 630	Friedrich Ebert Straße	50	30
	Mühlenstraße, östlich Einmündung Herzogstraße	50	30
	Bruchhäuser Straße, westlich EM Odenwaldring	50	30

Aufgrund der abschnittsweise zu hoch angesetzten Höchstgeschwindigkeiten überschätzen die Ergebnisse der Lärmkartierung im Einwirkungsbereich der genannten Hauptverkehrsstrecken die tatsächliche Situation. Unter Berücksichtigung der Verkehrsmengen auf den Streckenabschnitten ergeben sich die folgenden Pegelreduzierungen bei Berücksichtigung der tatsächlichen maximalen Höchstgeschwindigkeiten:

- B 291: Überschätzung der Situation um rd. 2 bis 3 dB
- L 597 Überschätzung der Situation um rd. 3 dB
- L 630 Überschätzung der Situation um rd. 3 dB

Dies hat Einfluss auf die spätere Bewertung der Lärmeinwirkungen und Betroffenenzahlen im Stadtgebiet (vgl. Abschnitt 2.3).

Bezüglich der Straßendeckschichten gibt es ebenfalls Diskrepanzen zwischen den tatsächlich eingebauten Belägen und den in der Kartierung angegebenen Belägen. In der nachfolgenden Tabelle sind die Streckenabschnitte mit Abweichungen der angesetzten Straßendeckschicht in der Lärmkartierung zu der tatsächlichen Situation aufgelistet:

Tabelle 2: Streckenabschnitte mit Abweichung der in der Lärmkartierung berücksichtigten Straßendeckschicht und tatsächlich vorhandenen Straßendeckschichten

Hauptverkehrsstrecke		Kartierung berücksichtigte Straßendeckschicht	vorhandene Straßendeckschicht
Bezeichnung	Straßenname/ -abschnitt		
B 291	Alle Abschnitte	Standardbelag (keine Korrektur)	SMA / AC 8 DS
B 535	westlich der Friedrichsfelder Landstraße	Standardbelag (keine Korrektur)	SMA
B 36	Alle Abschnitte	Standardbelag (keine Korrektur)	SMA
L 597	Alle Abschnitte	Standardbelag (keine Korrektur)	Asphaltbeton splittreich
L 630	Alle Abschnitte (außer Mühlenstraße)	Standardbelag (keine Korrektur)	SMA

Für die angegebenen vorhandenen Straßendeckschichten sind nach der maßgeblichen Berechnungsvorschriften im Rahmen der Lärmkartierung BUB [5] und auch nach der nationalen Berechnungsvorschrift RLS-19 [6] Abschläge von bis zu 2 dB gegenüber dem in der Lärmkartierung berücksichtigten Standardbelag zu erteilen. Somit überschätzen die Ergebnisse der Lärmkartierung im Einwirkungsbereich der genannten Hauptverkehrsstrecken die tatsächliche Situation um rd. 2 dB.

Dies hat Einfluss auf die spätere Bewertung der Lärmeinwirkungen und Betroffenenzahlen im Stadtgebiet (vgl. Abschnitt 2.3).

2.2. Änderungen der Lärmsituation aufgrund verkehrlicher Veränderungen

Ein Vergleich der Verkehrsmengen auf den bisherigen kartierten Straßenabschnitten hat ergeben, dass die aus den Verkehrsmengen einschließlich Lkw-Anteilen resultierenden Pegelveränderungen gegenüber der 3. Stufe der Lärmaktionsplanung auf allen kartierten Hauptverkehrsstrecken bei $\leq 0,6$ dB liegen.

[5] *Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB), Bundesanzeiger, veröffentlicht am Dienstag, 5. Oktober 2021, BAnz AT 05.10.2021 B4*

[6] *RLS-19: "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen", Ausgabe 2019, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (VkbI. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698)*

2.3. Lärmanalyse

2.3.1. Prüfung von besonders betroffenen Bereichen mit Lärmbelastungen über 65 dB(A) (L_{DEN}) und 55 dB(A) (L_N)

Die Analyse der Lärmsituation wird anhand der Lärmkarten der LUBW (vgl. Anlage 1) in Verbindung mit den von der LUBW zur Verfügung gestellten Grundlagendaten für die Stadt Schwetzingen durchgeführt. Anhand der Daten wurde geprüft, in welchen Bereichen entlang der Hauptverkehrsstraßen die Lärmbelastungen im gesundheitskritischen Bereich liegen (siehe Abschnitt 2). Auf eine detaillierte Berechnung der Geräuscheinwirkungen an den betroffenen Gebäuden wurde verzichtet.

Lärmbelastungen im gesundheitskritischen Bereich wurden in folgenden Bereichen festgestellt:

- BAB A 6: Bereich östlich der AS Mannheim/Schwetzingen
- B 291: Bereich nördlich der Hauptverkehrsstrecke
- B 535: Bereich westlich der Friedrichsfelder Str. nördlich der Hauptverkehrsstrecke
- L 597: Bereich nördlich der Hauptverkehrsstrecke
- L 630: Bereiche entlang der Hauptverkehrsstrecke

Da die Beurteilungspegel im Bereich der B 291 aufgrund von nicht berücksichtigter Geschwindigkeitsreduzierung und Abschlägen für die Straßendeckschicht in der Lärmkartierung überschätzt wurden, entfallen die gesundheitskritischen Lärmbelastungen in diesem Bereich voraussichtlich. An der B 535, L 597 und L 630 wird die Lärmbelastung ebenfalls aufgrund von nicht oder falsch berücksichtigten Geschwindigkeiten oder Straßendeckschichten überschätzt, allerdings liegen die Lärmbelastungen auch unter Berücksichtigung der Abschläge im gesundheitskritischen Bereich.

Neben den Lärmbelastungen im gesundheitskritischen Bereich treten zusätzlich Überschreitungen der mit Blick auf den Gesundheitsschutz grundrechtlich relevanten Lärmbelastungen von 70 dB(A) am Tag und/oder 60 dB(A) auf. Dies wurde in folgenden Bereichen festgestellt:

- BAB A 6: Bereich östlich der AS Mannheim/Schwetzingen
- L 597: Bereich nördlich der Hauptverkehrsstrecke
- L 630: Bereiche entlang der Hauptverkehrsstrecke

Aufgrund der anzusetzenden Abschläge durch die vorhandene Straßendeckschicht im Bereich der B 535 entfällt die Überschreitung in diesem Bereich voraussichtlich.

2.3.2. Entwicklung der Zahl der Betroffenen

In der vorhandenen Bebauungsstruktur im Nachbereich der Hauptverkehrsstraße haben sich keine wesentlichen Änderungen seit der Aufstellung des Lärmaktionsplans der 3. Stufe ergeben und die Einwohnerzahlen sind auf einem gleichbleibenden Niveau.

Demnach wäre auch bezüglich dieses Kriteriums von keiner relevanten Änderung der Lärmbetroffenheit auszugehen.

Beim Vergleich der Betroffenenzahlen für die Stadt Schwetzingen zwischen der Lärmkartierung der 3. Stufe im Vergleich zur 4. Stufe ist jedoch eine deutliche Erhöhung der Betroffenenzahlen festzustellen.

Es wird vermutet, dass durch die Überschätzung der Lärmsituation entlang B 291, B 535, L 597 und L 630 (teilweise nicht berücksichtigte Verbesserung durch Straßendeckschicht und geringere zulässige Höchstgeschwindigkeit) die Betroffenenzahlen im Stadtgebiet überschätzt werden.

Darüber hinaus sind auf der Internetseite der Lärmkartierung der LUBW Hinweise zur Einordnung der Lärmkartierung 2022, 4. Stufe, gegeben. Demnach ist in Bezug auf die bereits in der Lärmkartierung der 3. Stufe berücksichtigten Straßenabschnitte der folgende Hinweis bezüglich der Auswertungsmethode zu beachten:

Die Anwendung von neuen EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Straßenverkehrsgeräusche und zur Auswertung der Betroffenen BUB [5] führen im Vergleich zur der Lärmkartierung der 3. Stufe zu höheren Zahlen in den Belastungsstatistiken. Insbesondere die veränderte Auswertemethode der Betroffenenzahlen (Zuordnung der gesamten Personenzahl der lauterer Seite des Gebäudes anstatt einer Gleichverteilung) führt zu deutlich höheren Betroffenenzahlen, trotz vergleichbarer Verkehrsmengen und Einwohnerzahlen.

2.4. Lärmschutzmaßnahmen

2.4.1. Stand der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen

Im Zuge der Lärmaktionsplanung der 4. Stufe wird geprüft, welche Maßnahmen zum Straßenverkehr im Stadtgebiet Schwetzingen vor dem Beginn und während der Lärmaktionsplanung im Bereich der kartierten Hauptverkehrsstraßen zwischenzeitlich umgesetzt wurden.

Im Stadtgebiet Schwetzingen wurden vor Aufstellung der Lärmaktionsplanung bereits folgende aktive lärmindernde Maßnahmen an den Hauptverkehrsstrecken umgesetzt:

- BAB A 6: Lärmschutzwände
- B 291 Richtung Oftersheim: Lärmschutzwall
- B 535: Lärmschutzwälle
- L 597: Lärmschutzwall
- L 599: Lärmschutzwand
- L 630: Lärmschutzwand

Darüber hinaus wurden an sonstigen, innerstädtischen Straßen (Zähringerstraße, Südtangente) bauliche Lärmschutzmaßnahmen in Form eines Walls und einer Lärmschutzwand umgesetzt.

Eine detaillierte Auflistung der bereits umgesetzten aktiven Lärmschutzmaßnahmen kann dem Gutachten zur Lärmaktionsplanung der 3. Stufe, vom 16.09.2019, entnommen werden.

Im Rahmen der 3. Stufe der Lärmaktionsplanung wurden weitere Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Stadtgebiet vorgeschlagen (siehe Gutachten zur Lärmaktionsplanung der 3. Stufe vom 16.09.2019). Die folgenden Maßnahmen wurden im Rahmen der Lärmaktionsplanung der 3. Stufe umgesetzt:

Maßnahme M 1 – Tempo 30

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der L 630 (Walter-Rathenau-Straße, Friedrich-Ebert-Straße, Mühlenstraße, Bruchhäuser Straße), sowie auf den sonstigen innerstädtischen Straßen: Zähringerstraße und Lindenstraße.

Die Maßnahme ist vollständig umgesetzt.

Maßnahme M 2 – lärmindernder Belag

Einbau eines lärmindernden Belages (Asphaltbeton ohne Absplittung) im Bereich der Walter-Rathenau-Straße, Friedrich-Ebert-Straße und Mühlenstraße.

Im Jahr 2024 wurde in der Walter-Rathenau-Straße eine DSK-Schicht (Dünne Asphaltdeckschicht in Kaltbauweise) aufgetragen.

Maßnahme M 3 – Verkehrslenkung

Umsetzung planerischer Verkehrslenkungsmaßnahmen im Bereich der Karlsruher Straße.

Im Bereich der Karlsruher Straße wurde ein verkehrsberuhigter Bereich mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h eingerichtet und die Verkehrsrichtung der Clementine-Bassermann-Straße gedreht.

Maßnahme M 4 – Lkw-Fahrverbot

Umsetzung eines Lkw-Fahrverbotes im Bereich der Karlsruher Straße und des Schlossplatzes.

Die Maßnahme wurde nicht umgesetzt.

2.4.2. Mögliche weitergehende Lärmschutzmaßnahmen in den von Lärm besonders betroffenen Bereichen

Des Weiteren wurde geprüft, inwieweit in den Bereichen mit Überschreitung der Werte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts weitergehende Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung in der 4. Stufe in Betracht kommen:

- Austausch der Straßendeckschicht und Einbau eines lärmindernden Belages auf der B 535, L 597 und L 630

Hinweis: Für die Umsetzung baulicher Lärmschutzmaßnahmen an der B 535, L 597 und L 630 wäre der Straßenbaulastträger zuständig. In der Regel kann ein Belagstausch und die Berücksichtigung einer höher lärmindernden Straßendeckschicht nur auf Streckenabschnitten, auf denen Erhaltungsmaßnahmen anstreben, verfolgt werden. Dabei sind technischen Voraussetzungen für den Einbau (z.B. Steigung, Gefälle, Kanaldeckel, Scherkräfte, innerorts/außerorts, Belastung, SV-Anteil, Geschwindigkeit, etc.) zu prüfen.

Nach Angaben des RP Karlsruhe soll im Rahmen von Fahrbahndeckensanierungen auf der B 535 - Bereich Plankstadt bis AS L 597 - 2025 und - Bereich AS L 597 bis AS A6 - im Sommer/Herbst 2026 erneuert werden.

2.5. Überprüfung der Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung des Lärmaktionsplans der 3. Stufe

Die Öffentlichkeit und die Träger öffentlicher Belange wurden entsprechend den Vorgaben für die Lärmaktionsplanung beteiligt. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangene Stellungnahmen wurden ausführlich diskutiert und in die Abwägung einbezogen.

3. Fortschreibung des Lärmaktionsplans der 4. Stufe

3.1. Zusammenfassung

Anhand der in Abschnitt 2 aufgeführten Punkte kam die Überprüfung des aktuellen Lärmaktionsplans der 3. Stufe in Hinblick auf mögliche Maßnahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans der 4. Stufe für die betrachteten Hauptverkehrsstraßen zu dem Ergebnis, dass keine im Zeitraum von 5 Jahren umsetzbaren Maßnahmen (wie beispielsweise Temporeduzierungen) geeignet sind.

Die Lärmaktionsplanung der 4. Stufe für die im Stadtgebiet Schwetzingen von der LUBW kartierten Hauptverkehrsstraßen wird daher auf Grundlage eines vereinfachten Verfahrens ohne detaillierte Berechnungen zur Wirksamkeit von Maßnahmen bzw. Nachweisen für die Verkehrsbehörden bzw. den Straßenbaulastträger abgeschlossen.

Die Öffentlichkeit und die Träger öffentlicher Belange wurden vom 27.10.2025 bis einschließlich 28.11.2025 beteiligt. Dabei sind Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange eingegangen, die geprüft und in die Abwägung einbezogen wurden. Von Bürgern sind keine Anregungen eingegangen. Die Abwägungstabelle mit den Anregungen der Träger öffentlicher Belange und den resultierenden Stellungnahmen der Verwaltung können der Anlage 1 zur entsprechenden Sitzungsvorlage entnommen werden.

Nach der vorgenommenen Abwägung ergeben sich für die Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan der 4. Stufe gegenüber der Entwurfsfassung vom 17. September 2025 keine Änderungen bezüglich der festgelegten Maßnahmen/Strategien (vgl. nachfolgender Abschnitt).

Im weiteren Planverfahren wird dem Gemeinderat die Abwägung sowie der Lärmaktionsplan der 4. Stufe mit den geplanten Maßnahmen/Strategien zum Beschluss vorgelegt.

Nach dem Beschluss der Fortschreibung des Lärmaktionsplans der 4. Stufe durch den Gemeinderat erfolgt die Bekanntmachung des Lärmaktionsplans.

Des Weiteren erfolgt die Datenberichterstattung an die EU über die LUBW.

3.2. Maßnahmenkatalog - Beschlussfassung

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der 4. Stufe der Stadt Schwetzingen werden keine kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen entlang der betrachteten Hauptverkehrsstraßen vorgeschlagen, da keine geeigneten Maßnahmen in Betracht kommen.

Im Rahmen von anstehenden Erhaltungsmaßnahmen sollte ein Austausch des Fahrbahnbelages mit Umsetzung eines lärm mindernden Asphalt auf den Hauptverkehrsstrecken geprüft werden.

Schutz ruhiger Gebiete

Die Umgebungslärmrichtlinie fordert auch die Identifizierung und den Schutz von sogenannten ruhigen Gebieten. Vom Gesetzgeber sind für die Festsetzung solcher ruhigen Gebiete keine konkreten Anhaltspunkte gegeben, wodurch sich große Handlungsspielräume

ergeben. Neben den Lärmpegeln sind Kriterien wie Aufenthaltsqualität und „empfundene Ruhe“ wichtig. Die Lärmkartierung ist für ruhige Gebiete daher nur bedingt aussagekräftig.

Bei der Ausweisung ruhiger Gebiete ist die Orientierung an einer Ruhe- und Erholungsfunktion der Gebiete naheliegend, z. B. kommen Grünflächen, naturnahe Gebiete zum Wandern/Radfahren, innerörtliche Erholungsgebiete in Betracht. Ziel der Ausweisung von ruhigen Gebieten soll es sein, diese Flächen vor einer Zunahme des Lärms zu schützen.

Die Ausweisung ruhiger Gebiete sollte im Zuge der nächsten Fortschreibung des Flächennutzungsplanes geprüft und berücksichtigt werden. Durch die Ausweisung ruhiger Gebiete durch eine Verknüpfung mit Flächennutzungs- oder Bauleitplanung lässt sich die Schutzwirkung stärken, damit diese bei nachfolgenden Planungen der Stadt selbst oder bei Planungen und Vorhaben anderer Akteure als abwägungserheblicher Belang zu berücksichtigen ist.

Kurz und Fischer GmbH
Beratende Ingenieure

— Digital signiert von
— Christian Hettig
— Datum: 07.01.2026

i.V. Dipl. Ing. (FH), C. Hettig

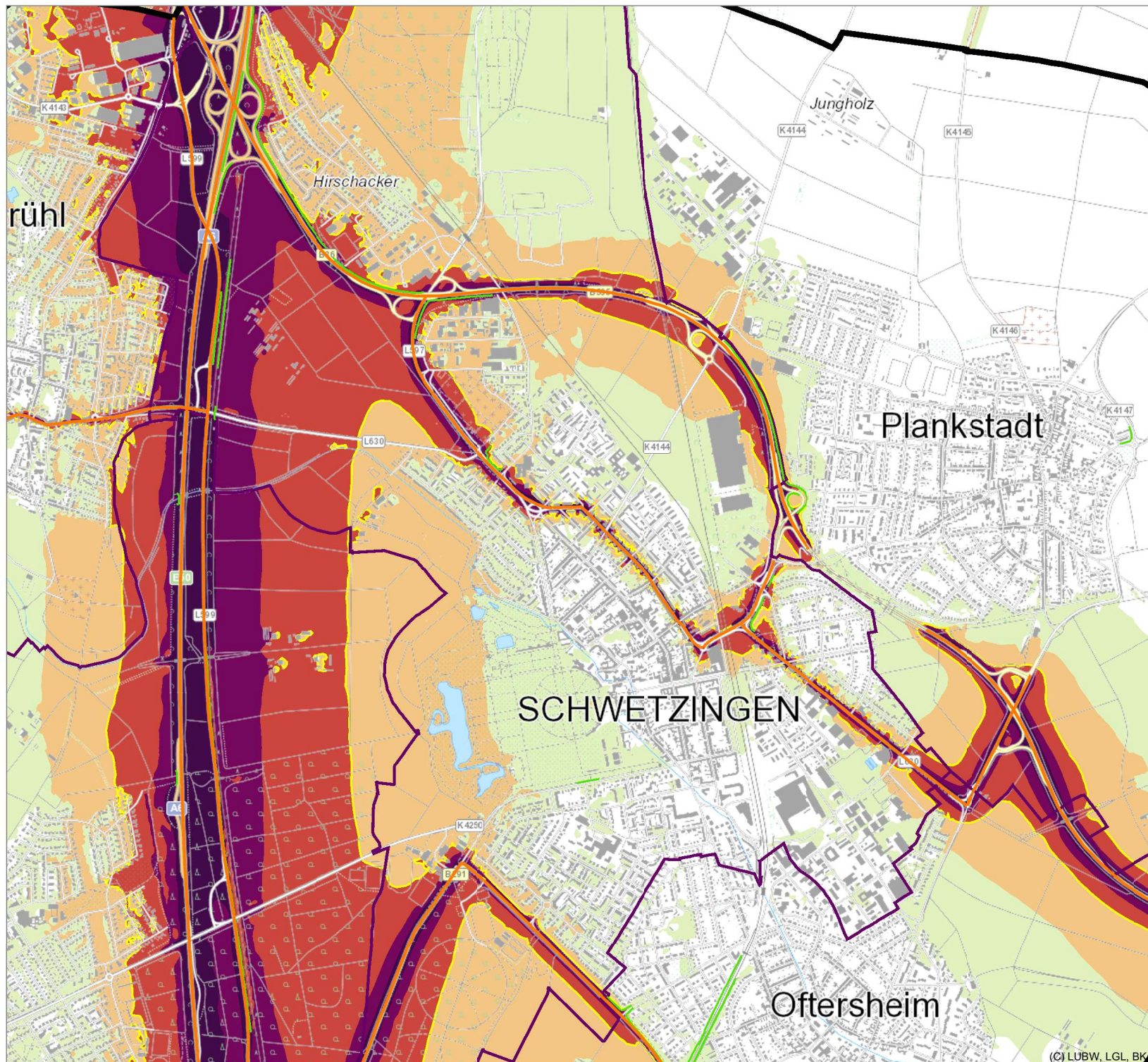
— Digital signiert von
— Annabelle Geiger
— Datum: 07.01.2026

A. Geiger, B. Eng.



Durch die DAkkS Deutsche Akkreditierungsstelle GmbH
nach DIN EN ISO/IEC 17025 akkreditiertes Prüflaboratorium.
Die Akkreditierung gilt für die in der Urkunde aufgeführten Prüfverfahren.

Anlage 1: Lärmkarten LUBW, Stand Herbst 2023
Anlage 2: Belastungsstatistik, Stand Herbst 2023



Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsvorschrift: BUB
 Berechnungsprogramm: SoundPLAN 9.0

Dargestellt sind Pegel ab 55 dB(A). Niedrigere Pegel sind nicht abgebildet.

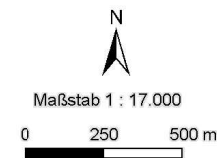
Pegel im Berechnungsgebiet:	Kartensymbole:
≥ 75 dB(A)	Kartierungsstrecke Straße
≥ 70 - 74 dB(A)	Kartierungsstrecke Schiene
≥ 65 - 69 dB(A)	Schallschutz oder vergleichbares Bauwerk
≥ 60 - 64 dB(A)	Ballungsraum
≥ 55 - 59 dB(A)	Gemeindegrenza
Isophone LDEN = 65 dB(A)	

Straßenverkehrslärm 24 Stunden - LDEN

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022
 gemäß BImSchG, Sechster Teil / Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz pro Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Datenbasis: Amtliche Verkehrszählung 2019, kommunale Ergänzungen

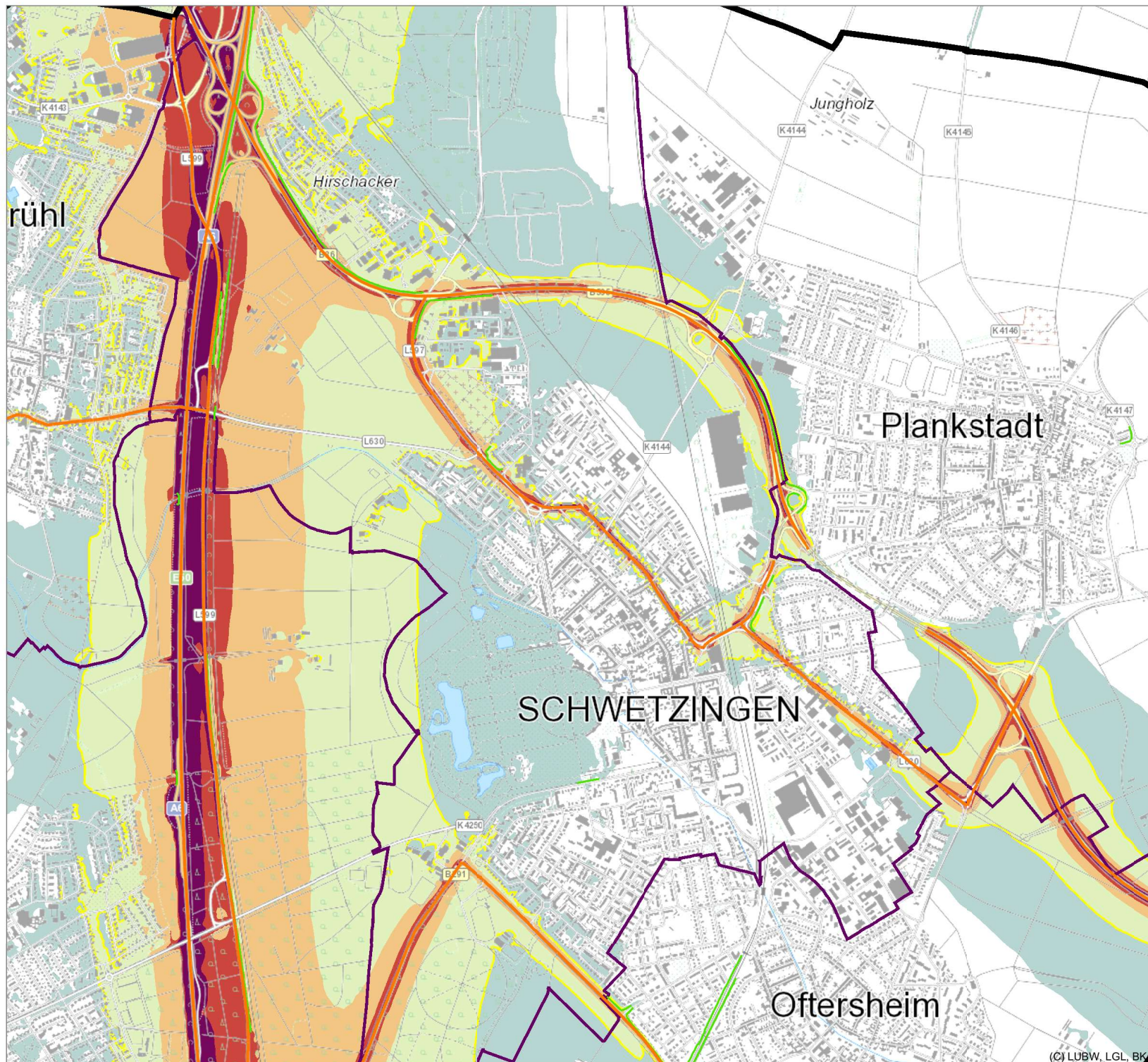


LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
 Griesbachstraße 1
 76185 Karlsruhe

In Zusammenarbeit mit: Möhler + Partner Ingenieure AG, Augsburg und GI Geoinformatik GmbH, Augsburg

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Kartengrundlage: Geobasisdaten © LGL, www.lgl-bw.de, Az.: 2851.9-1/19
 Kartendienst der LUBW, gedruckt am 24.01.2025



Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsvorschrift: BUB
 Berechnungsprogramm: SoundPLAN 9.0

Dargestellt sind Pegel ab 50 dB(A). Niedrigere Pegel sind nicht abgebildet.

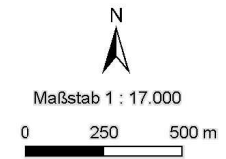
Pegel im Berechnungsgebiet:	Kartensymbole:
≥ 70 dB(A)	Kartierungsstrecke Straße
≥ 65 - 69 dB(A)	Kartierungsstrecke Schiene
≥ 60 - 64 dB(A)	Schallschutz oder vergleichbares Bauwerk
≥ 55 - 59 dB(A)	Ballungsraum
≥ 50 - 54 dB(A)	Gemeindegrenza
Isophone LNight = 55 dB(A)	

Straßenverkehrslärm Nacht - LNight

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022
 gemäß BImSchG, Sechster Teil / Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz pro Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Datenbasis: Amtliche Verkehrszählung 2019, kommunale Ergänzungen



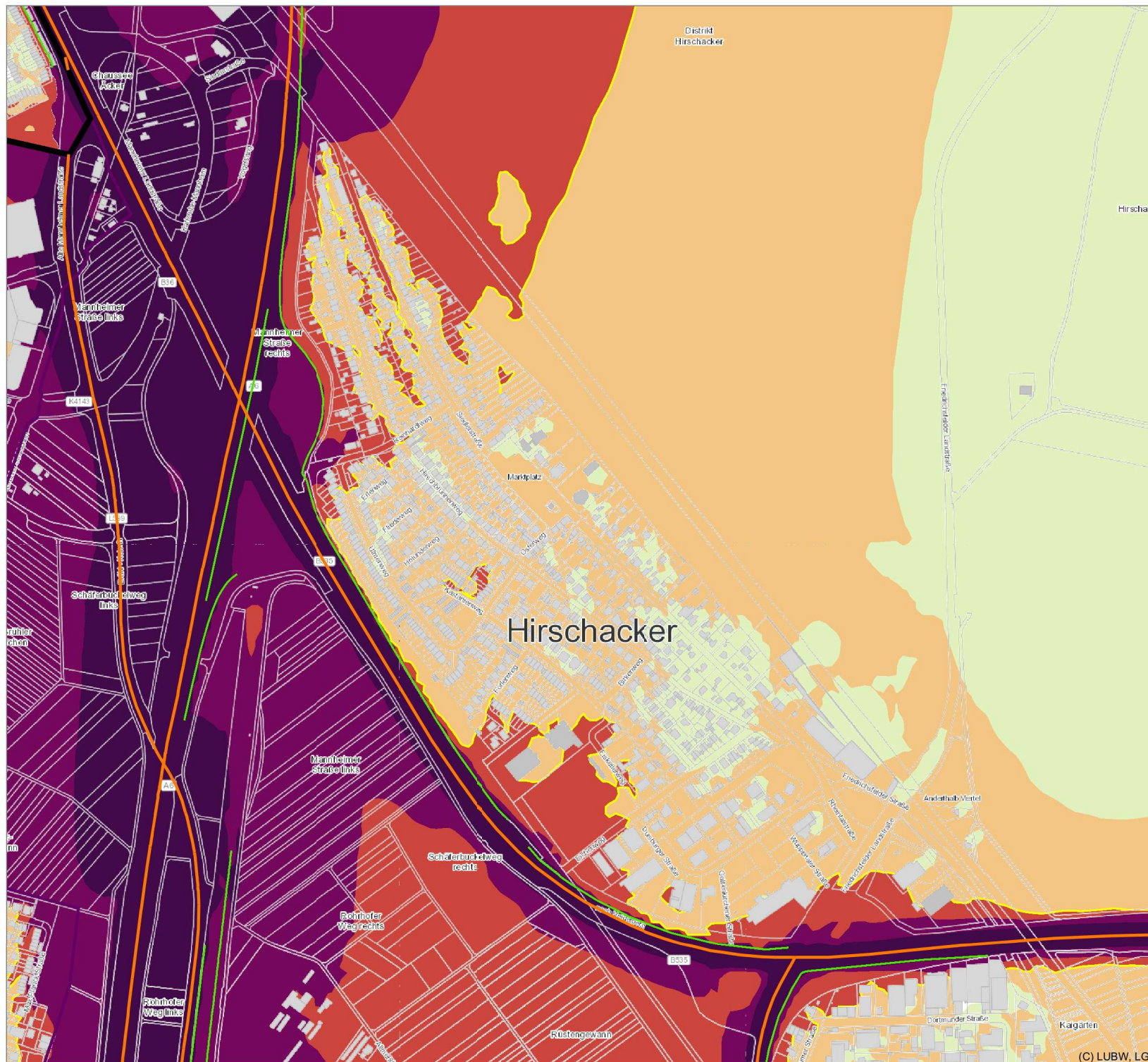
LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
 Griesbachstraße 1
 76185 Karlsruhe

In Zusammenarbeit mit: Möhler + Partner Ingenieure AG, Augsburg und
 GI Geoinformatik GmbH, Augsburg

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Kartengrundlage: Geobasisdaten © LGL, www.lgl-bw.de, Az.: 2851.9-1/19
 Kartendienst der LUBW, gedruckt am 24.01.2025

(C) LUBW, LGL, BK



Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsvorschrift: BUB
 Berechnungsprogramm: SoundPLAN 9.0

Dargestellt sind Pegel ab 55 dB(A). Niedrigere Pegel sind nicht abgebildet.

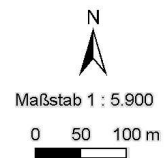
Pegel im Berechnungsgebiet:	Kartensymbole:
<ul style="list-style-type: none"> ≥ 75 dB(A) ≥ 70 - 74 dB(A) ≥ 65 - 69 dB(A) ≥ 60 - 64 dB(A) ≥ 55 - 59 dB(A) Isophone LDEN = 65 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> Kartierungsstrecke Straße Kartierungsstrecke Schiene Schallschutz oder vergleichbares Bauwerk Ballungsraum Gemeindegrenze

Straßenverkehrslärm 24 Stunden - LDEN

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022
 gemäß BImSchG, Sechster Teil / Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz pro Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Datenbasis: Amtliche Verkehrszählung 2019, kommunale Ergänzungen

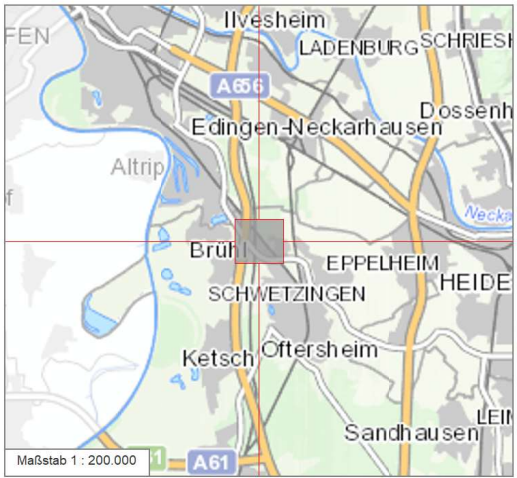
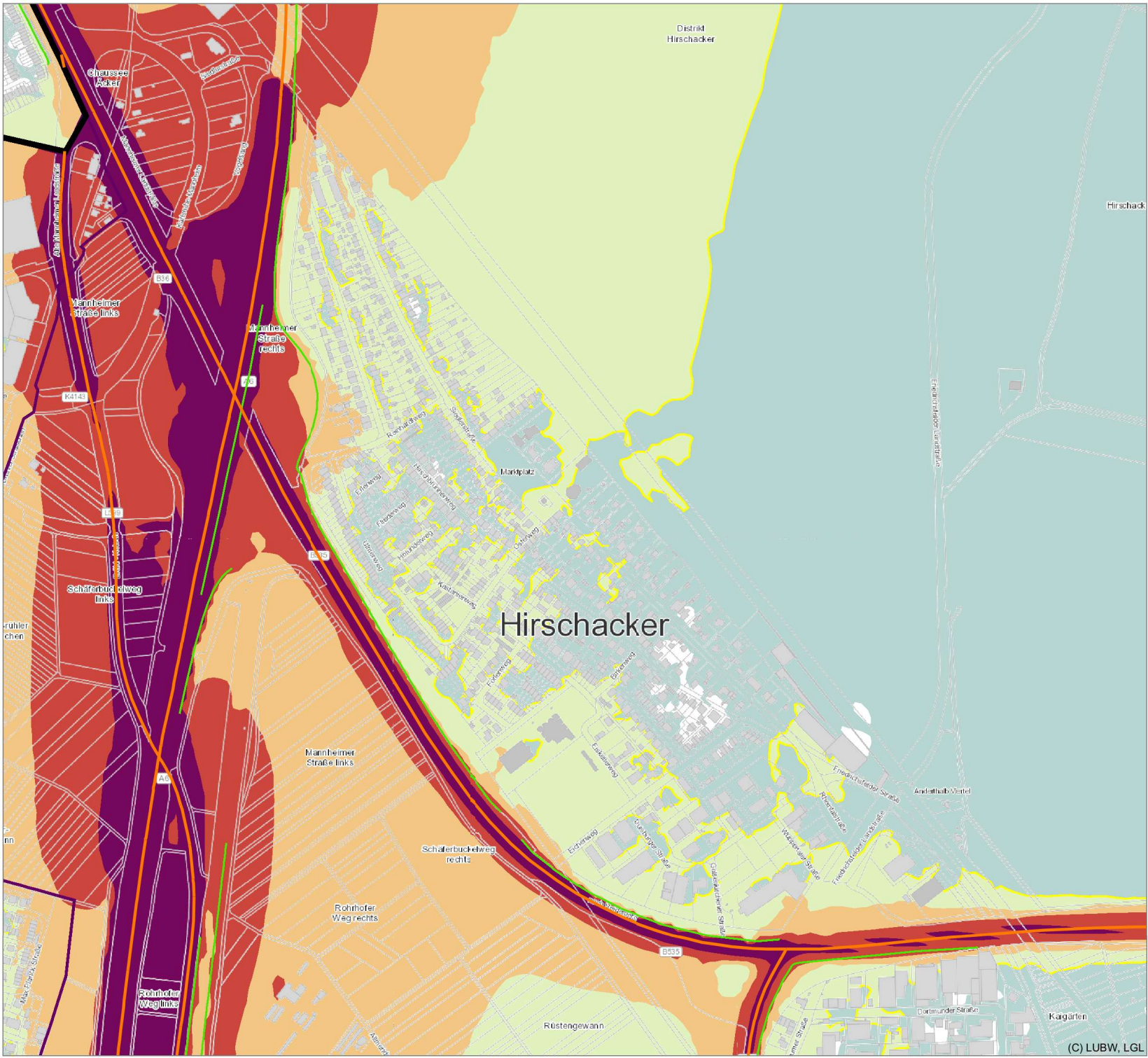


LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
 Griesbachstraße 1
 76185 Karlsruhe

In Zusammenarbeit mit: Möhler + Partner Ingenieure AG, Augsburg und GI Geoinformatik GmbH, Augsburg

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Kartengrundlage: Geobasisdaten © LGL, www.lgl-bw.de, Az.: 2851.9-1/19
 Kartendienst der LUBW, gedruckt am 24.01.2025



Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsvorschrift: BUB
 Berechnungsprogramm: SoundPLAN 9.0

Dargestellt sind Pegel ab 50 dB(A). Niedrigere Pegel sind nicht abgebildet.

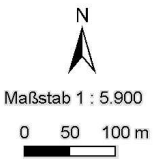
- | | |
|---|---|
| Pegel im Berechnungsgebiet: | Kartensymbole: |
| <ul style="list-style-type: none"> ≥ 70 dB(A) ≥ 65 - 69 dB(A) ≥ 60 - 64 dB(A) ≥ 55 - 59 dB(A) ≥ 50 - 54 dB(A) Isophone LNight = 55 dB(A) | <ul style="list-style-type: none"> Kartierungsstrecke Straße Kartierungsstrecke Schiene Schallschutz oder vergleichbares Bauwerk Ballungsraum Gemeindegrenze |

Straßenverkehrslärm Nacht - LNight

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022
 gemäß BImSchG, Sechster Teil / Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz pro Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Datenbasis: Amtliche Verkehrszählung 2019, kommunale Ergänzungen



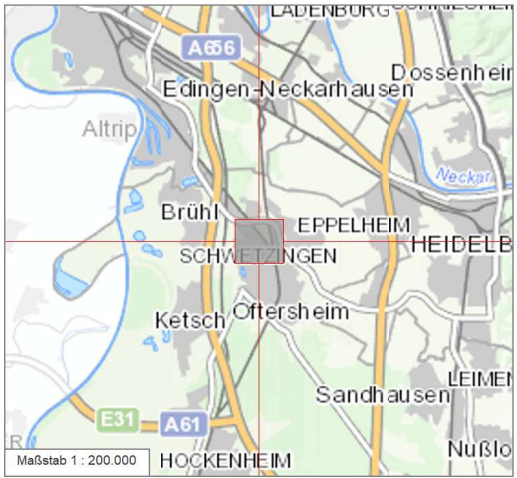
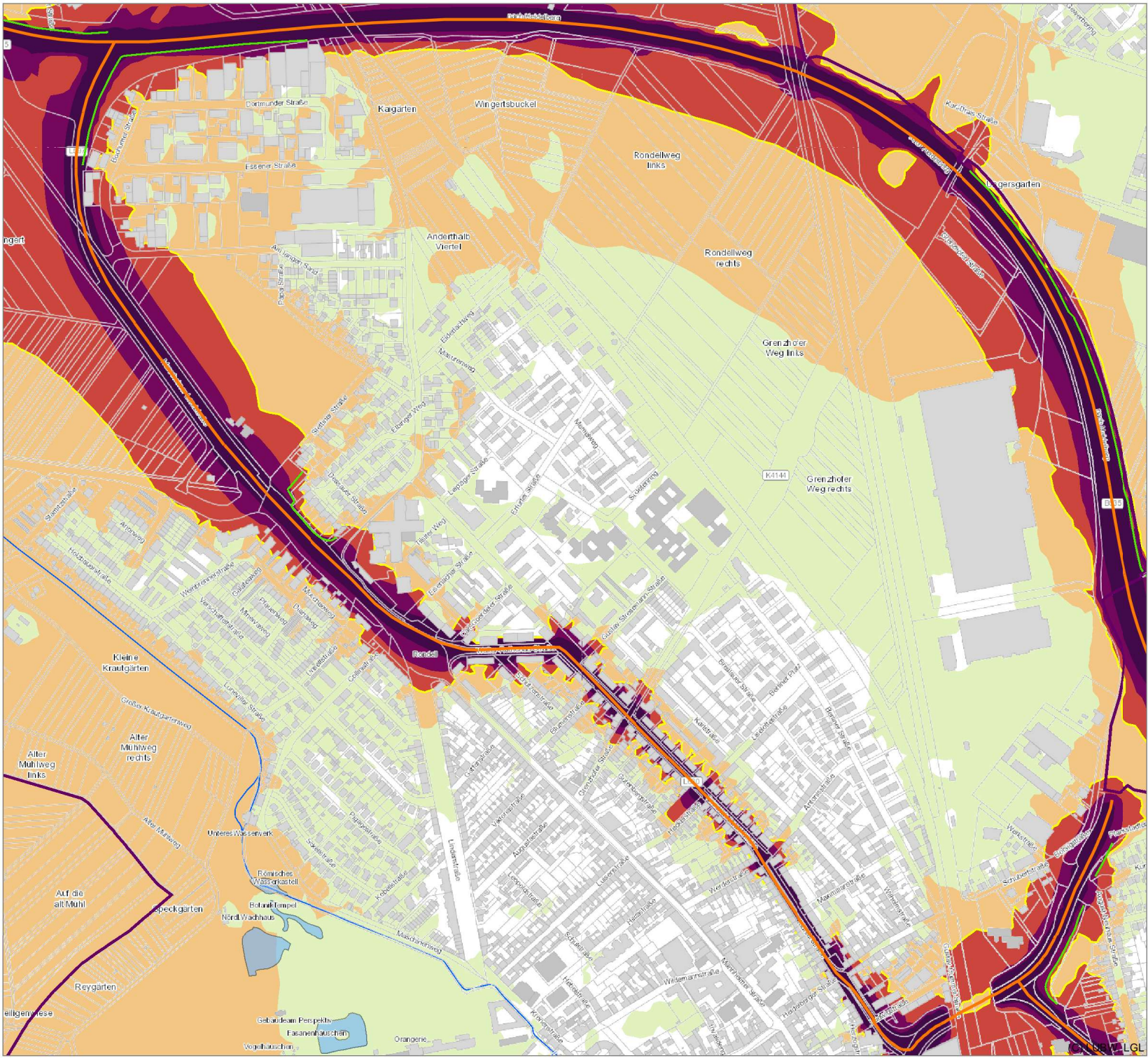
LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
 Griesbachstraße 1
 76185 Karlsruhe

In Zusammenarbeit mit: Möhler + Partner Ingenieure AG, Augsburg und GI Geoinformatik GmbH, Augsburg

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Kartengrundlage: Geobasisdaten © LGL, www.lgl-bw.de, Az.: 2851.9-1/19
 Kartendienst der LUBW, gedruckt am 24.01.2025

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022



Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsvorschrift: BUB
 Berechnungsprogramm: SoundPLAN 9.0

Dargestellt sind Pegel ab 55 dB(A). Niedrigere Pegel sind nicht abgebildet.

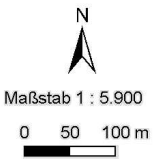
Pegel im Berechnungsgebiet:	Kartensymbole:
<ul style="list-style-type: none"> ≥ 75 dB(A) ≥ 70 - 74 dB(A) ≥ 65 - 69 dB(A) ≥ 60 - 64 dB(A) ≥ 55 - 59 dB(A) Isophone LDEN = 65 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> Kartierungsstrecke Straße Kartierungsstrecke Schiene Schallschutz oder vergleichbares Bauwerk Ballungsraum Gemeindegrenze

Straßenverkehrslärm 24 Stunden - LDEN

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022
gemäß BImSchG, Sechster Teil / Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz pro Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Datenbasis: Amtliche Verkehrszählung 2019, kommunale Ergänzungen

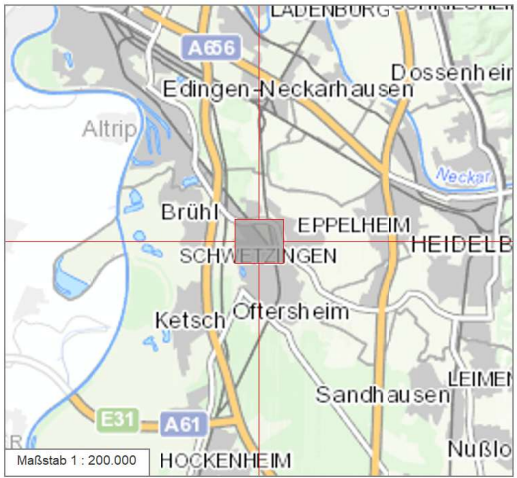
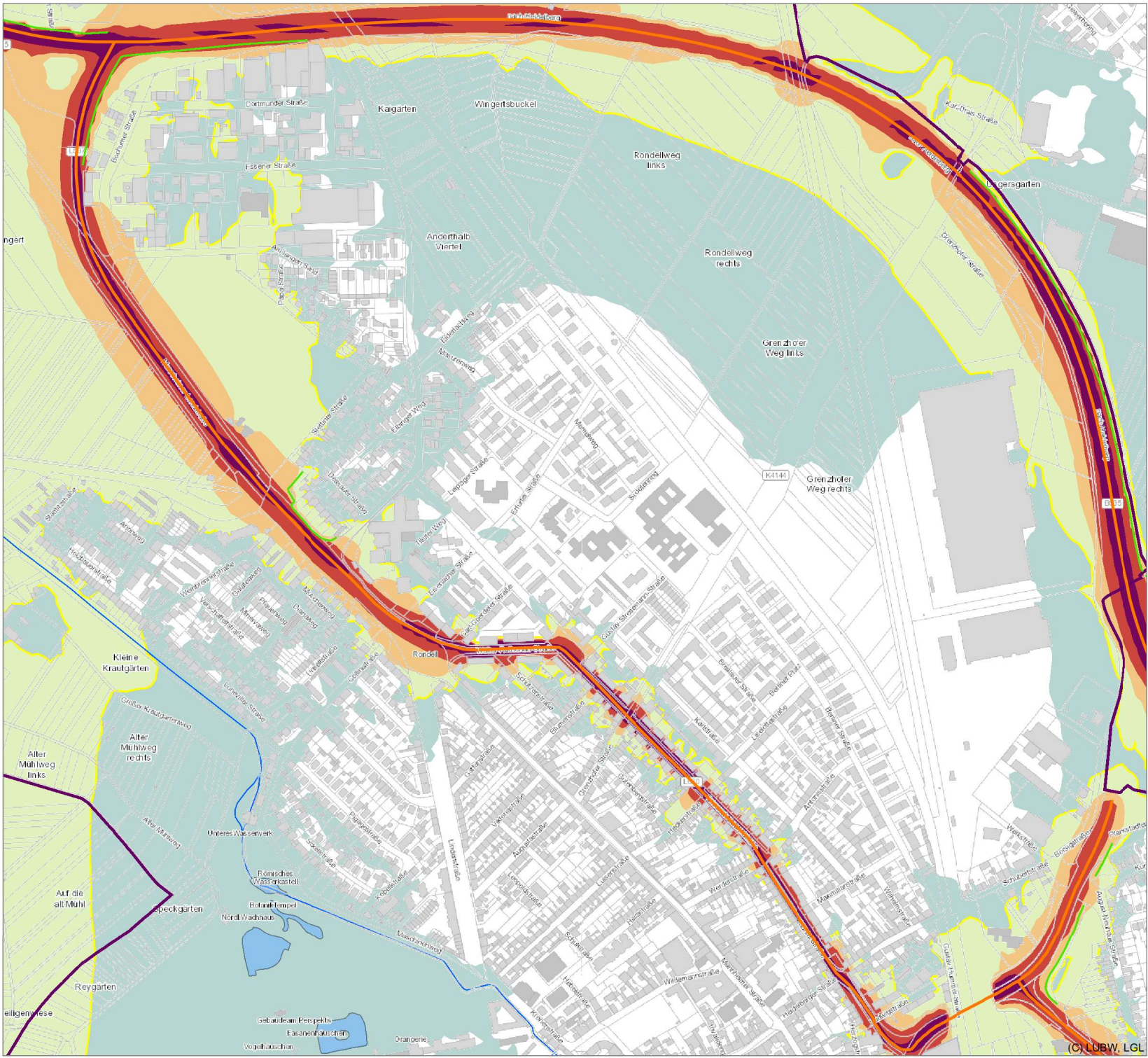


LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
 Griesbachstraße 1
 76185 Karlsruhe

In Zusammenarbeit mit: Möhler + Partner Ingenieure AG, Augsburg und GI Geoinformatik GmbH, Augsburg

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg
 Kartengrundlage: Geobasisdaten © LGL, www.lgl-bw.de, Az.: 2851.9-1/19
 Kartendienst der LUBW, gedruckt am 24.01.2025

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022



Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsvorschrift: BUB
 Berechnungsprogramm: SoundPLAN 9.0

Dargestellt sind Pegel ab 50 dB(A). Niedrigere Pegel sind nicht abgebildet.

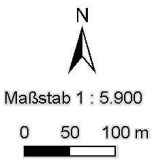
- | | |
|---|---|
| Pegel im Berechnungsgebiet: | Kartensymbole: |
| <ul style="list-style-type: none"> ≥ 70 dB(A) ≥ 65 - 69 dB(A) ≥ 60 - 64 dB(A) ≥ 55 - 59 dB(A) ≥ 50 - 54 dB(A) Isophone LNight = 55 dB(A) | <ul style="list-style-type: none"> Kartierungsstrecke Straße Kartierungsstrecke Schiene Schallschutz oder vergleichbares Bauwerk Ballungsraum Gemeindegrenze |

Straßenverkehrslärm Nacht - LNight

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022
 gemäß BImSchG, Sechster Teil / Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz pro Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Datenbasis: Amtliche Verkehrszählung 2019, kommunale Ergänzungen



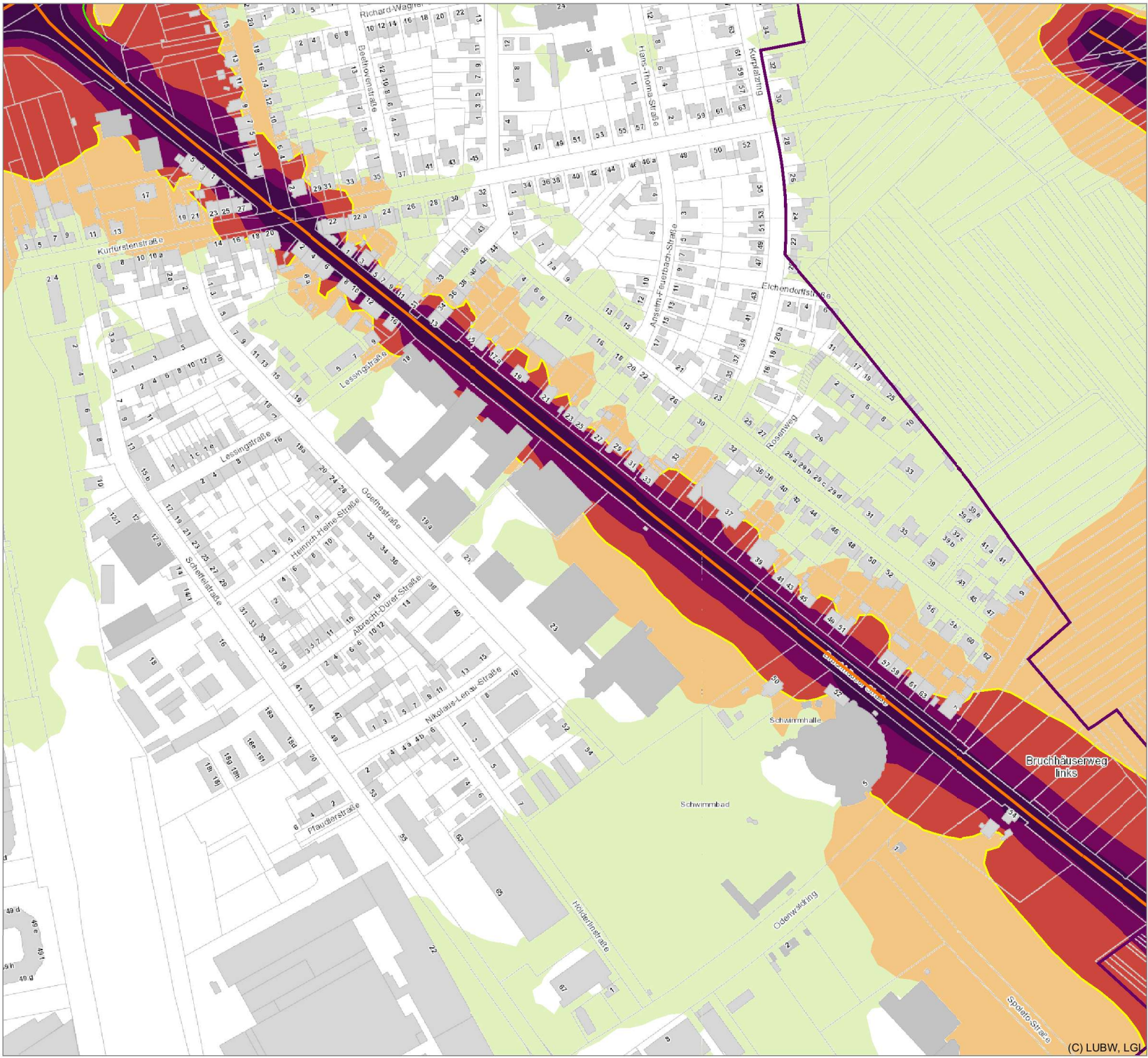
LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
 Griesbachstraße 1
 76185 Karlsruhe

In Zusammenarbeit mit: Möhler + Partner Ingenieure AG, Augsburg und GI Geoinformatik GmbH, Augsburg

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Kartengrundlage: Geobasisdaten © LGL, www.lgl-bw.de, Az.: 2851.9-1/19
 Kartendienst der LUBW, gedruckt am 24.01.2025

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022



Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsvorschrift: BUB
 Berechnungsprogramm: SoundPLAN 9.0

Dargestellt sind Pegel ab 55 dB(A). Niedrigere Pegel sind nicht abgebildet.

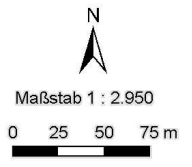
Pegel im Berechnungsgebiet:	Kartensymbole:
<ul style="list-style-type: none"> ≥ 75 dB(A) ≥ 70 - 74 dB(A) ≥ 65 - 69 dB(A) ≥ 60 - 64 dB(A) ≥ 55 - 59 dB(A) Isophone LDEN = 65 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> Kartierungsstrecke Straße Kartierungsstrecke Schiene Schallschutz oder vergleichbares Bauwerk Ballungsraum Gemeindegrenze

Straßenverkehrslärm 24 Stunden - LDEN

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022
gemäß BImSchG, Sechster Teil / Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz pro Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Datenbasis: Amtliche Verkehrszählung 2019, kommunale Ergänzungen



LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
 Griesbachstraße 1
 76185 Karlsruhe

In Zusammenarbeit mit: Möhler + Partner Ingenieure AG, Augsburg und GI Geoinformatik GmbH, Augsburg

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Kartengrundlage: Geobasisdaten © LGL, www.lgl-bw.de, Az.: 2851.9-1/19
Kartendienst der LUBW, gedruckt am 24.01.2025

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022



Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsvorschrift: BUB
 Berechnungsprogramm: SoundPLAN 9.0

Dargestellt sind Pegel ab 50 dB(A). Niedrigere Pegel sind nicht abgebildet.

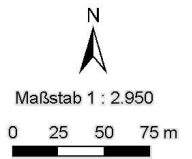
Pegel im Berechnungsgebiet:	Kartensymbole:
 ≥ 70 dB(A)	 Kartierungsstrecke Straße
 ≥ 65 - 69 dB(A)	 Kartierungsstrecke Schiene
 ≥ 60 - 64 dB(A)	 Schallschutz oder vergleichbares Bauwerk
 ≥ 55 - 59 dB(A)	 Ballungsraum
 ≥ 50 - 54 dB(A)	 Gemeindegrenze
 Isophone LNight = 55 dB(A)	

Straßenverkehrslärm Nacht - LNight

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022
gemäß BImSchG, Sechster Teil / Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz pro Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Datenbasis: Amtliche Verkehrszählung 2019, kommunale Ergänzungen

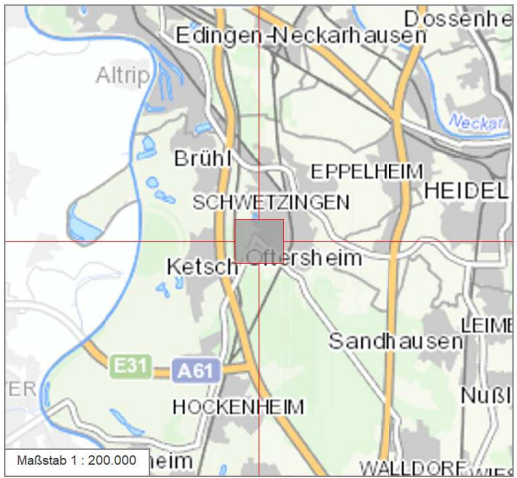
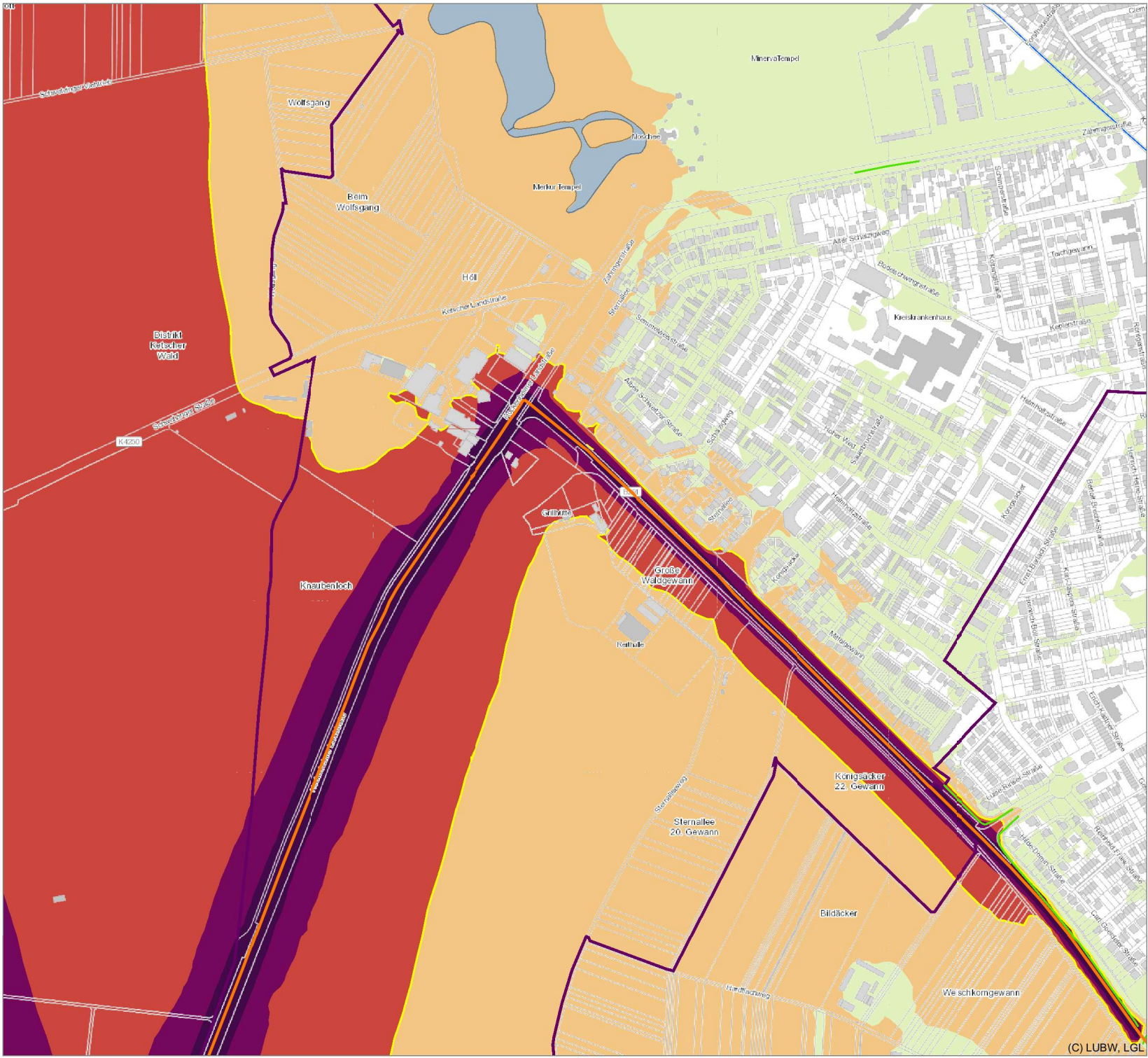


LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
 Griesbachstraße 1
 76185 Karlsruhe

In Zusammenarbeit mit: Möhler + Partner Ingenieure AG, Augsburg und GI Geoinformatik GmbH, Augsburg

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Kartengrundlage: Geobasisdaten © LGL, www.lgl-bw.de, Az.: 2851.9-1/19
Kartendienst der LUBW, gedruckt am 24.01.2025



Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsvorschrift: BUB
 Berechnungsprogramm: SoundPLAN 9.0

Dargestellt sind Pegel ab 55 dB(A). Niedrigere Pegel sind nicht abgebildet.

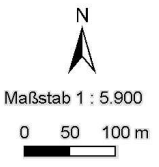
- | | |
|--|---|
| Pegel im Berechnungsgebiet: | Kartensymbole: |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ ≥ 75 dB(A) ■ ≥ 70 - 74 dB(A) ■ ≥ 65 - 69 dB(A) ■ ≥ 60 - 64 dB(A) ■ ≥ 55 - 59 dB(A) — Isophone LDEN = 65 dB(A) | <ul style="list-style-type: none"> — Kartierungsstrecke Straße — Kartierungsstrecke Schiene — Schallschutz oder vergleichbares Bauwerk ▨ Ballungsraum ▭ Gemeindegrenze |

Straßenverkehrslärm 24 Stunden - LDEN

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022
 gemäß BImSchG, Sechster Teil / Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz pro Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Datenbasis: Amtliche Verkehrszählung 2019, kommunale Ergänzungen



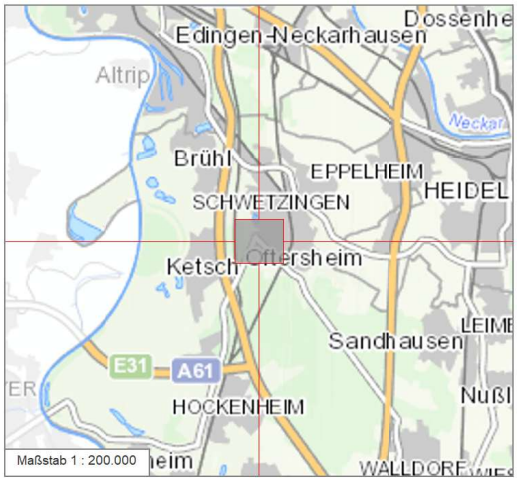
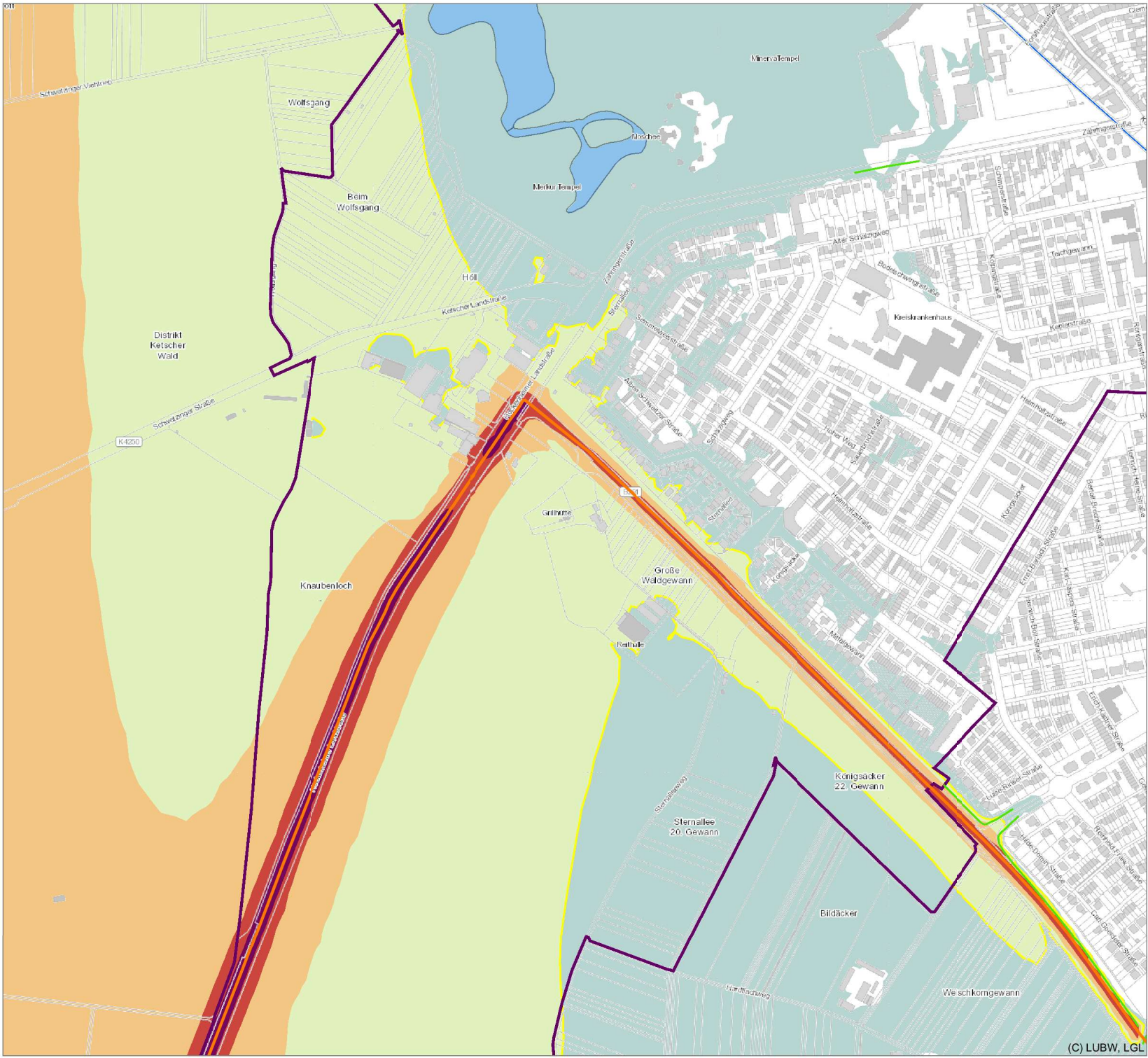
LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
 Griesbachstraße 1
 76185 Karlsruhe

In Zusammenarbeit mit: Möhler + Partner Ingenieure AG, Augsburg und GI Geoinformatik GmbH, Augsburg

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Kartengrundlage: Geobasisdaten © LGL, www.lgl-bw.de, Az.: 2851.9-1/19
 Kartendienst der LUBW, gedruckt am 24.01.2025

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022



Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsvorschrift: BUB
 Berechnungsprogramm: SoundPLAN 9.0

Dargestellt sind Pegel ab 50 dB(A). Niedrigere Pegel sind nicht abgebildet.

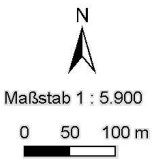
- | | |
|---|---|
| Pegel im Berechnungsgebiet: | Kartensymbole: |
| <ul style="list-style-type: none"> ≥ 70 dB(A) ≥ 65 - 69 dB(A) ≥ 60 - 64 dB(A) ≥ 55 - 59 dB(A) ≥ 50 - 54 dB(A) Isophone LNight = 55 dB(A) | <ul style="list-style-type: none"> Kartierungsstrecke Straße Kartierungsstrecke Schiene Schallschutz oder vergleichbares Bauwerk Ballungsraum Gemeindegrenze |

Straßenverkehrslärm Nacht - LNight

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022
gemäß BImSchG, Sechster Teil / Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz pro Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Datenbasis: Amtliche Verkehrszählung 2019, kommunale Ergänzungen

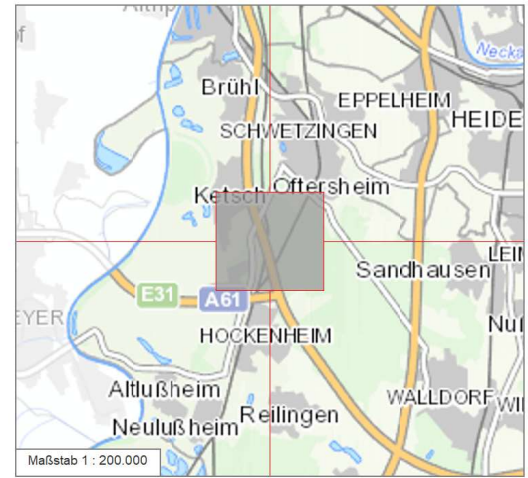
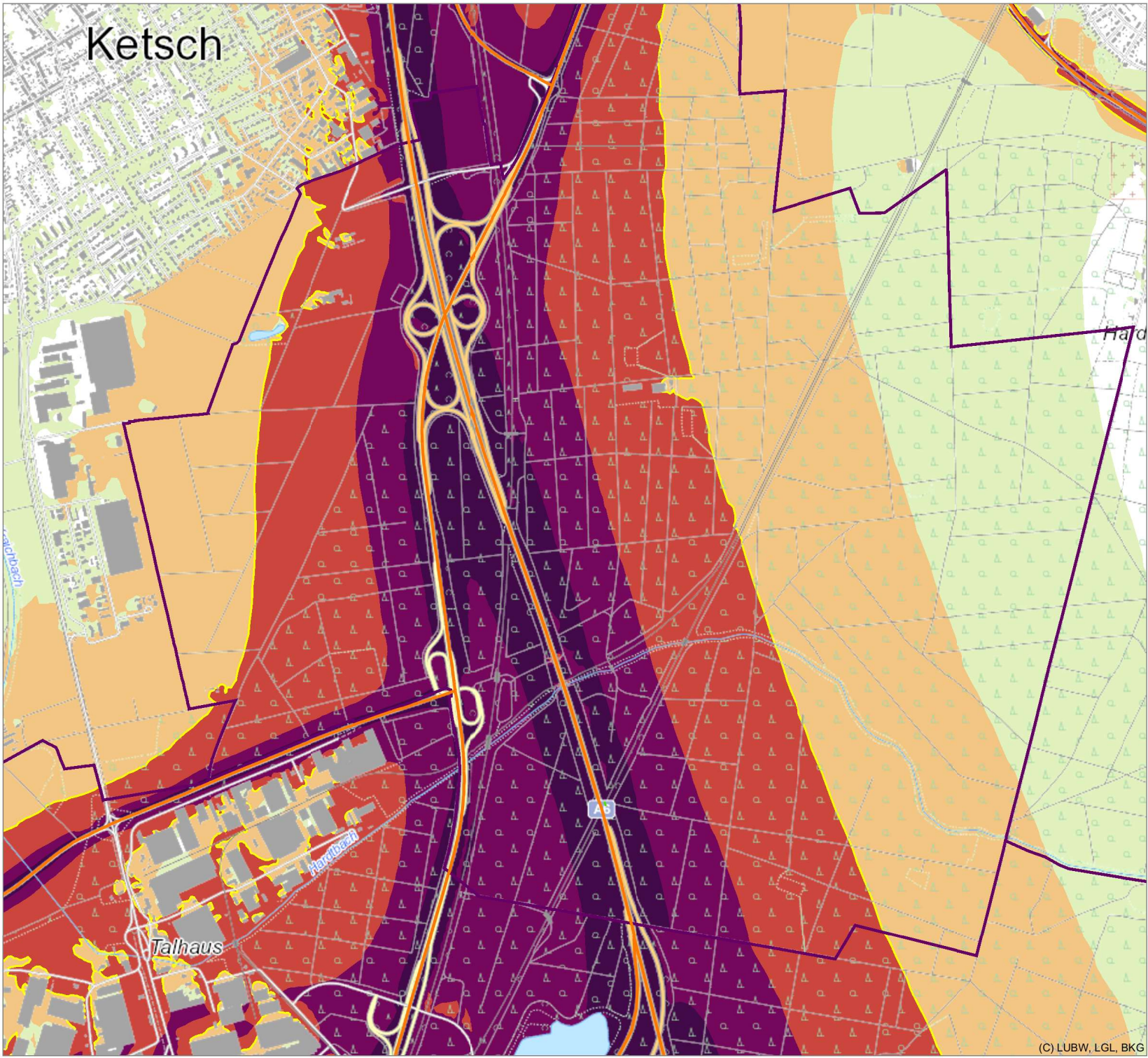


LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
Griesbachstraße 1
76185 Karlsruhe

In Zusammenarbeit mit: Möhler + Partner Ingenieure AG, Augsburg und GI Geoinformatik GmbH, Augsburg

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Kartengrundlage: Geobasisdaten © LGL, www.lgl-bw.de, Az.: 2851.9-1/19
Kartendienst der LUBW, gedruckt am 24.01.2025



Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsvorschrift: BUB
 Berechnungsprogramm: SoundPLAN 9.0

Dargestellt sind Pegel ab 55 dB(A). Niedrigere Pegel sind nicht abgebildet.

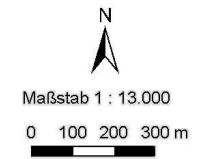
Pegel im Berechnungsgebiet:	Kartensymbole:
<ul style="list-style-type: none"> ≥ 75 dB(A) ≥ 70 - 74 dB(A) ≥ 65 - 69 dB(A) ≥ 60 - 64 dB(A) ≥ 55 - 59 dB(A) Isophone LDEN = 65 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> Kartierungsstrecke Straße Kartierungsstrecke Schiene Schallschutz oder vergleichbares Bauwerk Ballungsraum Gemeindegrenze

Straßenverkehrslärm 24 Stunden - LDEN

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022
 gemäß BImSchG, Sechster Teil / Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz pro Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Datenbasis: Amtliche Verkehrszählung 2019, kommunale Ergänzungen

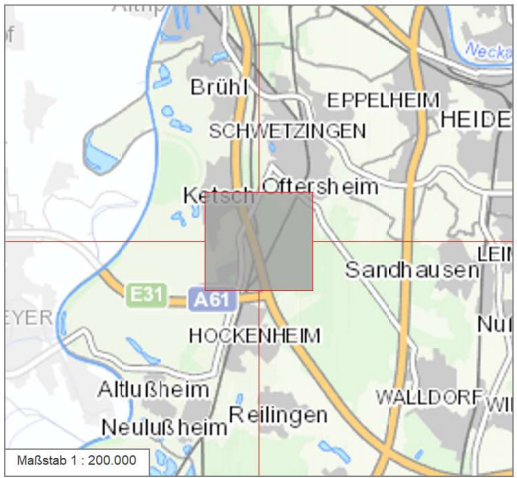


LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
 Griesbachstraße 1
 76185 Karlsruhe

In Zusammenarbeit mit: Möhler + Partner Ingenieure AG, Augsburg und GI Geoinformatik GmbH, Augsburg

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Kartengrundlage: Geobasisdaten © LGL, www.lgl-bw.de, Az.: 2851.9-1/19
 Kartendienst der LUBW, gedruckt am 24.01.2025



Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsvorschrift: BUB
 Berechnungsprogramm: SoundPLAN 9.0

Dargestellt sind Pegel ab 50 dB(A). Niedrigere Pegel sind nicht abgebildet.

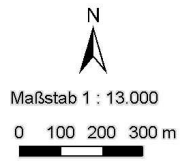
Pegel im Berechnungsgebiet:	Kartensymbole:
≥ 70 dB(A)	Kartierungsstrecke Straße
≥ 65 - 69 dB(A)	Kartierungsstrecke Schiene
≥ 60 - 64 dB(A)	Schallschutz oder vergleichbares Bauwerk
≥ 55 - 59 dB(A)	Ballungsraum
≥ 50 - 54 dB(A)	Gemeindegrenze
Isophone LNight = 55 dB(A)	

Straßenverkehrslärm Nacht - LNight

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022
 gemäß BImSchG, Sechster Teil / Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz pro Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Datenbasis: Amtliche Verkehrszählung 2019, kommunale Ergänzungen



LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
 Griesbachstraße 1
 76185 Karlsruhe

In Zusammenarbeit mit: Möhler + Partner Ingenieure AG, Augsburg und GI Geoinformatik GmbH, Augsburg

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Kartengrundlage: Geobasisdaten © LGL, www.lgl-bw.de, Az.: 2851.9-1/19
 Kartendienst der LUBW, gedruckt am 24.01.2025

Anlage 2 der Stellungnahme zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Schwetzingen

2.1 Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind (gemäß Lärmkartierung) [5]

2.1.1 Hauptverkehrsstraßen

Angaben über die geschätzte Zahl der betroffenen Menschen in den Isophonenbändern

LDEN [dB(A)]	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75
Anzahl Betroffene	5.437	3.054	801	396	594

LNIGHT [dB(A)]	>50-54	> 55-59	>60-64	>65-69	>70
Anzahl Betroffene	4290	1.538	413	604	51

Angaben über lärmbelastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im kartierten Gebiet

LDEN [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	17,3767	7,8576	1,8182
Wohnungen [Anzahl]	4896	853	283
Schulgebäude [Anzahl]	10	4	0
Krankenhausgebäude [Anzahl]	0	0	0

Angaben zur geschätzten Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen

	Fälle ischämischer Herzkrankheiten	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörung
Anzahl Betroffene	3	1764	454

2.2 Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten [6]

Anzahl der Personen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet...

... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) LDEN durch Lärm von
Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind

10.282

... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) LNight durch Lärm von
Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind

6.896