

Anhang

Inhaltsverzeichnis

1	Guggenhausen / Fleischwangen: K 8028	3
2	Berg: L 291 Baienbach - Berg	5
3	Berg: Knoten L 291 / K 7950	7
4	Baienfurt / Weingarten: Niederbieger Str. / Hof / Mochenwanger Str.	9
5	Bad Wurzach: L 317 Eintürnen – Arnach	11
6	Bad Wurzach / Wolfegg: L 317 Eintürnen – Bahnhof Wolfegg.....	13
7	Wolfegg: L 317 Alttanner Straße	15
8	Aichstetten / Leutkirch im Allgäu: K 7913 / K 7917	17
9	Leutkirch im Allgäu: Ottmannshofer Straße (K 7917).....	19
10	Leutkirch im Allgäu: Hermann-Neuner-Straße	21
11	Leutkirch im Allgäu: Bahnhofstraße	23
12	Leutkirch im Allgäu: Untere Grabenstraße (L 308)	25
13	Leutkirch im Allgäu: Heggelbach – A 96-Anschlussstelle Leutkirch-Süd	27
14	Leutkirch im Allgäu: K 7909 / K 7917 Willerazhofen – Heggelbach.....	29
15	Leutkirch im Allgäu: K 7905 Diepoldshofen – Willerazhofen	31
16	Leutkirch im Allgäu: L 319 Hinzang	33
17	Leutkirch im Allgäu / Altusried (Bayern): K 7912 / OA 16	35
18	Kießlegg: K 8008.....	37
19	Argenbühl: K 8011 Gerazreute – Gießen	39
20	Argenbühl: K 8044 Gießen – Albris	41
21	Argenbühl: K 8013 / K 8018	43
22	Argenbühl / Wangen im Allgäu: L 320 Bhf. Ratzenried - Ratzenried	45
23	Argenbühl: K 8012 Ratzenried – L 265.....	47
24	Argenbühl / Isny im Allgäu: L 320 Gottrazhofen – Beuren	49
25	Amtzell: Schomburger Straße / Talstraße	51
26	Wangen im Allgäu: K 8002 Schomburg - Primisweiler	53
27	Wangen im Allgäu: L 333 Primisweiler – Niederwangen	55
28	Wangen im Allgäu: Südring	57
29	Wangen im Allgäu: L 320 Ortseinfahrt Nord	59

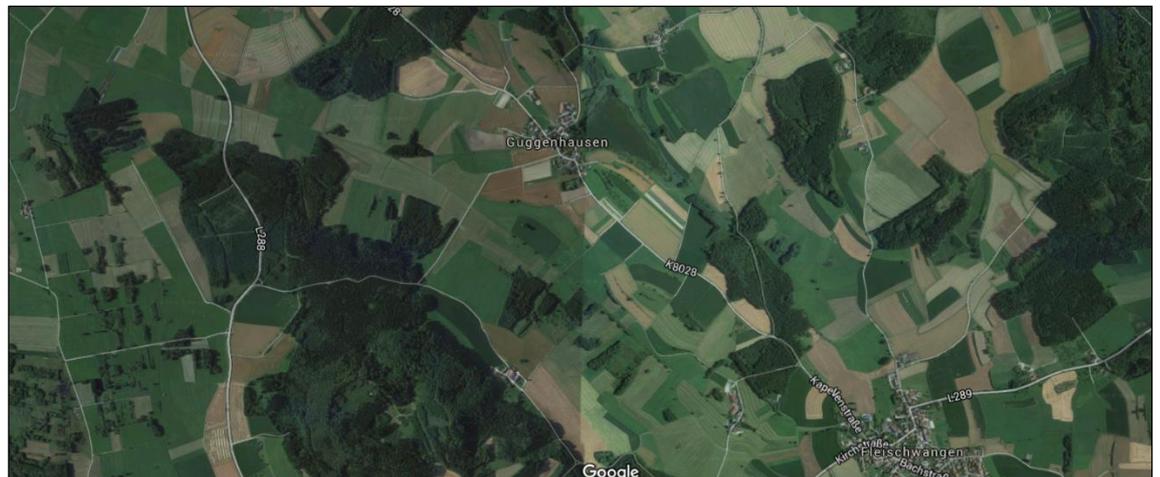
30 Wangen im Allgäu: K 8029 Deuchelried..... 61

1 Guggenhausen / Fleischwangen: K 8028

Lage im Straßennetz (s. auch Anlage 2.4):



Luftbild (Quelle: Google Maps):



Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

500 Kfz/24h, 10 Lkw/24h; 43,9 – 45,8 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

590 Kfz/24h, 20 Lkw/24h; 45,3 – 47,0 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

90 Kfz/24h, 10 Lkw/24h; 1,2 – 1,7 dB(A)

Modellspezifische Bewertung:

Die geringfügige Mehrbelastung scheint realistisch.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Nur Außerortsbereiche oberhalb der Relevanzgrenze: Keine Wohnbebauung vorhanden.

Ursache und Bilanzierung:

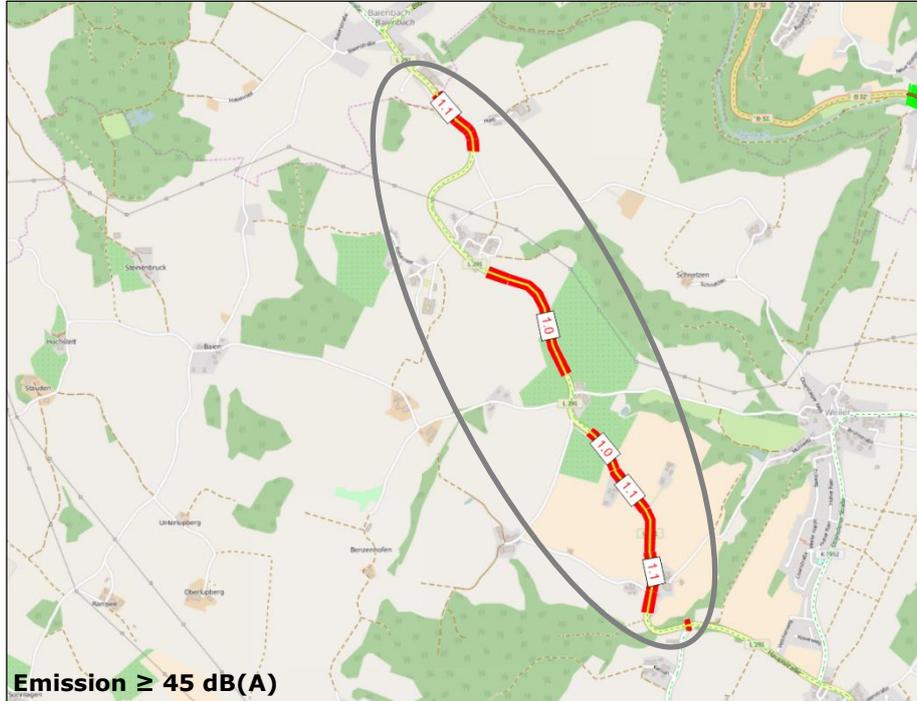
Der geringfügige Ausweichverkehr entsteht als Folge der Geschwindigkeitsmaßnahmen auf der B 32 in Fronreute. Es handelt sich um Fahrten in Fahrtrichtung Markdorf.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

Aufgrund der fehlenden Betroffenheiten sind keine Kompensationsmaßnahmen erforderlich.

2 Berg: L 291 Baienbach - Berg

Lage im Straßennetz (s. auch Anlage 2.4):



Luftbild (Quelle: Google Maps):



Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

2.300 Kfz/24h, 90 Lkw/24h; 51,4 – 53,1 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

3.200 Kfz/24h, 100 Lkw/24h; 52,4 - 54,2 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

900 Kfz/24h, 10 Lkw/24h; 1,0 – 1,1 dB(A)

Modellspezifische Bewertung:

Eine Mehrbelastung auf diesem Streckenabschnitt wird grundsätzlich als realistisch eingeschätzt. Der Umfang der Verkehrsverlagerung wird aber tendenziell zu hoch ermittelt.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Streckenabschnitt liegt außerhalb einer OD: Die entlang der Strecke befindlichen Weiler sind durch die Lärmehrbelastung betroffen.

Ursache und Bilanzierung:

Der Ausweichverkehr entsteht als Folge der Geschwindigkeitsmaßnahmen auf der B 32 in Fronreute. Kfz-Fahrer in Richtung Berg und Weingarten weichen deshalb auf die L 291 aus, welche parallel zur B 32 verläuft.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

Ob sich tatsächlich verkehrliche Zusatzbelastungen im prognostizierten Umfang ergeben werden, sollte mit Hilfe eines Verkehrsmonitorings (Zählung vor und nach Umsetzung der Maßnahmen) überprüft werden. Ggf. kann durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung einer unerwünschten Verkehrsverlagerung entgegengewirkt werden.

3 Berg: Knoten L 291 / K 7950

Lage im Straßennetz (s. auch Anlage 2.4):



Luftbild (Quelle: Google Maps):



Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

2.200 Kfz/24h, 40 Lkw/24h; 46,1 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

2.700 Kfz/24h, 50 Lkw/24h; 47,1 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

500 Kfz/24h, 10 Lkw/24h; 1,0 dB(A)

Modellspezifische Bewertung:

Eine Zusatzbelastung auf diesem Streckenabschnitt wird als realistisch erachtet.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Betroffen sind drei Wohngebäude südlich der Straße.

Ursache und Bilanzierung:

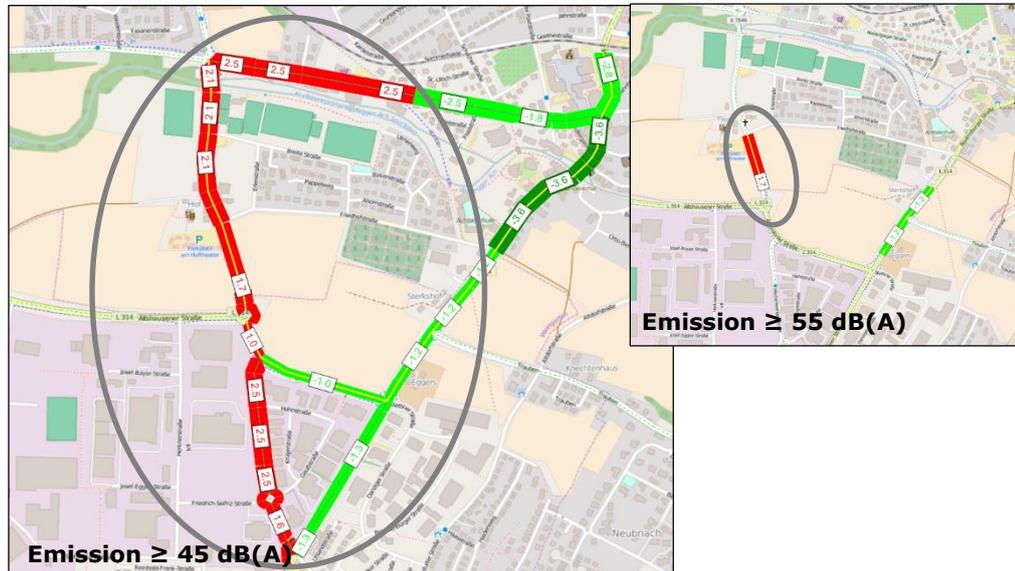
Die Mehrbelastung ergibt sich vor allem durch eine Verdrängung lokaler Zielverkehre nach Weingarten aufgrund der Geschwindigkeitsmaßnahmen auf der B 32 in Fronreute.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

Die Mehrbelastung beträgt maximal 1 dB(A), knapp über der unteren Relevanzgrenze. Die Wirkungen sollen beobachtet werden. Es ist aktuell fraglich, ob die verursachenden Maßnahmen entlang der B32 umgesetzt werden können.

4 Baiefurt / Weingarten: Niederbieger Str. / Hof / Mochenwanger Str.

Lage im Straßennetz (s. auch Anlage 2.4/2.5):



Luftbild (Quelle: Google Maps):



Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

Emission > 45 dB(A): 4.600 – 8.100 Kfz/24h, 40 – 150 Lkw/24h; 47,9 – 54,9 dB(A)
Emission > 55 dB(A): 7.400 Kfz/24h, 90 Lkw/24h; 54,9 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

Emission > 45 dB(A): 5.200 – 8.800 Kfz/24h, 160 – 240 Lkw/24h; 50,4 – 56,6 dB(A)
Emission > 55 dB(A): 8.800 Kfz/24h, 230 Lkw/24h; 56,6 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4/2.5):

Emission > 45 dB(A): 200 – 1.400 Kfz/24h, 100 – 150 Lkw/24h; 1,0 – 2,5 dB(A)
Emission > 55 dB(A): 1.400 Kfz/24h, 150 Lkw/24h; 1,7 dB(A)

Modellspezifische Bewertung:

Der Ausweichverkehr entsteht als Folge einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Waldseer Straße und Ravensburger Straße in Baienfurt. Die Mehrbelastung ergibt sich vor allem durch eine Verlagerungen des Quell-/Zielverkehrs des Wohngebietes Schacher Straße und angrenzender Gebiete. Die Zusatzbelastung wird allerdings aufgrund der getroffenen modelltechnischen Vereinfachungen (Einspeisepunkte des Verkehrs) tendenziell niedriger ausfallen. Zudem muss beachtet werden, dass es sich hierbei um eine ausschließlich nächtliche Regelung handelt (Tempo 30 nachts). Beim Modell handelt es sich um eine 24h-Umlegung. Veränderungen am Tag werden somit nicht eintreten.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Entlang des Streckenabschnittes befinden sich überwiegend Gewerbeflächen. Im Bereich Hof sind auch vereinzelte Wohnbauten vorhanden. Emissionen über 55 dB(A) werden nur im unbebauten Gebiet ermittelt.

Ursache und Bilanzierung:

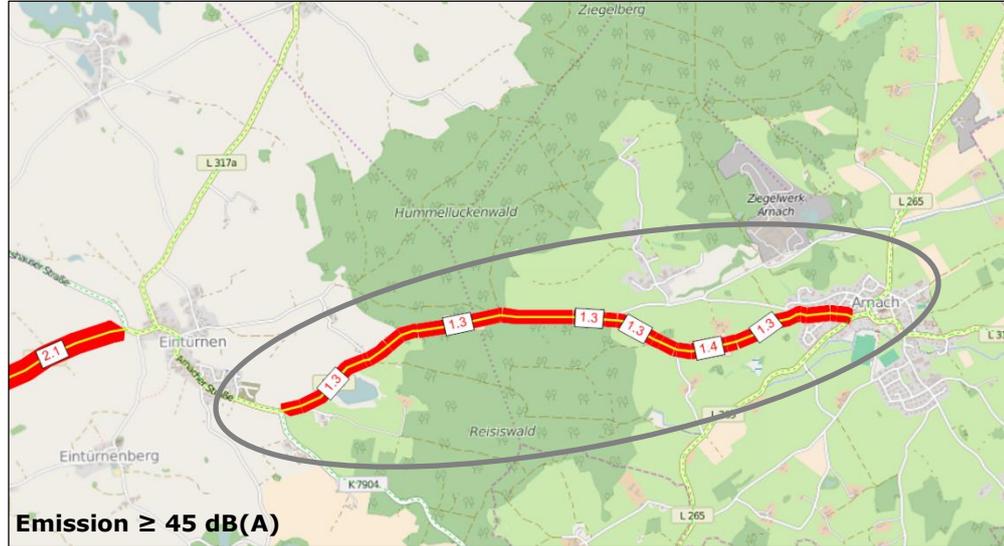
Die Zusatzbelastung ist auf eine Geschwindigkeitsbegrenzung in der Waldseer Straße und Ravensburger Straße in Baienfurt zurückzuführen. Da die neue Geschwindigkeitsregelung nur in der Nacht angeordnet werden soll, werden Veränderungen am Tag (6 – 22 Uhr) nicht eintreten. Die nächtliche Lärmzunahme wird aufgrund der getroffenen modelltechnischen Vereinfachungen niedriger ausfallen.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

Trotz der oben erwähnten Punkte wird die nächtliche Lärmzunahme voraussichtlich oberhalb der Relevanzgrenze von 1 dB(A) verbleiben. Ein Großteil der Umfahrung ist aufgrund der vorhandenen Bebauung als unkritisch zu erachten. Nach Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung sollte der sich real einstellende Verkehr zuerst beobachtet und nach Bedarf Kompensationsmaßnahmen im Bereich der relevanten Bebauung (Wohnbebauung „Hof“) erwogen werden.

5 Bad Wurzach: L 317 Eintürnen – Arnach

Lage im Straßennetz (s. auch Anlage 2.4):



Luftbild (Quelle: Google Maps):



Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

1.300 Kfz/24h, 50 Lkw/24h; 48,1 – 50,8 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

1.700 Kfz/24h, 70 Lkw/24h; 49,5 – 52,1 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

300 Kfz/24h, 20 Lkw/24h; 1,3 – 1,4 dB(A)

Modellspezifische Bewertung:

Der Ausweichverkehr entsteht als Folge einer kurzen Geschwindigkeitsmaßnahme auf der B 465 in Bad Wurzach. Diese Mehrbelastung ergibt sich vor allem durch eine Verlagerung von Fahrten aus Richtung Bad Wurzach in Richtung Leutkirch im Allgäu. Diese geringe Verschiebung wird tendenziell als überbewertet angesehen: Aufgrund des geringen Ausbaustandards resp. Attraktivität der parallelen Route wird sich diese Verlagerung nicht einstellen.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Ortsdurchfahrt Arnach sowie vereinzelte Gehöfte entlang der L 317.

Ursache und Bilanzierung:

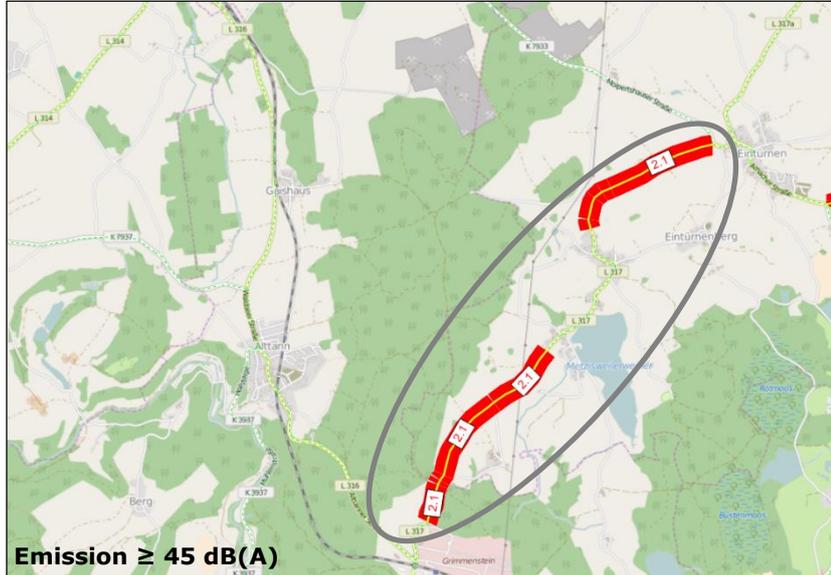
Die vom Modell aufgezeigte Verlagerung ist das Ergebnis einer kurzen Geschwindigkeitsbegrenzung auf der B 465 in Bad Wurzach. Es wird von einer Überbewertung der Verlagerungseffekte ausgegangen. Die real eintretende Lärmveränderung wird sich in geringerem Umfang einstellen.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

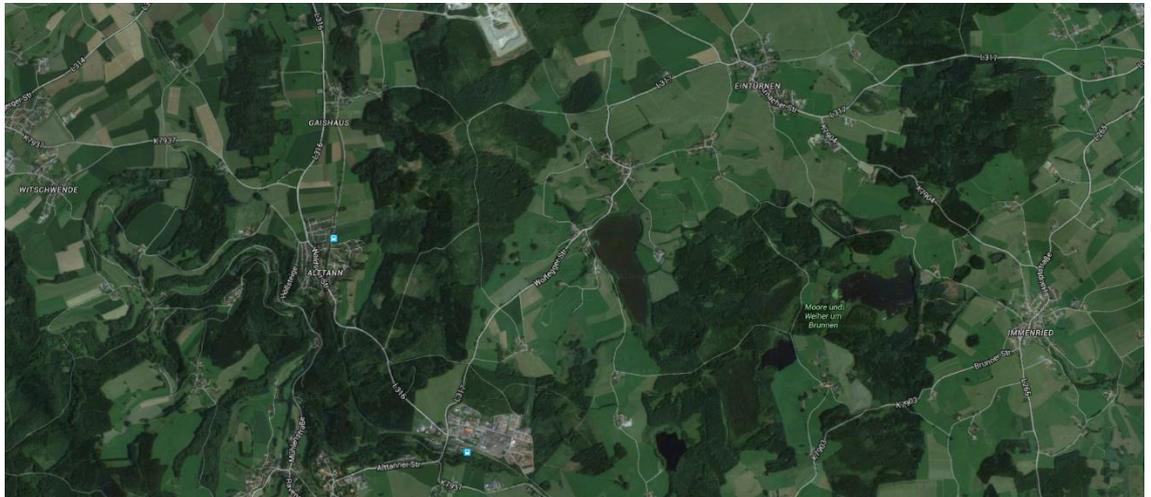
Kompensationsmaßnahmen werden vorerst als nicht erforderlich erachtet. Trotzdem sollten die Verlagerungseffekte im Rahmen eines Monitorings beobachtet werden, um bei Bedarf entgegensteuern zu können.

6 Bad Wurzach / Wolfegg: L 317 Eintürnen – Bahnhof Wolfegg

Lage im Straßennetz (s. auch Anlage 2.4):



Luftbild (Quelle: Google Maps):



Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

400 Kfz/24h, 20 Lkw/24h; 44,4 – 45,9 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

400 Kfz/24h, 40 Lkw/24h; 46,9 – 48,0 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

0 Kfz/24h, 20 Lkw/24h; 2,1 – 2,5 dB(A)

Modellspezifische Bewertung:

Die überproportionale Zunahme des Schwerverkehrs (+100%) gegenüber dem Vergleichsfall wird als sehr hoch angesehen. Die Zunahme dürfte deutlich niedriger ausfallen. Die hohe Lärmzunahme resultiert allein aus der geringen Modellvorbelastung und dem ausschließlichen Ansteigen des Lkw-Verkehrs.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Keine Bebauung entlang des betroffenen Streckenabschnitts (außerhalb der OD).

Ursache und Bilanzierung:

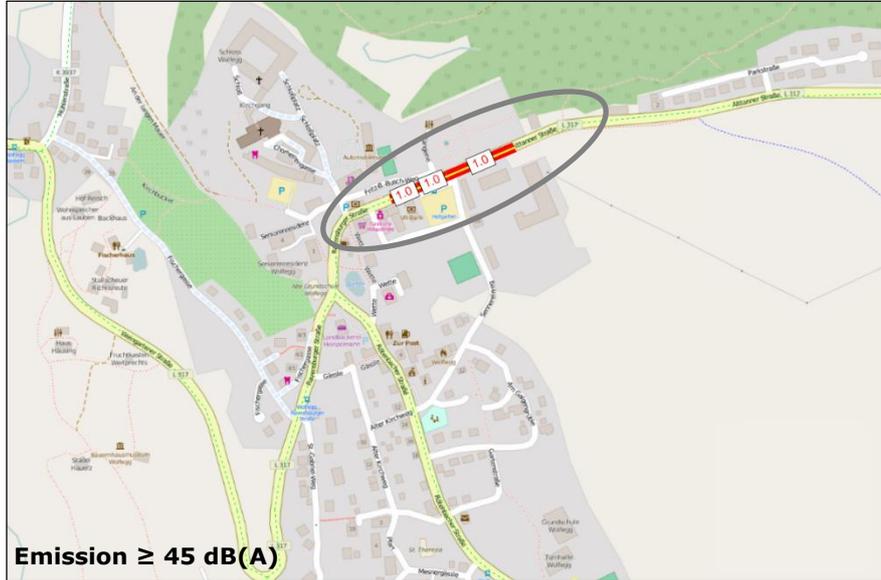
Die Ursache der Mehrbelastung ist nicht eindeutig identifizierbar. Sie dürfte aus einer Kombination mehrere verkehrsrechtlicher Maßnahmen resultieren.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

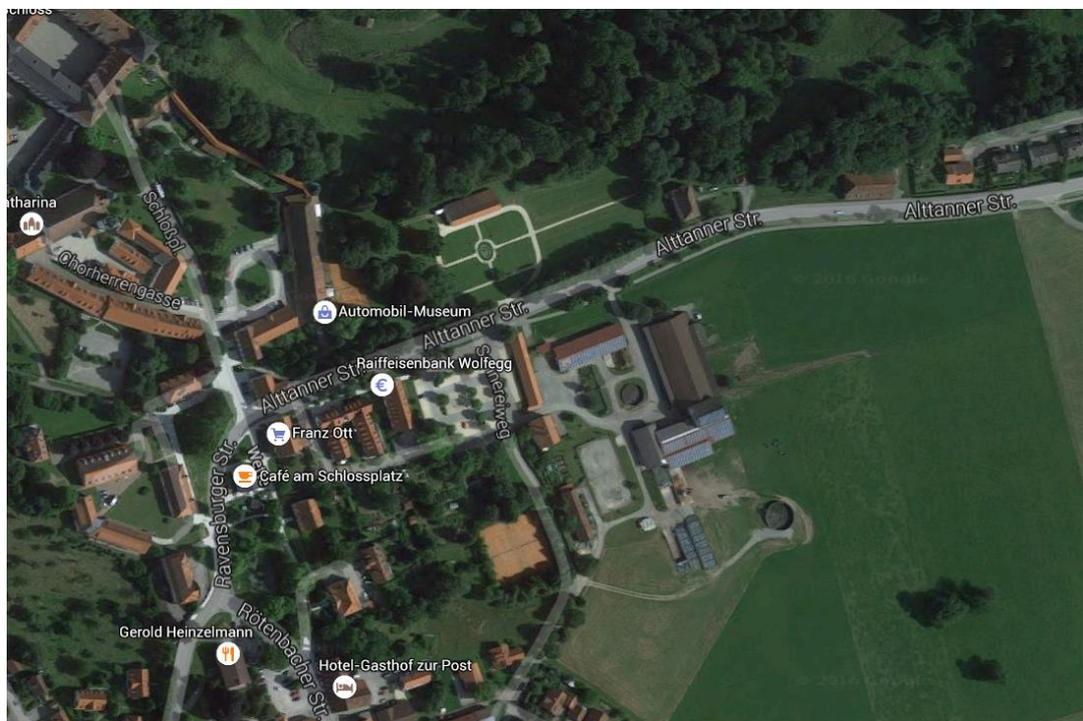
Aufgrund fehlender Betroffenheiten und einer modelltechnischen Überschätzung sind keine Maßnahmen erforderlich.

7 Wolfegg: L 317 Altanner Straße

Lage im Straßennetz (s. auch Anlage 2.4):



Luftbild (Quelle: Google Maps):



Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

2000 Kfz/24h, 30 Lkw/24h; 45,2 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

2000 Kfz/24h, 40 Lkw/24h; 46,2 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

< 100 Kfz/24h, 20 Lkw/24h; 1,0 dB(A)

Vorhandene Geschwindigkeitsbeschränkungen und sonstige verkehrsrechtlichen Regelungen:

50 km/h

Modellspezifische Bewertung:

Die überproportionale Zunahme des Schwerverkehrs gegenüber dem Vergleichsfall wird als sehr hoch angesehen. Die Zunahme dürfte niedriger ausfallen. Die Lärmzunahme oberhalb der Relevanzgrenze resultiert überwiegend aus dem überproportionalen Ansteigen des Lkw-Verkehrs.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Ortsdurchfahrt Wolfegg.

Ursache und Bilanzierung:

Die Ursache der Mehrbelastung ist nicht eindeutig identifizierbar. Sie dürfte aus einer Kombination mehrere verkehrsrechtlicher Maßnahmen resultieren. Die Überschätzung der Zunahme des Lkw-Verkehrs führt zu einer Lärmzunahme auf der Relevanzgrenze. In der Realität dürfte die Zunahme kleiner 1,0 dB(A) ausfallen.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

Kompensationsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

700 Kfz/24h, 10 – 20 Lkw/24h; 41,7 – 44,7 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

1.000 – 1.200 Kfz/24h, 40 – 50 Lkw/24h, 45,0 – 47,9 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

300 – 500 Kfz/24h, 30 Lkw/24h, 3,2 – 3,3 dB(A)

Vorhandene Geschwindigkeitsbeschränkungen und sonstige verkehrsrechtlichen Regelungen:

50 km/h Innerorts und 70 km/h Außerorts.

Modellspezifische Bewertung:

Die Zunahme des Verkehrs wird als realistisch erachtet.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Ortsdurchfahrt von Altmannspeier und Ottmannshofen und entlang der Wohnsiedlung Pfingstweide von Leutkirch im Allgäu. In der Ortsdurchfahrt von Aichstetten ist überwiegend Gewerbebebauung vorhanden.

Ursache und Bilanzierung:

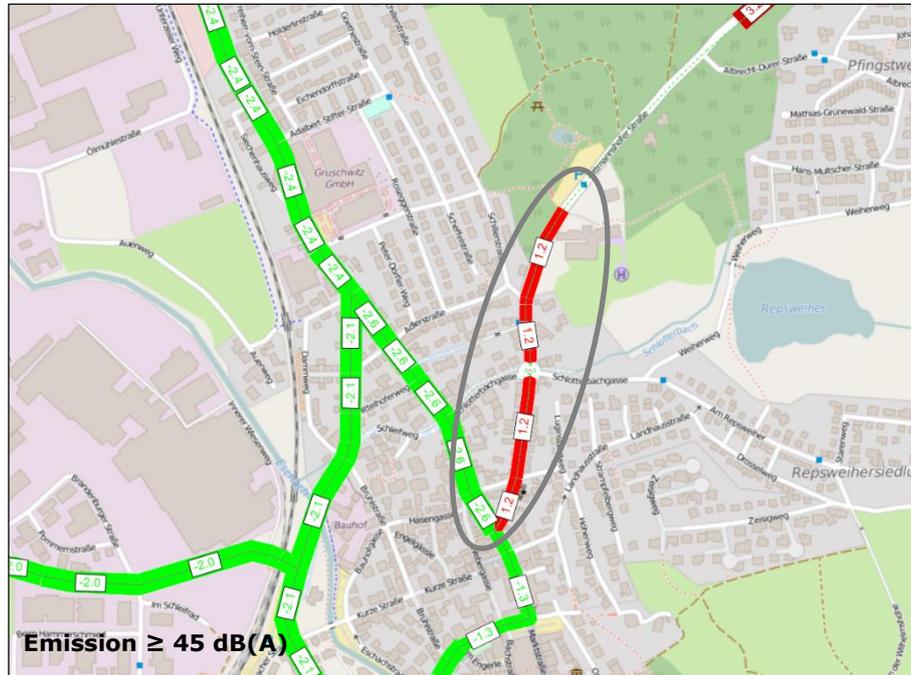
Die Zunahme des Verkehrs resultiert aus einer Verlagerung von Verkehren der parallel verlaufenden L 260. Die deutliche Lärmzunahme ist auf die im Verhältnis geringe Modellvorbelastung zurückzuführen.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

Durch die Mehrbelastung ergibt sich ein Emissionspegel knapp über der unteren Relevanzgrenze. Die Wirkungen sollen im Rahmen eines Verkehrsmonitorings beobachtet werden. Ggf. sollten in den Ortsdurchfahrten von Altmannspeier und Ottmannshofen Geschwindigkeitsbeschränkungen geprüft werden.

9 Leutkirch im Allgäu: Ottmannshofer Straße (K 7917)

Lage im Straßennetz (s. auch Anlage 2.4):



Luftbild (Quelle: Google Maps):



Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

3.000 Kfz/24h, 20 Lkw/24h; 45,8 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

3.200 Kfz/24h, 50 Lkw/24h, 47,0 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

300 Kfz/24h, 30 Lkw/24h; 1,2 dB(A)

Modellspezifische Bewertung:

Die überproportionale Zunahme des Schwerverkehrs gegenüber dem Vergleichsfall wird als sehr hoch angesehen. Die Zunahme dürfte deutlich niedriger ausfallen. Die Lärmzunahme oberhalb der Relevanzgrenze resultiert überwiegend aus dem überproportionalen Ansteigen des Lkw-Verkehrs.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Ortsdurchfahrt Leutkirch im Allgäu.

Ursache und Bilanzierung:

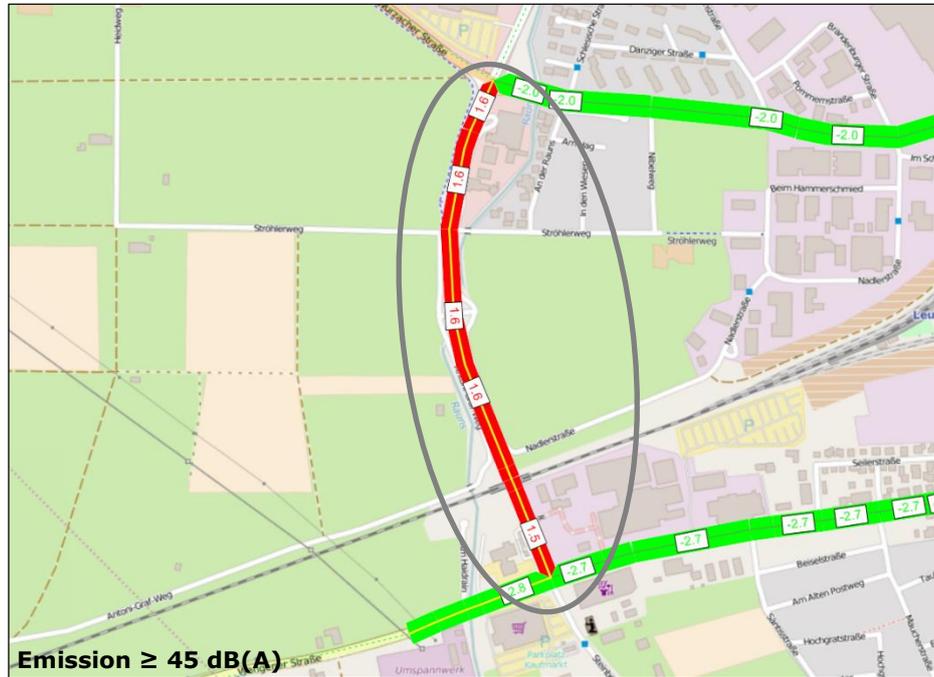
Die Zunahme des Verkehrs resultiert aus einer Verlagerung von Verkehren der parallel verlaufenden L 260. Die deutliche Lärmzunahme ist auf das überproportionale Ansteigen des Lkw-Verkehrs zurückzuführen. In der Realität dürfte sich deshalb eine Lärmzunahme unterhalb von 1,0 dB(A) einstellen.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

Kompensationsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

10 Leutkirch im Allgäu: Hermann-Neuner-Straße

Lage im Straßennetz (s. auch Anlage 2.4):



Luftbild (Quelle: Google Maps):



Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

700 Kfz/24h, 50 Lkw/24h; 44,9 – 46,0 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

2.100 Kfz/24h, 50 Lkw/24h; 46,4 – 47,6 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

1.400 Kfz/24h, 0 Lkw/24h; 1,5 – 1,6 dB(A)

Modellspezifische Bewertung:

Die Zusatzbelastung ist aufgrund der innerstädtischen Verkehrsmaßnahmen durchaus realistisch.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Keine Betroffenheiten, da nur Gewerbebauten.

Ursache und Bilanzierung:

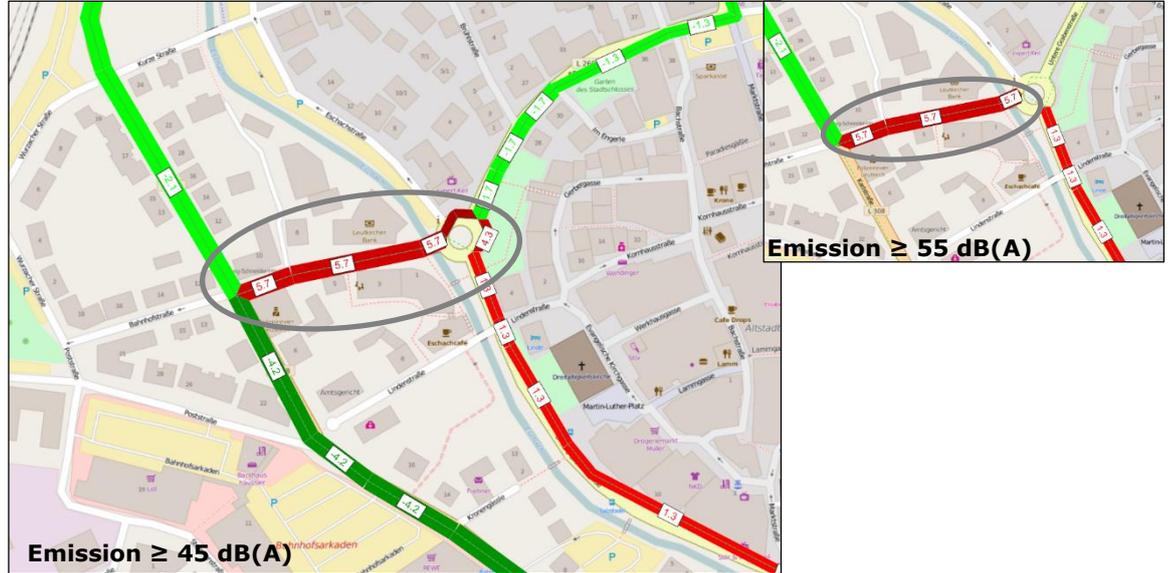
Die Mehrbelastung ergibt sich vor allem durch eine Verdrängung lokaler Zielverkehre nach Leutkirch im Allgäu aufgrund der innerstädtischen Verkehrsmaßnahmen. Aufgrund der fehlenden Wohnbebauung sind keine Betroffenheiten vorhanden.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

11 Leutkirch im Allgäu: Bahnhofstraße

Lage im Straßennetz (s. auch Anlage 2.4/2.5):



Luftbild (Quelle: Google Maps):



Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

4.200 Kfz/24h, 220 Lkw/24h; 51,3 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

5.300 Kfz/24h, 740 Lkw/24h; 57,0 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

1.000 Kfz/24h, 510 Lkw/24h; 5,7 dB(A)

Modellspezifische Bewertung:

Eine Zusatzbelastung wird als realistisch eingeschätzt.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Innerortsbereich von Leutkirch im Allgäu.

Ursache und Bilanzierung:

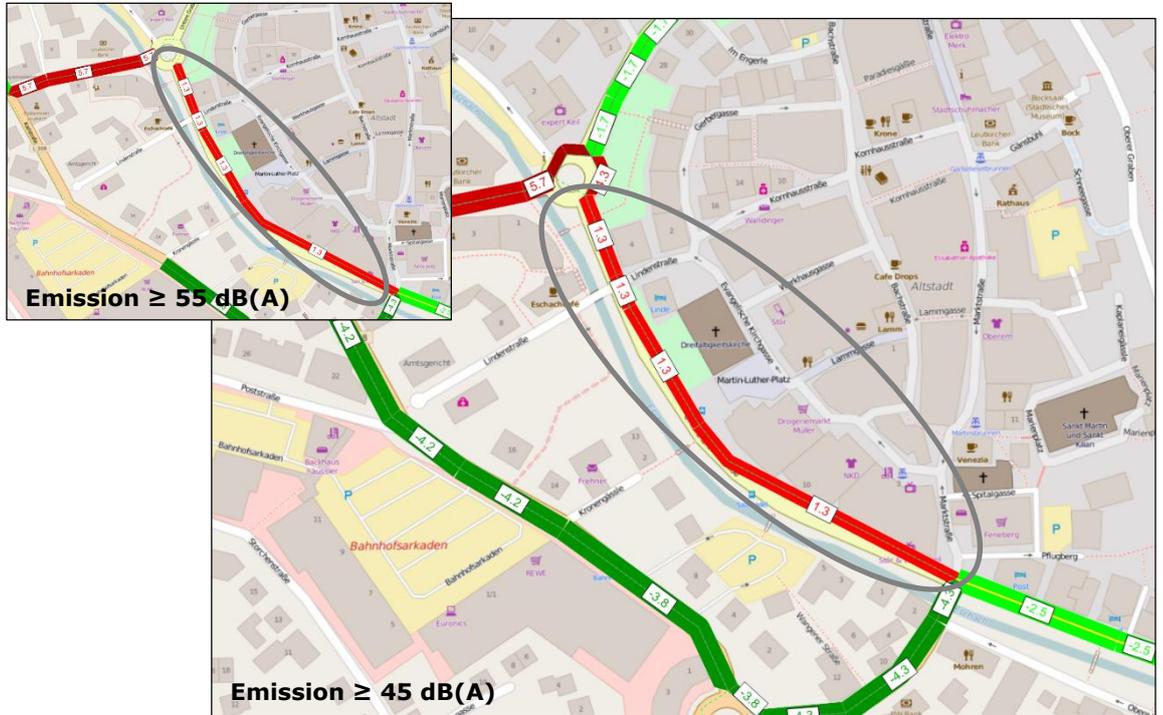
Die verkehrliche Mehrbelastung ergibt sich aus einer innerörtlichen Verlagerung der Verkehre infolge der innerstädtischen Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

Eine Ausweitung der innerstädtischen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h auch auf diese Straße ist in Betracht zu ziehen.

12 Leutkirch im Allgäu: Untere Grabenstraße (L 308)

Lage im Straßennetz (s. auch Anlage 2.4/2.5):



Luftbild (Quelle: Google Maps):



Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

8.200 Kfz/24h, 520 Lkw/24h; 54,7 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

6.300 Kfz/24h, 1.020 Lkw/24h; 56,0 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

- 2.300 Kfz/24h, 520 Lkw/24h; 1,3 dB(A)

Vorhandene Geschwindigkeitsbeschränkungen und sonstige verkehrsrechtlichen Regelungen:

50 km/h

Modellspezifische Bewertung:

Die Entlastung im Gesamtverkehr bei gleichzeitiger Verdoppelung des Lkw-Verkehrs ist modelltechnisch verursacht und wird sich in der Realität so nicht einstellen.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Innerortsbereich von Leutkirch im Allgäu.

Ursache und Bilanzierung:

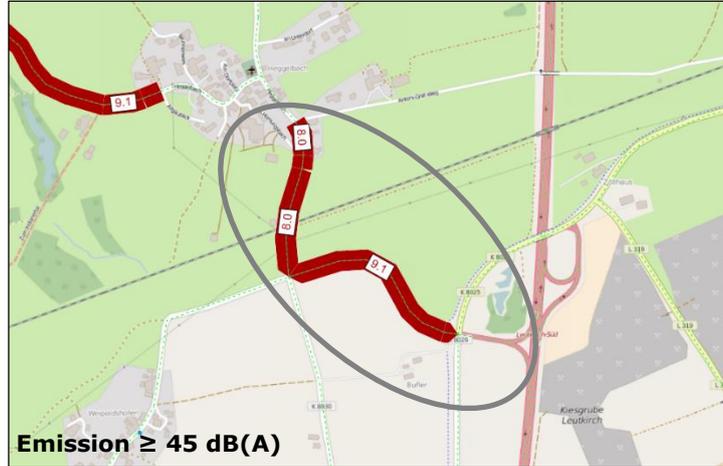
Die verkehrliche Veränderung ergibt sich aus einer innerörtlichen Verlagerung der Verkehre infolge der innerstädtischen Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

Ob sich tatsächlich verkehrliche Zusatzbelastungen im Gesamt- oder Lkw-Verkehr ergeben werden, sollte mit Hilfe eines Verkehrsmonitorings (Zählung vor und nach Umsetzung der Maßnahmen) überprüft werden. Ggf. kann durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung in der unteren Grabenstraße oder Anpassungen an den Kreuzungen einer unerwünschten Verkehrsverlagerung entgegengewirkt werden.

13 Leutkirch im Allgäu: Heggelbach – A 96-Anschlussstelle Leutkirch-Süd

Lage im Straßennetz (s. auch Anlage 2.4):



Luftbild (Quelle: Google Maps):



Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

< 100 Kfz/24h, < 10 Lkw/24h; 38,0 – 39,3 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

800 Kfz/24h, 50 Lkw/24h; 47,1 – 47,3 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

700 Kfz/24h, 40 Lkw/24h; 8,0 – 9,1 dB(A)

Modellspezifische Bewertung:

Aufgrund fehlender Zählstellen in diesem Bereich ergab sich in der Modellkalibration eine zu geringe Vorbelastung, welche sich in der Realität so nicht einstellen wird. Dadurch resultiert auch eine überproportionale Zunahme des Verkehrs im Planfall. Die absolute Zunahme des Verkehrs in dieser Größenordnung liegt aber durchaus im realistischen Bereich.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Der Streckenabschnitt liegt außerhalb einer OD: Betroffenheiten finden sich vor allem am Ortsrand von Heggelbach. Auch das Gebäude Heggelbach 1, welches sich nördlich der Eisenbahnüberführung befindet, ist von der Lärmmehrbelastung betroffen.

Ursache und Bilanzierung:

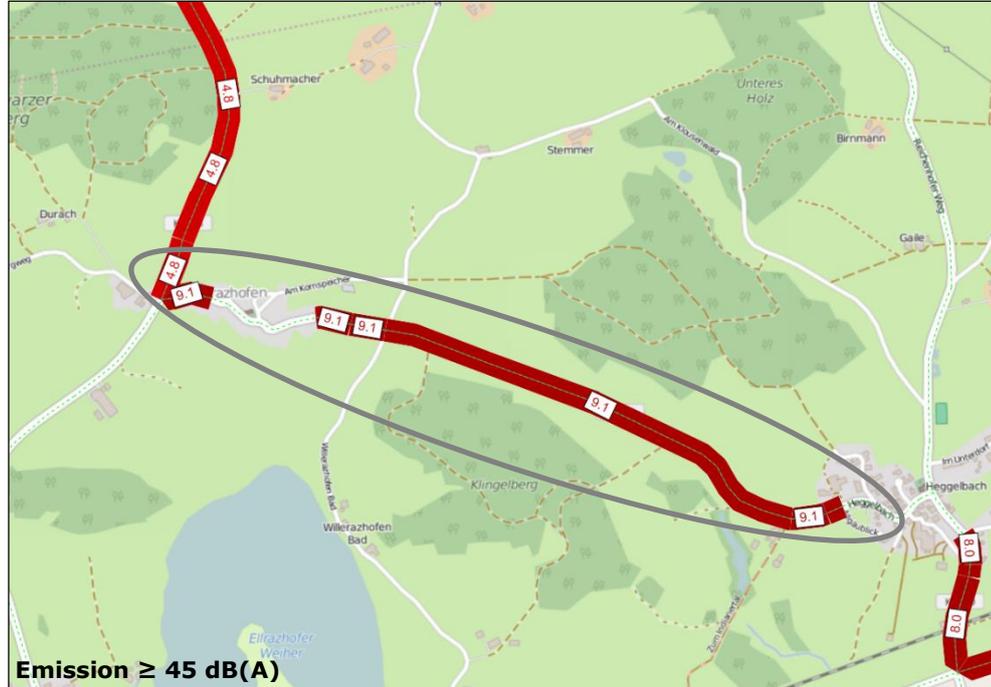
Die Mehrbelastung ergibt sich vor allem durch eine Verdrängung des Durchgangsverkehrs aus Leutkirch aufgrund innerstädtischer Verkehrsmaßnahmen. Aufgrund der vorhandenen Modellvorbelastung wird die Lärmzunahme überbewertet. Sie wird in der Realität so nicht auftreten.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

Die rechnerische Lärmzunahme ergibt sich ausschließlich durch die unrealistisch geringe Vorbelastung. Kompensationsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

14 Leutkirch im Allgäu: K 7909 / K 7917 Willerazhofen – Heggelbach

Lage im Straßennetz (s. auch Anlage 2.4):



Luftbild (Quelle: Google Maps):



Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

< 100 Kfz/24h, < 10 Lkw/24h; 38,0 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

800 Kfz/24h, 50 Lkw/24h, 47,1 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

700 Kfz/24h, 50 Lkw/24h; 9,1 dB(A)

Modellspezifische Bewertung:

Aufgrund fehlender Zählstellen in diesem Bereich ergab sich in der Modellkalibration eine zu geringe Vorbelastung, welche sich in der Realität so nicht einstellen wird. Dadurch resultiert auch eine überproportionale Zunahme des Verkehrs im Planfall. Die absolute Zunahme des Verkehrs in dieser Größenordnung liegt aber durchaus im realistischen Bereich.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Ein Gehöft westlich von Heggelbach ist von der Lärmmehrbelastung betroffen. Auch die Ortsdurchfahrt von Willerazhofen ist teilweise betroffen.

Ursache und Bilanzierung:

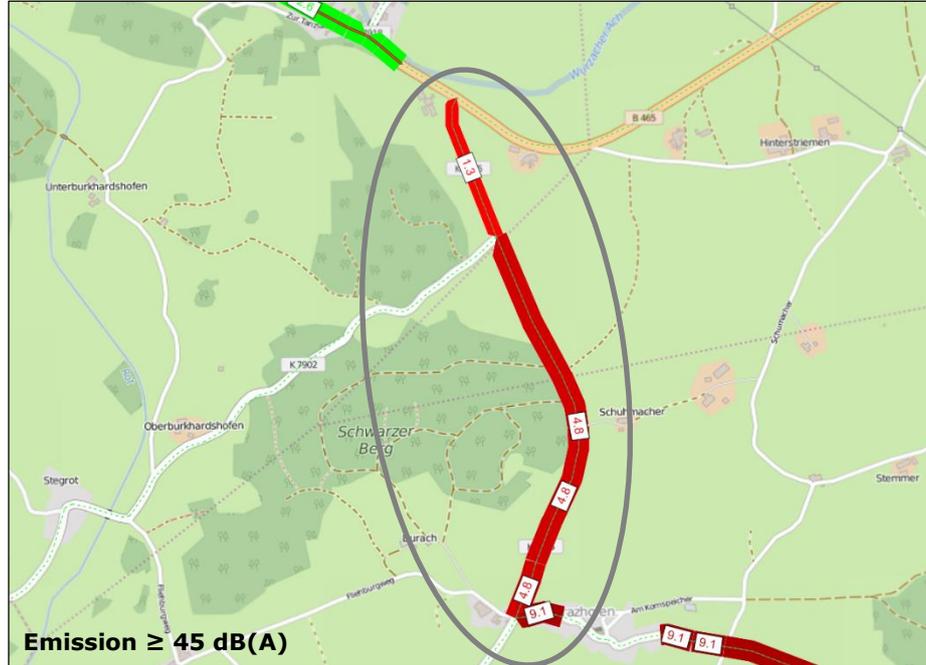
Die Mehrbelastung ergibt sich vor allem durch eine Verdrängung des Durchgangsverkehrs aus Leutkirch aufgrund innerstädtischer Verkehrsmaßnahmen. Aufgrund der vorhandenen Modellvorbelastung wird die Lärmzunahme überbewertet. Sie wird in der Realität so nicht auftreten.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

Die rechnerische Lärmzunahme ergibt sich ausschließlich durch die unrealistisch geringe Vorbelastung. Kompensationsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

15 Leutkirch im Allgäu: K 7905 Diepoldshofen – Willerzhofen

Lage im Straßennetz (s. auch Anlage 2.4):



Luftbild (Quelle: Google Maps):



Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

500 – 2.500 Kfz/24h, 20 – 160 Lkw/24h; 42,7 – 43,8 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

1.200 – 3.200 Kfz/24h, 60 – 220 Lkw/24h; 47,5 – 53,7 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

700 Kfz/24h, 50 – 60 Lkw/24h; 1,3 – 4,8 dB(A)

Modellspezifische Bewertung:

Die Zunahme des Verkehrs in dieser Größenordnung liegt im realistischen Bereich.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Von der Lärmmehrbelastung ist ein Landschaftsbetrieb im Bereich des Knotens B 465 / K 7905 (Am Diepoldshofer Weg) betroffen. Ein weiteres vom Lärm betroffene Gebäude befindet sich zwischen den Knoten B 465 und K 7902. Um was für ein Gebäude es sich hierbei handelt ist nicht bekannt.

Ursache und Bilanzierung:

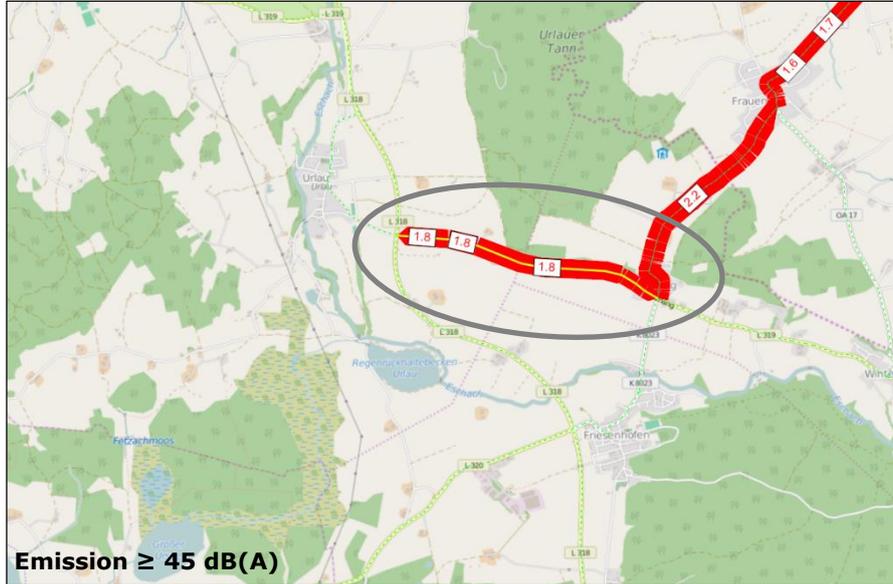
Die Mehrbelastung ergibt sich vor allem durch eine Verdrängung des Durchgangsverkehrs aus Leutkirch aufgrund innerstädtischer Verkehrsmaßnahmen. Betroffenheiten sind nur wenige vorhanden.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

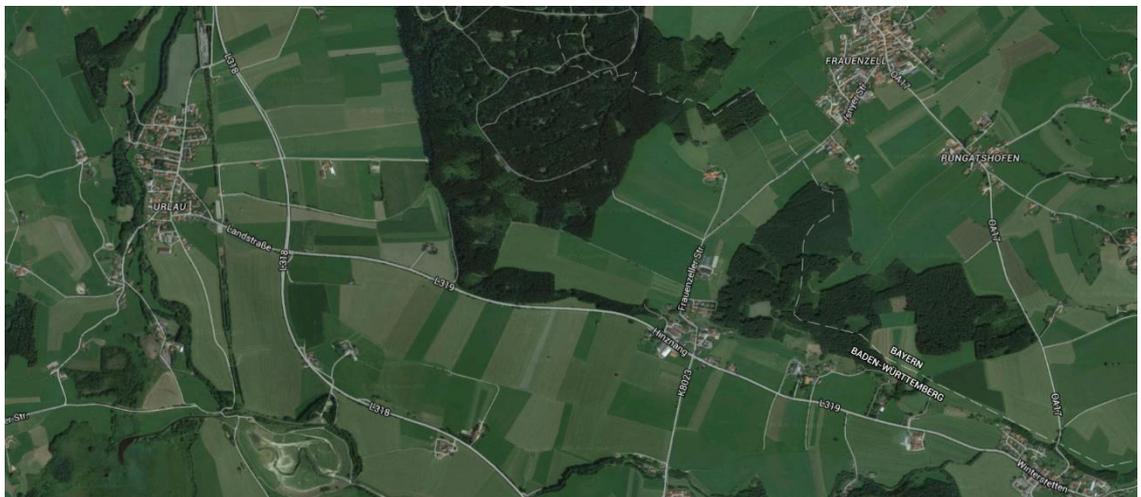
Ob sich tatsächlich verkehrliche Zusatzbelastungen im prognostizierten Umfang ergeben werden, sollte mit Hilfe eines Verkehrsmonitorings (Zählung vor und nach Umsetzung der Maßnahmen) überprüft werden. Ggf. kann durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung in Willerzhofen einer unerwünschten Verkehrsverlagerung entgegengewirkt werden.

16 Leutkirch im Allgäu: L 319 Hinzang

Lage im Straßennetz (s. auch Anlage 2.4):



Luftbild (Quelle: Google Maps):



Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

1.300 Kfz/24h, 30 Lkw/24h; 48,8 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

2.200 Kfz/24h, 30 Lkw/24h; 50,6 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

900 Kfz/24h; 1,8 dB(A)

Modellspezifische Bewertung:

Die verkehrliche Zusatzbelastung in dieser Größenordnung ist durchaus realistisch.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

In Hinznang sind vereinzelte Gebäude von der Lärmmehrbelastung betroffen.

Ursache und Bilanzierung:

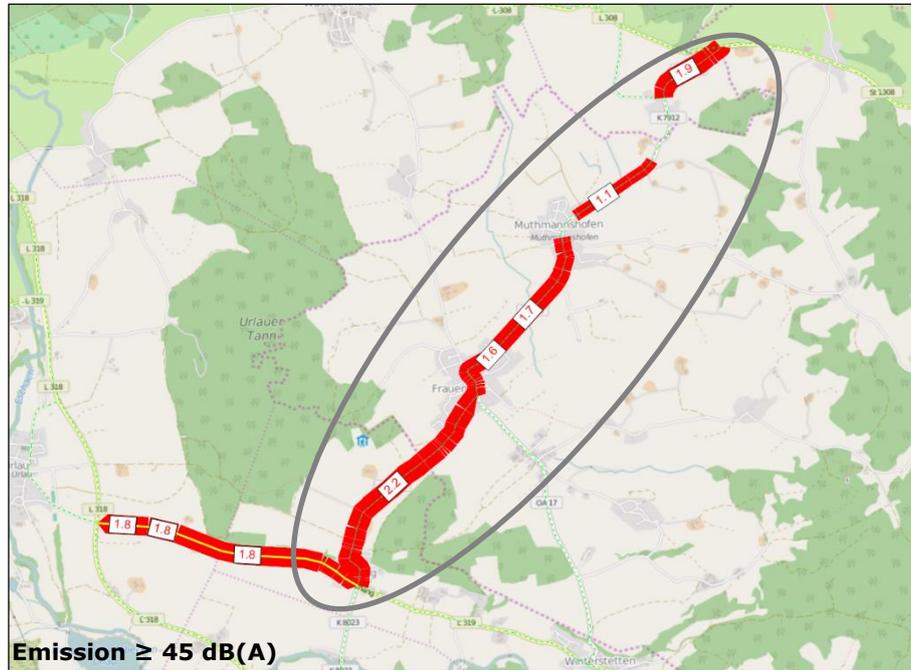
Die Mehrbelastung ergibt sich durch eine Verdrängung des Durchgangsverkehrs aus Leutkirch aufgrund innerstädtischer Verkehrsmaßnahmen. Betroffenheiten sind nur wenige vorhanden.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

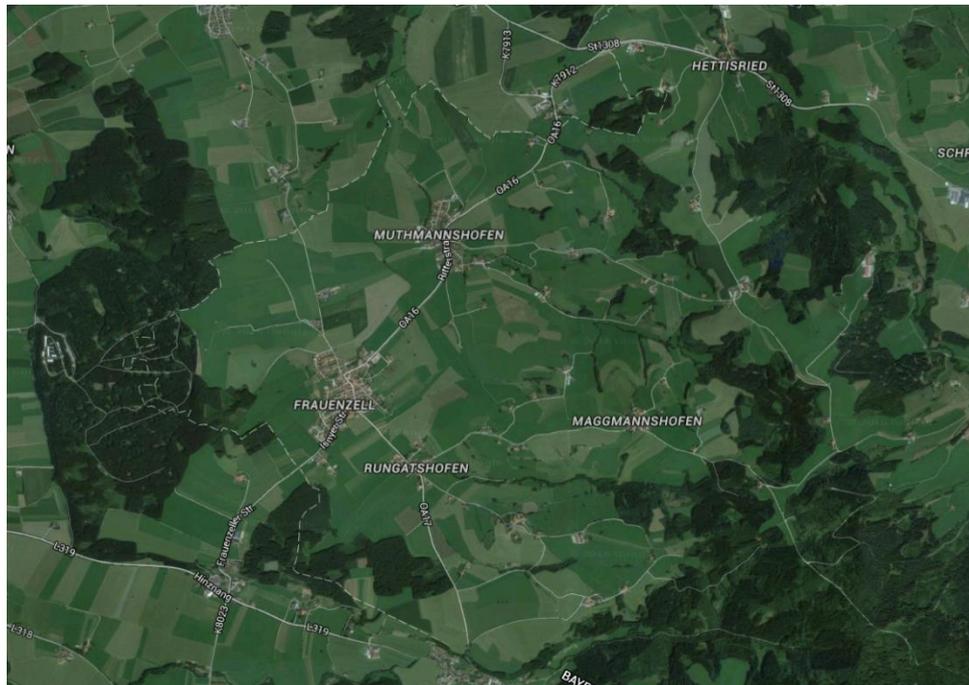
Ob sich tatsächlich verkehrliche Zusatzbelastungen im prognostizierten Umfang ergeben werden, sollte mit Hilfe eines Verkehrsmonitorings (Zählung vor und nach Umsetzung der Maßnahmen) überprüft werden. Ggf. kann durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung in Hinznang einer unerwünschten Verkehrsverlagerung entgegengewirkt werden.

17 Leutkirch im Allgäu / Altusried (Bayern): K 7912 / OA 16

Lage im Straßennetz (s. auch Anlage 2.4):



Luftbild (Quelle: Google Maps):



Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

1.100 – 2.000 Kfz/24h, 40 – 80 Lkw/24h; 45,2 – 49,8 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

2.600 – 3.400 Kfz/24h, 40 – 80 Lkw/24h; 46,8 – 50,9 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

1.400 Kfz/24h; 1,1 – 2,2 dB(A)

Modellspezifische Bewertung:

Die verkehrliche Mehrbelastung entsteht aufgrund der Verdrängung des Durchgangsverkehrs aus Leutkirch auf andere Routen. Die Mehrbelastung auf diesem Streckenabschnitt wird aufgrund der gegebenen Straßennetzstruktur und der Attraktivität alternativer Routen als zu hoch angesehen.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Ortsdurchfahrten von Hinzang, Frauenzell und teilweise auch von Muthmannshofen sowie vereinzelte Streusiedlungen und Gebäude entlang der Strecke.

Ursache und Bilanzierung:

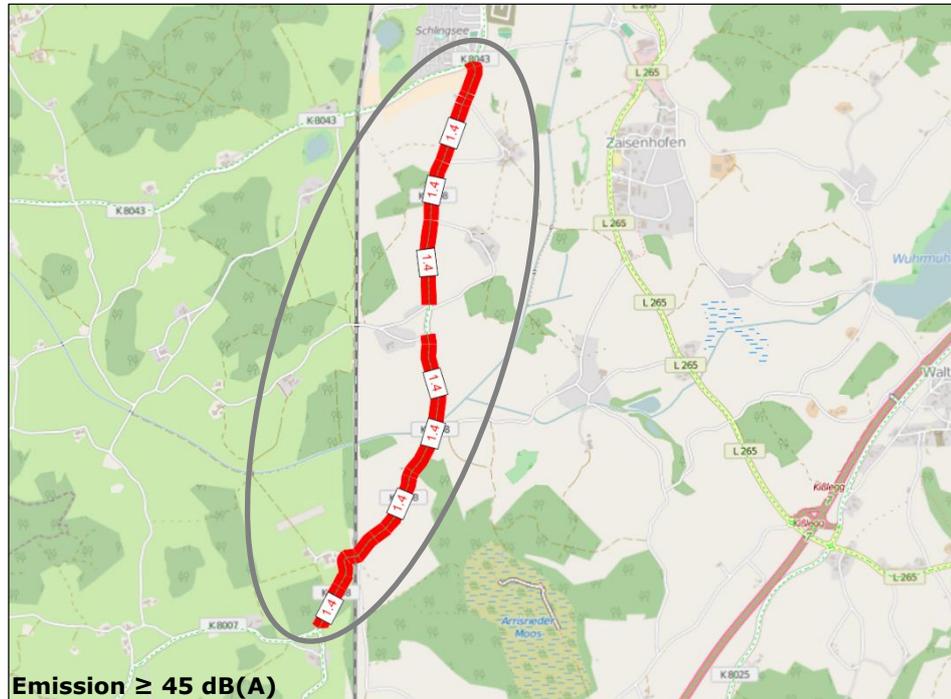
Die Mehrbelastung ergibt sich durch eine Verdrängung des Durchgangsverkehrs aus Leutkirch aufgrund innerstädtischer Verkehrsmaßnahmen. Von der Lärmzunahme sind einige Gebäude betroffen. Die Lärmmehrbelastung wird aber tendenziell überschätzt.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

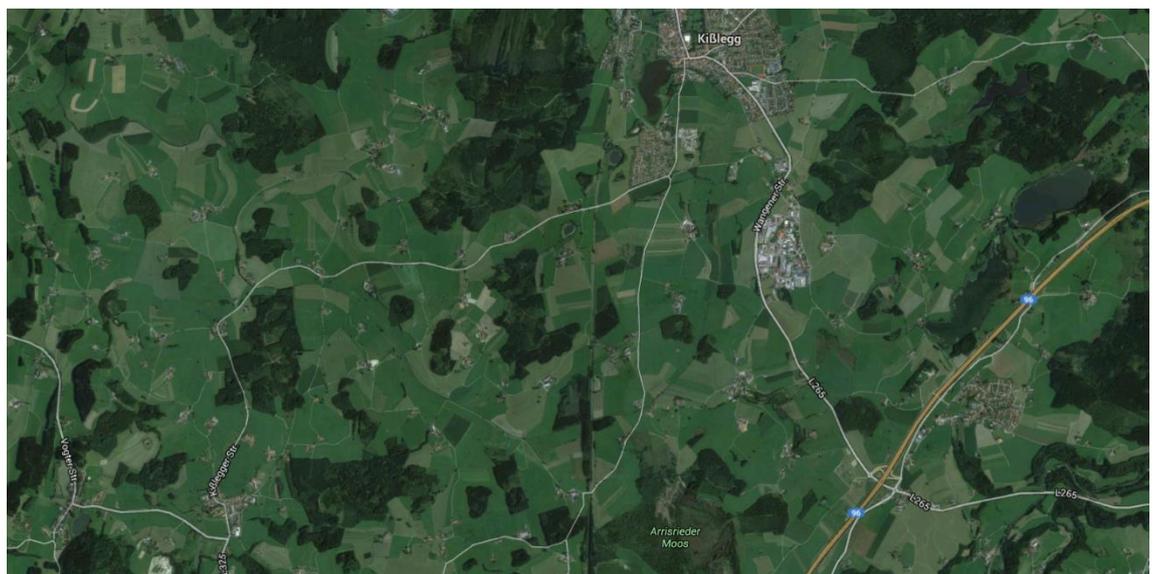
Ob sich tatsächlich verkehrliche Zusatzbelastungen im prognostizierten Umfang ergeben werden, sollte mit Hilfe eines Verkehrsmonitorings (Zählung vor und nach Umsetzung der Maßnahmen) überprüft werden.

18 Kießlegg: K 8008

Lage im Straßennetz (s. auch Anlage 2.4):



Luftbild (Quelle: Google Maps):



Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

1.000 Kfz/24h, 20 Lkw/24h; 45,6 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

1.600 Kfz/24h, 20 Lkw/24h; 47,0 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

600 Kfz/24h; 1,4 dB(A)

Modellspezifische Bewertung:

Die verkehrliche Mehrbelastung ist durchaus im realistischen Bereich.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Der Streckenabschnitt liegt komplett außerhalb einer Ortsdurchfahrt. Entlang der Strecke sind nur vereinzelte Gebäude von der Lärmmehrbelastung betroffen.

Ursache und Bilanzierung:

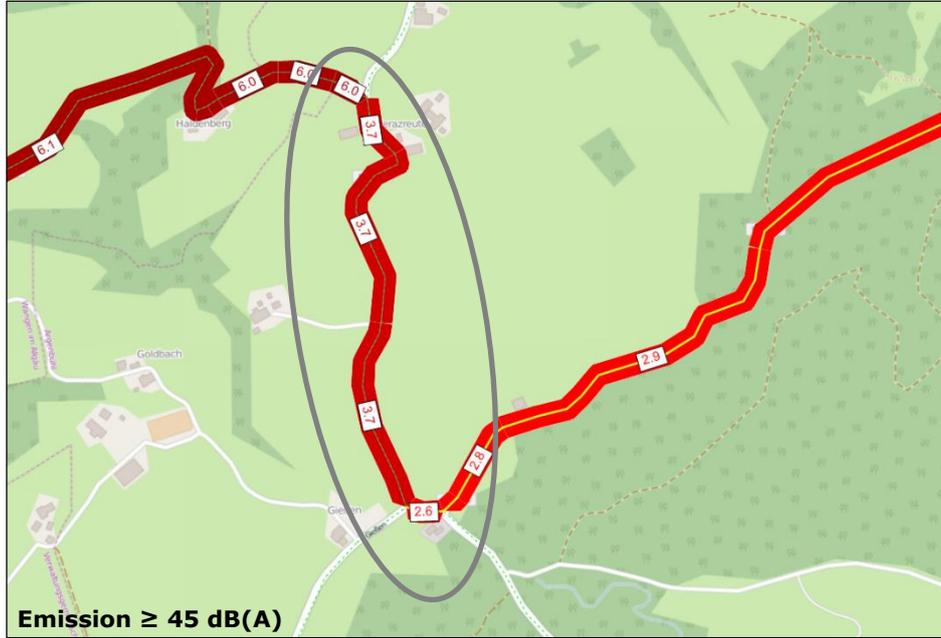
Die Zusatzbelastung entsteht durch Verlagerung des Verkehrs von der L 265 auf den genannten Streckenabschnitt. Ursächlich hierfür ist die Geschwindigkeitsbeschränkung in der Ortsdurchfahrt Kißlegg. Von der Lärmmehrbelastung sind nur vereinzelte Gebäude betroffen.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

Die Geschwindigkeitsbeschränkung in der OD Kisslegg ist bereits angeordnet. Die Planungen beinhalten nur eine geringfügige Ausdehnung. Es sollte geprüft werden, ob tatsächlich eine Verlagerung stattgefunden hat (Vergleich Verkehrsmonitoring Zählstellen-Nr.: 84614)

19 Argenbühl: K 8011 Gerazreute – Gießen

Lage im Straßennetz (s. auch Anlage 2.4):



Luftbild (Quelle: Google Maps):



Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

600 Kfz/24h, 20 Lkw/24h; 42,9 – 44,0 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

1.100 Kfz/24h, 50 Lkw/24h; 46,6 – 47,7 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

500 Kfz/24h, 30 Lkw/24h; 3,7 dB(A)

Modellspezifische Bewertung:

Die zusätzliche überproportionale verkehrliche Belastung auf diesem Streckenabschnitt wird als tendenziell überbewertet eingeschätzt.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Der Streckenabschnitt liegt außerhalb einer Ortsdurchfahrt. Von der zusätzlichen Lärmbelastung ist nur die Siedlung Gerazreute mit wenigen Gebäuden betroffen.

Ursache und Bilanzierung:

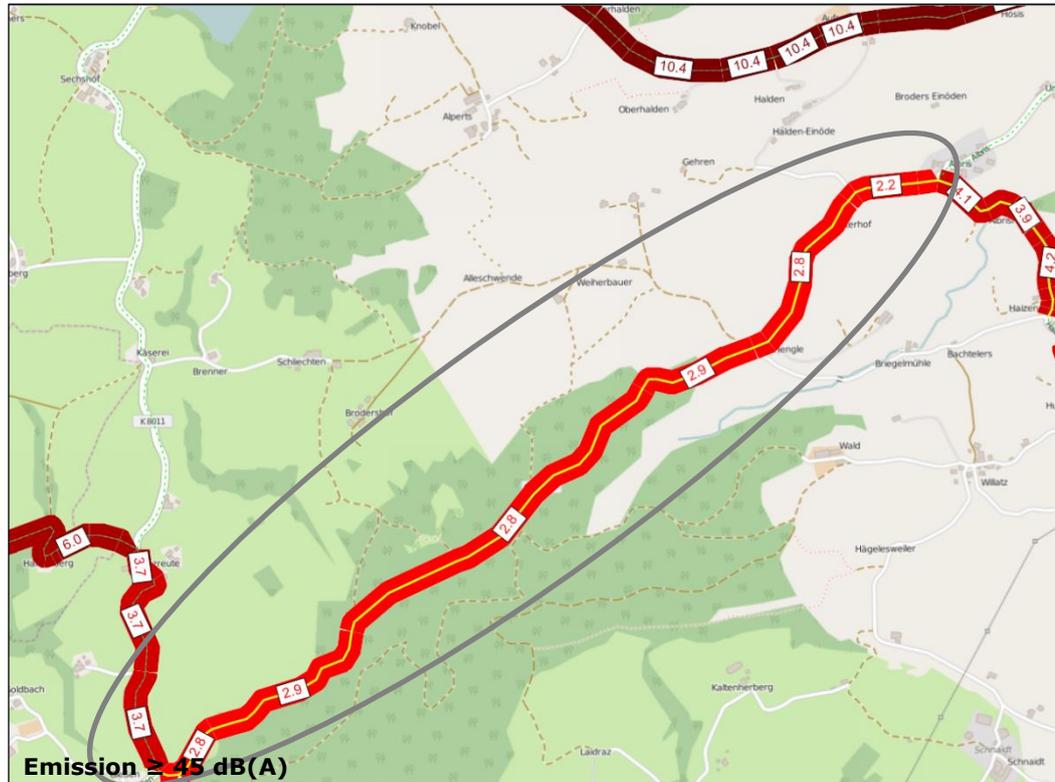
Aufgrund innerstädtischer Verkehrsmaßnahmen in Wangen im Allgäu wird der Verkehr auf den genannten Streckenabschnitt verlagert. Nur wenige Personen sind von dieser zusätzlichen Lärmbelastung betroffen, die aufgrund einer Überschätzung der verkehrlichen Zusatzbelastung zu hoch angesetzt ist.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

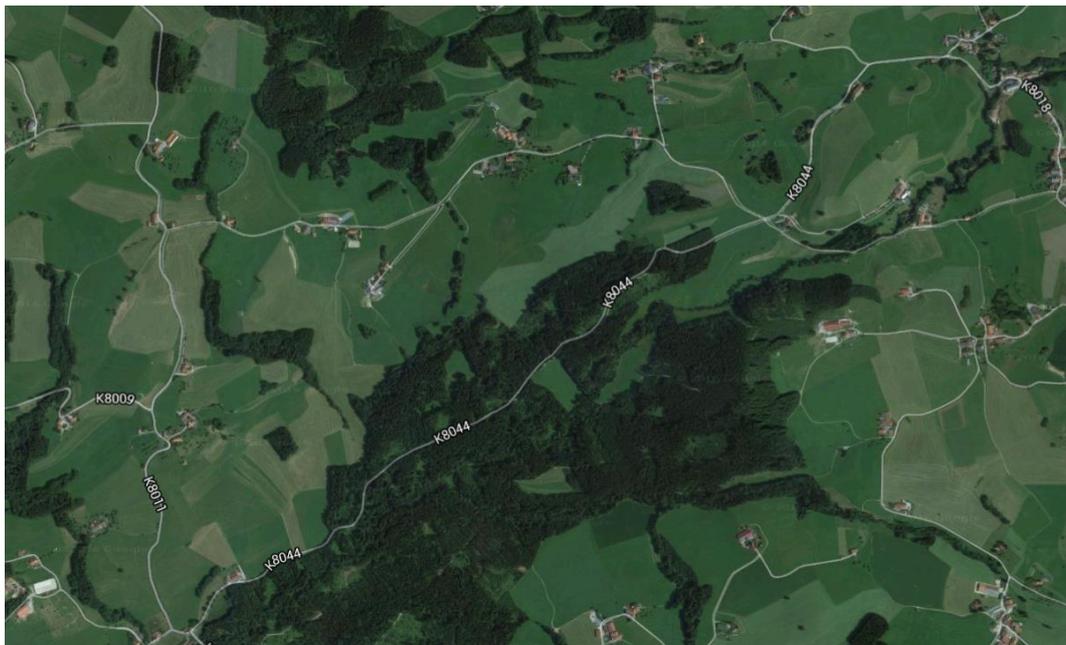
Kompensationsmaßnahmen werden als nicht erforderlich angesehen.

20 Argenbühl: K 8044 Gießen – Albris

Lage im Straßennetz (s. auch Anlage 2.4):



Luftbild (Quelle: Google Maps):



Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

700 Kfz/24h, 20 Lkw/24h; 44,4 – 45,6 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

800 Kfz/24h, 50 Lkw/24h; 47,3 – 48,4 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

100 Kfz/24h, 30 Lkw/24h; 2,8 – 2,9 dB(A)

Modellspezifische Bewertung:

Eine geringe Zusatzbelastung ist vorstellbar. Die ermittelte Zunahme liegt außerhalb der Modellgenauigkeit.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Der Streckenabschnitt liegt außerhalb einer Ortsdurchfahrt. Es sind nur vereinzelte Gebäude entlang der Strecke betroffen.

Ursache und Bilanzierung:

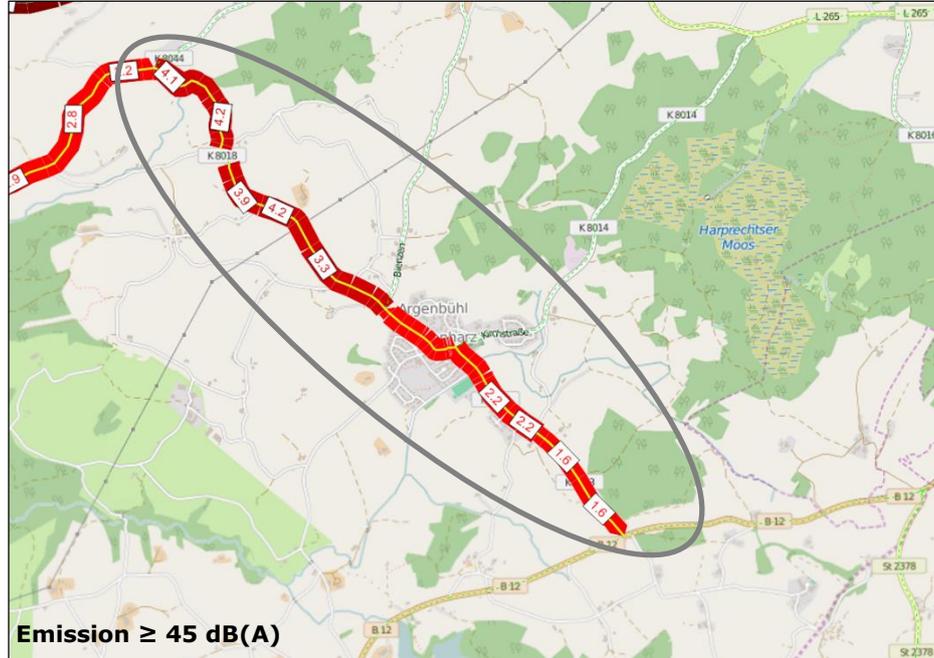
Aufgrund innerstädtischer Verkehrsmaßnahmen in Wangen im Allgäu wird der Verkehr auf den genannten Streckenabschnitt verlagert. Nur wenige Personen sind von dieser zusätzlichen Lärmbelastung betroffen.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

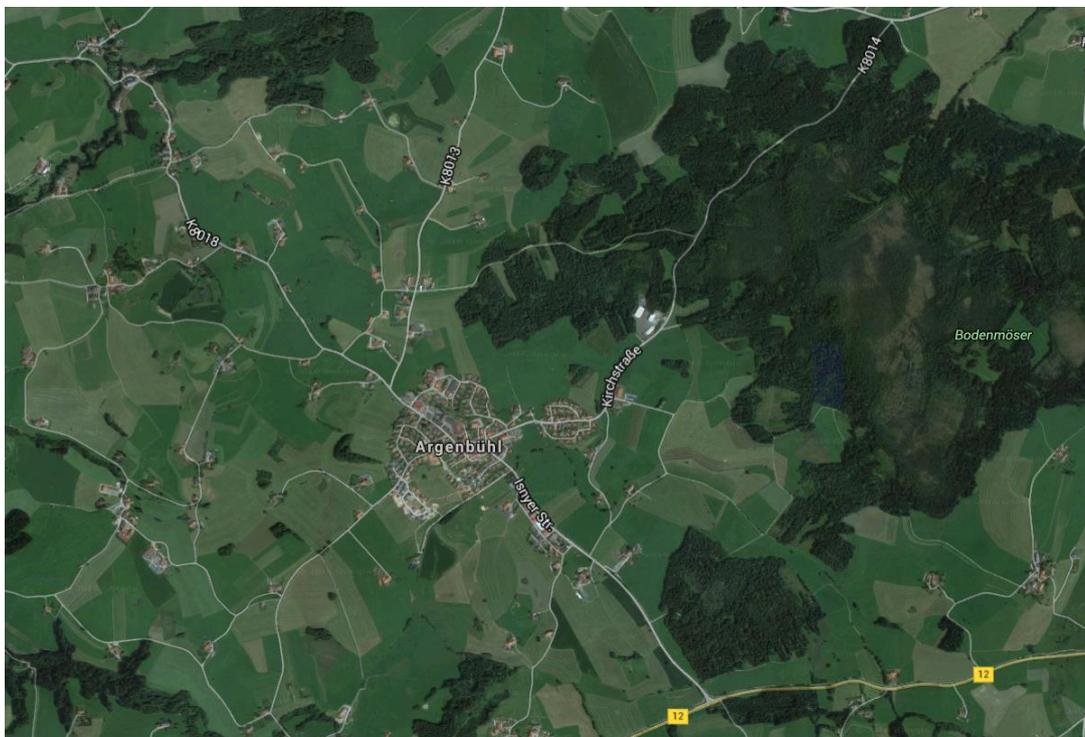
Kompensationsmaßnahmen werden als nicht erforderlich angesehen.

21 Argenbühl: K 8013 / K 8018

Lage im Straßennetz (s. auch Anlage 2.4):



Luftbild (Quelle: Google Maps):



Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

500 – 1.300 Kfz/24h; 10 – 30 Lkw/24h; 41,4 – 49,8 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

600 – 1.500 Kfz/24h, 40 - 60 Lkw/24h; 45,6 – 51,4 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

100 - 200 Kfz/24h, 30 Lkw/24h; 1,6 – 4,6 dB(A)

Modellspezifische Bewertung:

Eine geringe Zusatzbelastung ist vorstellbar.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Ortsdurchfahrt von Argenbühl sowie vereinzelter Siedlungen entlang des Streckenabschnittes.

Ursache und Bilanzierung:

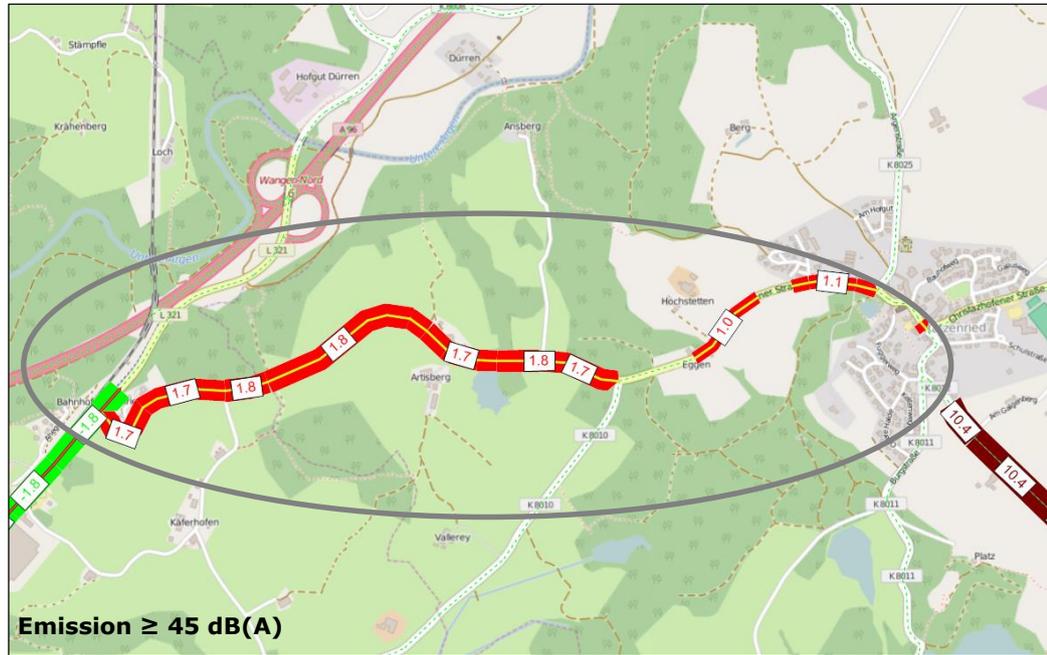
Aufgrund innerstädtischer Verkehrsmaßnahmen in Wangen im Allgäu wird der Verkehr auf den genannten Streckenabschnitt verlagert.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

Ob sich tatsächlich verkehrliche Zusatzbelastungen im prognostizierten Umfang ergeben werden, sollte mit Hilfe eines Verkehrsmonitorings (Zählung vor und nach Umsetzung der Maßnahmen) überprüft werden. Ggf. kann durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung in Argenbühl einer unerwünschten Verkehrsverlagerung entgegengewirkt werden.

22 Argenbühl / Wangen im Allgäu: L 320 Bhf. Ratzenried - Ratzenried

Lage im Straßennetz (s. auch Anlage 2.4):



Luftbild (Quelle: Google Maps):



Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

700 – 2.300 Kfz/24h, 50 Lkw/24h; 47,3 – 50,5 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

1.100 – 2.700 Kfz/24h, 70 – 80 Lkw/24h; 49,0 – 51,5 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

400 Kfz/24h, 20 Lkw/24h; 1,0 – 1,8 dB(A)

Modellspezifische Bewertung:

Die zusätzliche verkehrliche Belastung auf diesem Streckenabschnitt wird als durchaus möglich erachtet.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Von der Lärmmehrbelastung ist die Ortsdurchfahrt von Ratzenried teilweise betroffen. Vereinzelte Gebäude entlang der Strecke sowie die Siedlung Artisberg und ein Wohngebiet im Bereich des Bahnhofes Ratzenried werden ebenfalls zusätzlich belastet.

Ursache und Bilanzierung:

Die Mehrbelastung ergibt sich vor allem durch eine Verdrängung des Quell- und Zielverkehrs aus dem Wohngebiet Schießstattweg in Wangen im Allgäu bzw. des Klinikums Westallgäu aufgrund der vorgesehenen innerstädtischen Verkehrsmaßnahmen.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

Ob sich tatsächlich verkehrliche Zusatzbelastungen im prognostizierten Umfang ergeben werden, sollte mit Hilfe eines Verkehrsmonitorings (Zählung vor und nach Umsetzung der Maßnahmen) überprüft werden. Ggf. kann durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung in Ratzenried einer unerwünschten Verkehrsverlagerung entgegengewirkt werden.

Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

100 – 1.100 Kfz/24h, < 10 Lkw/24h; 34,7 – 44,8 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

200 – 1.000 Kfz/24h, 30 Lkw/24h; 45,1 – 46,8 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

30 - 100 Kfz/24h (im östlichen Bereich -100 Kfz/24h), 30 Lkw/24h, 2,0 – 10,4 dB(A)

Modellspezifische Bewertung:

Eine geringe Zusatzbelastung ist vorstellbar. Die ermittelte Zunahme liegt außerhalb der Modellgenauigkeit.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Der Streckenabschnitt liegt außerhalb einer Ortsdurchfahrt. Von der zusätzlichen Lärmbelastung sind mehrere vereinzelt liegende Siedlungen und Gebäude entlang der Strecke betroffen.

Ursache und Bilanzierung:

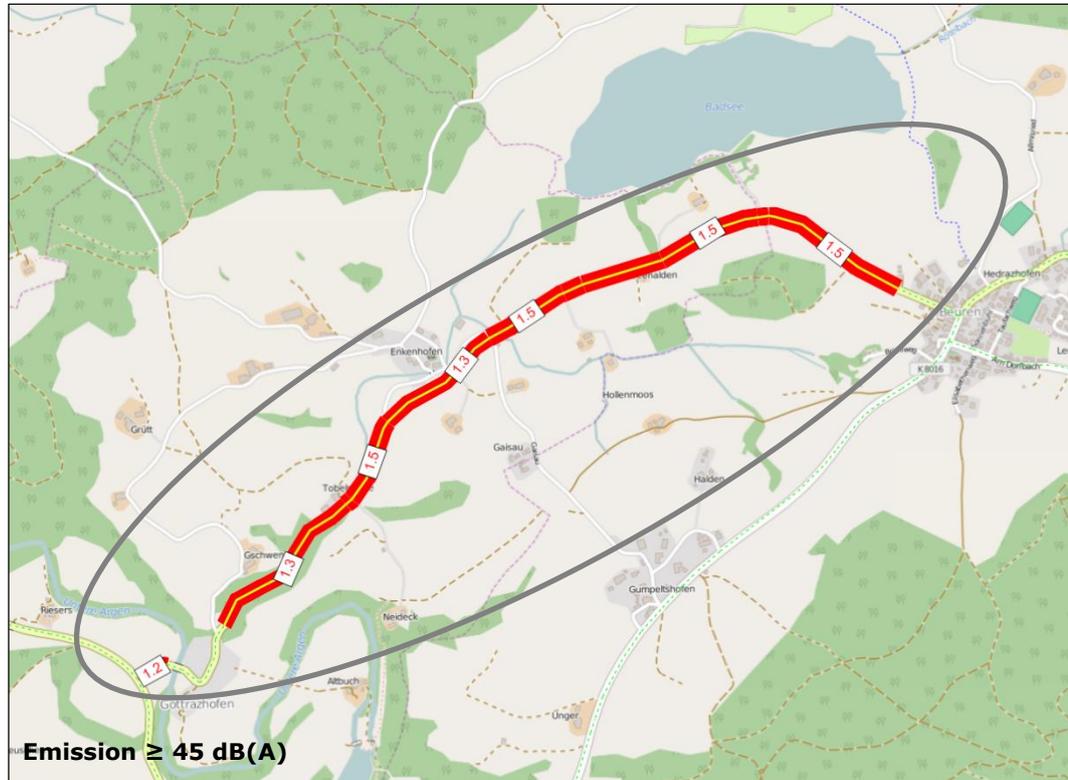
Die Mehrbelastung ergibt sich vor allem durch eine Verdrängung des Quell- und Zielverkehrs aus dem Wohngebiet Schießstattweg in Wangen im Allgäu bzw. des Klinikums Westallgäu aufgrund der vorgesehenen innerstädtischen Verkehrsmaßnahmen.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

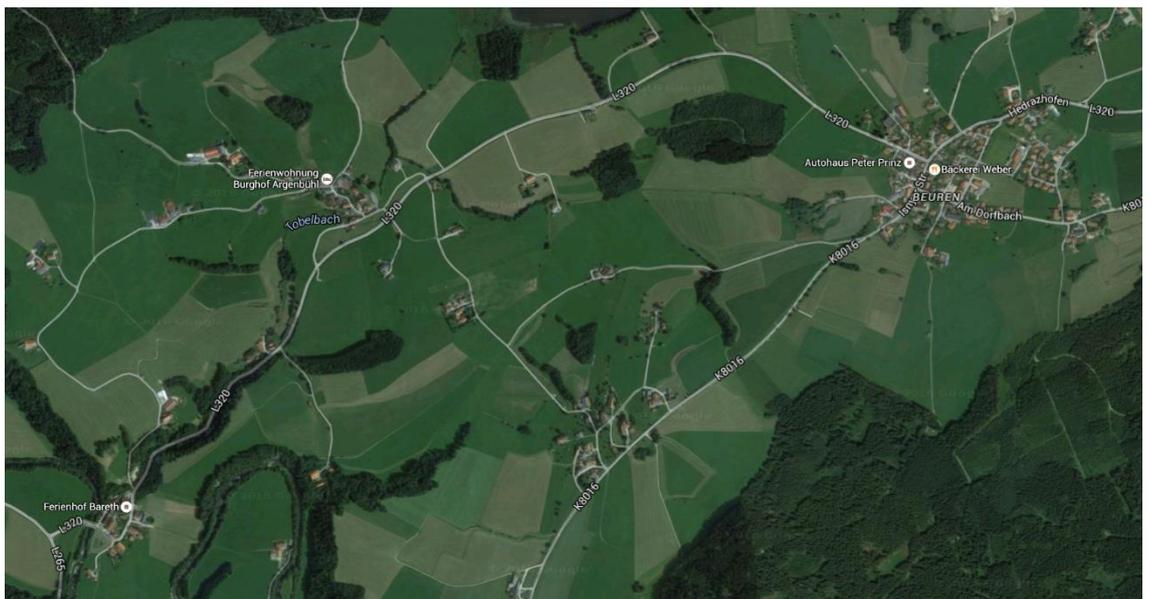
Kompensationsmaßnahmen werden als nicht erforderlich erachtet.

24 Argenbühl / Isny im Allgäu: L 320 Gottrazhofen – Beuren

Lage im Straßennetz (s. auch Anlage 2.4):



Luftbild (Quelle: Google Maps):



Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

800 Kfz/24h, 30 Lkw/24h; 46,3 – 48,0 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

1.300 Kfz/24h, 30 Lkw/24h; 47,6 – 49,5 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

500 Kfz/24h; 1,2 – 1,5 dB(A)

Modellspezifische Bewertung:

Die Zusatzbelastung liegt im Bereich des Möglichen.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Der von einer Lärmmehrbelastung betroffene Abschnitt liegt außerhalb einer Ortsdurchfahrt. Von der zusätzlichen Lärmbelastung sind vereinzelt Gebäude entlang des Streckenabschnittes betroffen.

Ursache und Bilanzierung:

Die Mehrbelastung ergibt sich durch eine Verdrängung des Durchgangsverkehrs aus Leutkirch aufgrund innerstädtischer Verkehrsmaßnahmen. Betroffenheiten sind nur wenige vorhanden.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

Kompensationsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

Emission > 45 dB(A): 3.700 – 6.700 Kfz/24h, 180 – 310 Lkw/24h; 50,2 – 55,6 dB(A)
Emission > 55 dB(A): 6.700 Kfz/24h, 310 Lkw/24h ; 55,6 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

Emission > 45 dB(A): 4.600 – 7.800 Kfz/24h, 270 - 400 Lkw/24h; 51,9 – 56,5 dB(A)
Emission > 55 dB(A): 7.800 Kfz/24h, 400 Lkw/24h ; 56,6 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

Emission > 45 dB(A): 900 – 1.100 Kfz/24h, 90 Lkw/24h; 1,0 – 1,7 dB(A)
Emission > 55 dB(A): 1.100 Kfz/24h, 90 Lkw/24h ; 1,0 dB(A)

Modellspezifische Bewertung:

Die Zusatzbelastung wird aufgrund der getroffenen modelltechnischen Vereinfachungen (Einspeisepunkte des Verkehrs, Grobeinteilung der Verkehrszellen in Wangen etc.) als tendenziell zu hoch angesehen.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Der Streckenabschnitt ist im nördlichen Bereich überwiegend geprägt von Gewerbebetrieben und nur vereinzelt Wohnsiedlungen. Im südlichen Bereich ist die Siedlung „Schomburg“ von einer Lärmmehrbelastung betroffen. Emissionen > 55 dB(A) treten im Bereich überwiegender Gewerbebetriebe auf. Aber auch Wohngebäude der Siedlung „Schauwies“ sind davon betroffen.

Ursache und Bilanzierung:

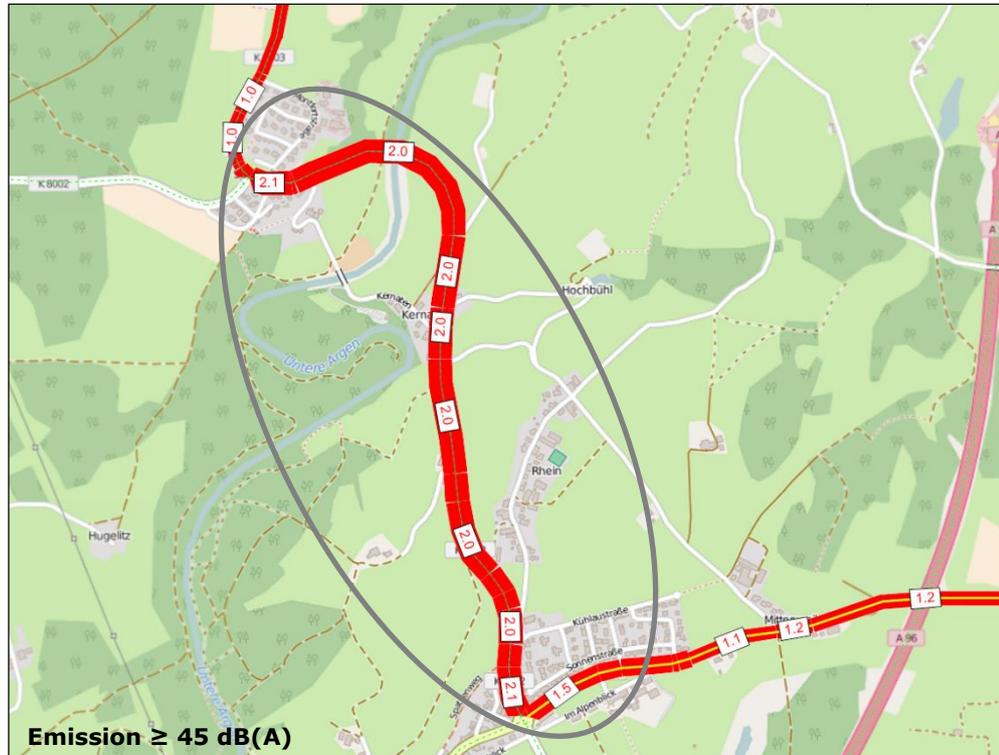
Die Mehrbelastung ergibt sich vor allem durch eine Verdrängung lokaler Zielverkehre und des Durchgangsverkehrs nach Wangen im Allgäu aufgrund innerstädtischer Verkehrsmaßnahmen. Die Lärmzunahme wird aufgrund der getroffenen Modellvereinfachungen überbewertet.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

Ob sich tatsächlich verkehrliche Zusatzbelastungen im prognostizierten Umfang ergeben werden, sollte mit Hilfe eines Verkehrsmonitorings (Zählung vor und nach Umsetzung der Maßnahmen) überprüft werden. Ggf. kann durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung einer unerwünschten Verkehrsverlagerung entgegengewirkt werden.

26 Wangen im Allgäu: K 8002 Schomburg - Primisweiler

Lage im Straßennetz (s. auch Anlage 2.4):



Luftbild (Quelle: Google Maps):



Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

3.300 Kfz/24h, 130 Lkw/24h; 49,1 – 52,0 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

4.200 Kfz/24h, 220 Lkw/24h, 51,2 – 54,0 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

900 Kfz/24h, 90 Lkw/24h; 2,0 – 2,1 dB(A)

Modellspezifische Bewertung:

Die Zusatzbelastung wird aufgrund der getroffenen modelltechnischen Vereinfachungen (Einspeisepunkte des Verkehrs, Grobeinteilung der Verkehrszellen in Wangen etc.) als tendenziell zu hoch angesehen.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Die Lärmmehrbelastung betrifft mehrere vereinzelte Siedlungen und Gebäude entlang des Streckenabschnittes sowie die Ortsdurchfahrt von Primisweiler.

Ursache und Bilanzierung:

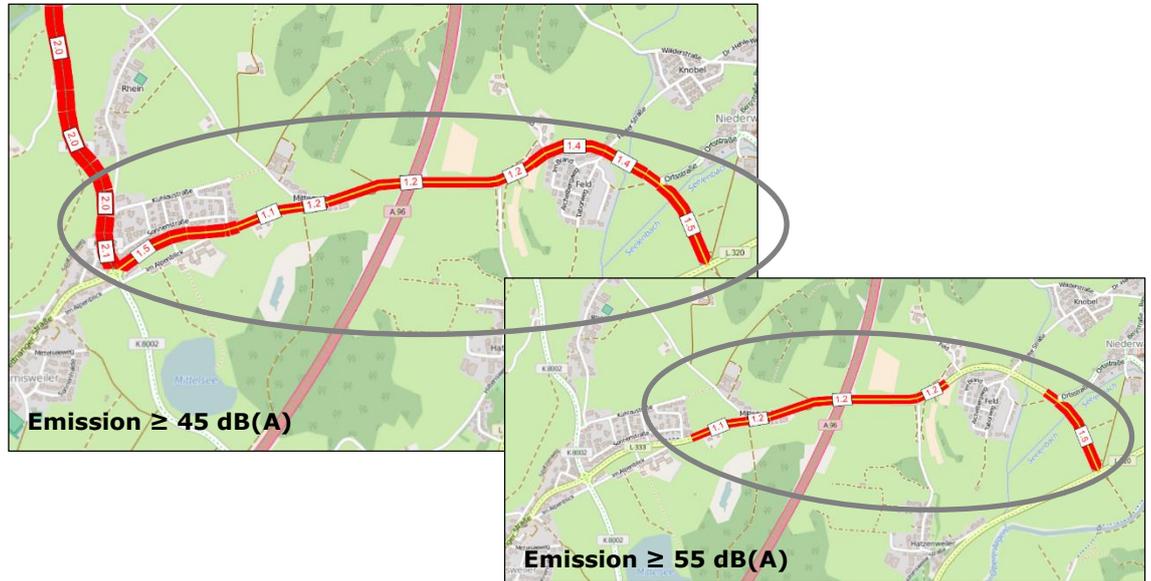
Die Mehrbelastung ergibt sich vor allem durch eine Verdrängung lokaler Zielverkehre und des Durchgangsverkehrs nach Wangen im Allgäu aufgrund innerstädtischer Verkehrsmaßnahmen. Die Lärmzunahme wird aufgrund der getroffenen Modellvereinfachungen überbewertet.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

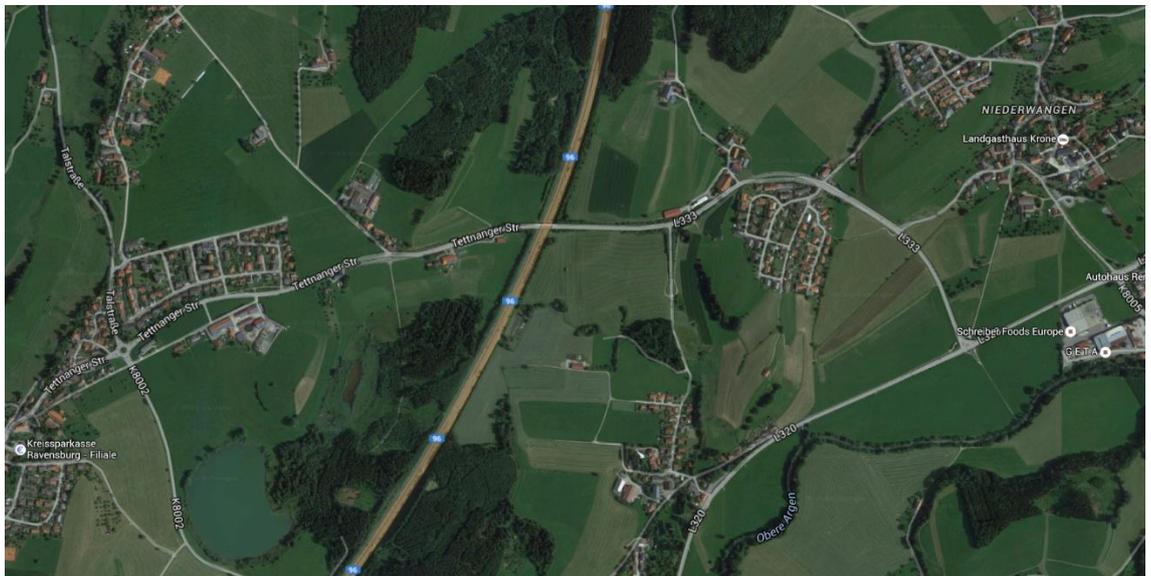
Ob sich tatsächlich verkehrliche Zusatzbelastungen im prognostizierten Umfang ergeben werden, sollte mit Hilfe eines Verkehrsmonitorings (Zählung vor und nach Umsetzung der Maßnahmen) überprüft werden. Ggf. kann durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung einer unerwünschten Verkehrsverlagerung entgegengewirkt werden.

27 Wangen im Allgäu: L 333 Primisweiler – Niederwangen

Lage im Straßennetz (s. auch Anlage 2.4/2.5):



Luftbild (Quelle: Google Maps):



Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

4.300 – 5.300 Kfz/24h, 90 – 150 Lkw/24h; 50,9 – 56,2 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

5.000 – 6.100 Kfz/24h, 180 – 230 Lkw/24h; 52,4 – 57,4 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4/2.5):

800 Kfz/24h, 90 Lkw/24h; 1,1 – 1,5 dB(A)

Modellspezifische Bewertung:

Die Zusatzbelastung wird aufgrund der getroffenen modelltechnischen Vereinfachungen (Einspeisepunkte des Verkehrs, Grobeinteilung der Verkehrszellen in Wangen etc.) als tendenziell zu hoch angesehen.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Von der zusätzlichen Lärmbelastung sind einzelne Gebäude entlang des Streckenabschnittes sowie die Weiler „Primisweiler“ und „Feld“ betroffen. Emissionen > 55 dB(A) treten nur außerhalb der größeren Weiler auf. Davon sind nur vereinzelte Gebäude betroffen.

Ursache und Bilanzierung:

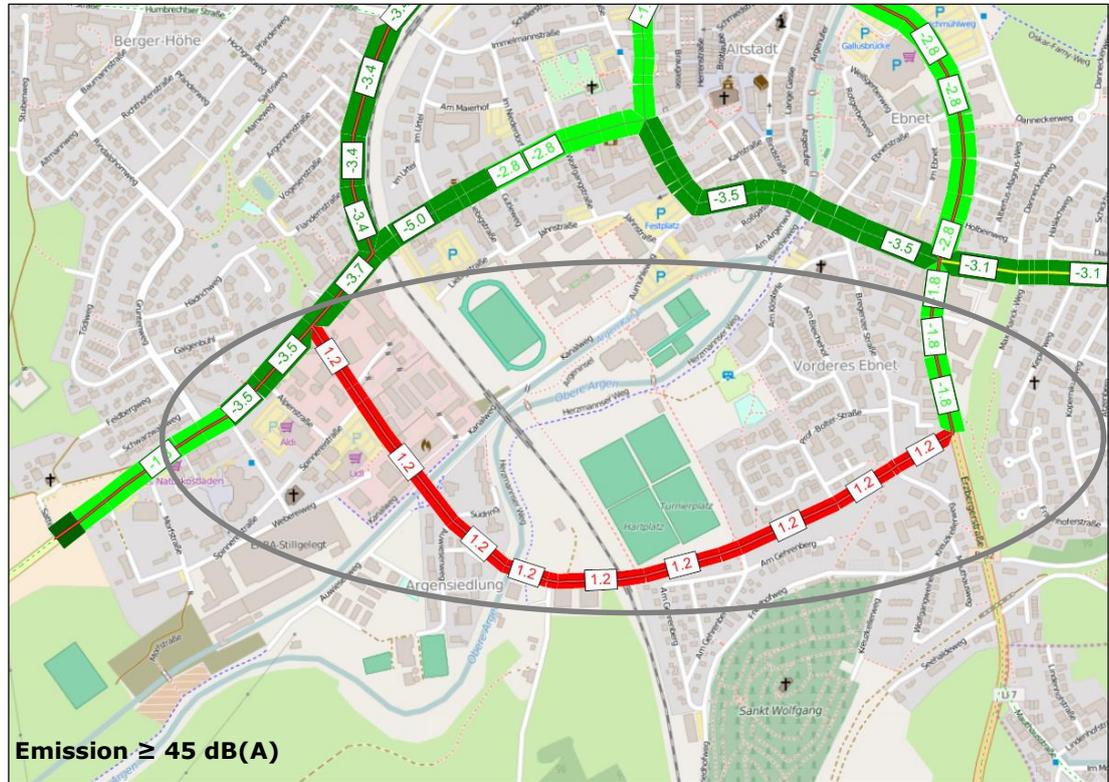
Die Mehrbelastung ergibt sich vor allem durch eine Verdrängung lokaler Zielverkehre und des Durchgangsverkehrs nach Wangen im Allgäu aufgrund innerstädtischer Verkehrsmaßnahmen. Die Lärmzunahme wird aufgrund der getroffenen Modellvereinfachungen überbewertet.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

Ob sich tatsächlich verkehrliche Zusatzbelastungen im prognostizierten Umfang ergeben werden, sollte mit Hilfe eines Verkehrsmonitorings (Zählung vor und nach Umsetzung der Maßnahmen) überprüft werden. Ggf. kann durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung einer unerwünschten Verkehrsverlagerung entgegengewirkt werden.

28 Wangen im Allgäu: Südring

Lage im Straßennetz (s. auch Anlage 2.4):



Luftbild (Quelle: Google Maps):



Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

7.900 – 9.200 Kfz/24h, 210 – 220 Lkw/24h; 52,5 – 52,9 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

12.100 – 13.400 Kfz/24h, 240 Lkw/24h; 53,7 – 54,1 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

4.200 – 4.300 Kfz/24h, 30 Lkw/24h; 1,2 dB(A)

Modellspezifische Bewertung:

Die Zusatzbelastung wird aufgrund der getroffenen modelltechnischen Vereinfachungen (Einspeisepunkte des Verkehrs, Grobeinteilung der Verkehrszellen, Abbildung des innerörtlichen Verkehrs, innerörtliche Verlagerungen) tendenziell überschätzt.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Der Südring ist überwiegend als innerörtliche anbaufreie Straße ausgeführt. Im westlichen Bereich befindet sich ein Gewerbegebiet. Im näheren Umfeld der Straße sind mehrere Wohngebiete vorhanden, welche von dieser Zusatzbelastung betroffen sind. Gemäß Lärmaktionsplan der Stadt Wangen im Allgäu liegen die Immissionen an insgesamt sechs Gebäuden (besonders im östlichen Abschnitt) über den Auslösewerten von $L_{\text{Night}} = 55$ dB(A). Als maximaler Lärmpegel wird ein L_{Night} von 58 dB(A) ermittelt.

Ursache und Bilanzierung:

Die Mehrbelastung ergibt sich vor allem durch eine Verlagerung von Quell-/Zielverkehre nach Wangen aufgrund innerstädtischer Verkehrsmaßnahmen. Es wird eine Steigerung der Betroffenheiten oberhalb der Auslösewerte des LAP Wangen im Allgäu erwartet. Auch bei einer maximalen Lärmzunahme von 1,2 dB(A) werden die Maßnahmenwerte ($L_{\text{Night}} = 60$ dB(A)) weiterhin unterschritten.

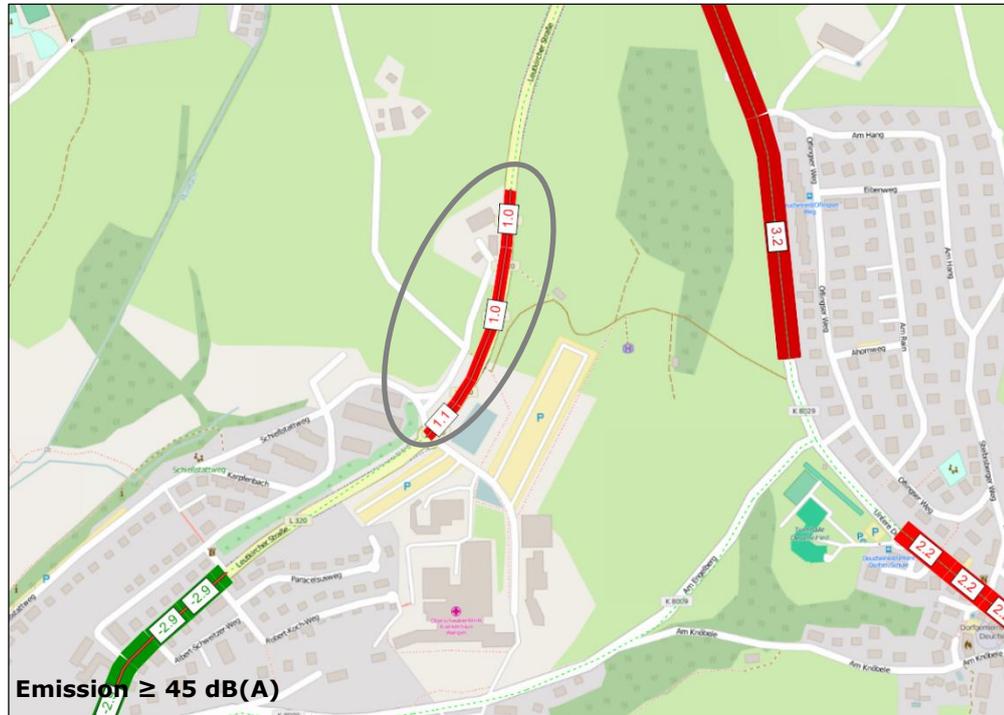
Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

Im Rahmen der Umsetzung der innerstädtischen Geschwindigkeitsbeschränkungen ist im Rahmen eines Monitorings die Verkehrsbelastung auf dieser Strecke zu beobachten und ggf. entgegenzusteuern. Bei einer deutlichen Zunahme der Verkehrsbelastung und dementsprechend auch der Lärmbelastung ist im östlichen Bereich des Südrings eine Geschwindigkeitsbeschränkung zu prüfen. Im westlichen Bereich wird dies als nicht erforderlich angesehen, da hier die Immissionen an den Gebäuden derzeit bei nur maximal $L_{\text{Night}} = 54$ dB(A) liegen.

Auch aus verkehrskonzeptioneller Sicht ist eine Verkehrsentlastung der Innenstadt zulasten des Südrings möglicherweise sinnvoll.

29 Wangen im Allgäu: L 320 Ortseinfahrt Nord

Lage im Straßennetz (s. auch Anlage 2.4):



Luftbild (Quelle: Google Maps):



Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

3.000 Kfz/24h, 130 Lkw/24h; 49,7 – 53,5 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

3.400 Kfz/24h, 180 Lkw/24h; 50,8 – 54,5 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

400 Kfz/24h, 50 Lkw/24h; 1,0 – 1,1 dB(A)

Modellspezifische Bewertung:

Die zusätzliche verkehrliche Belastung auf diesem Streckenabschnitt wird als durchaus möglich erachtet.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Von der Lärmmehrbelastung ist das Wohngebäude „Wiesen 1“ betroffen, welches nach der Lärmkartierung des Lärmaktionsplans der Stadt Wangen im Allgäu eine Belastung von $L_{\text{Night}} = 51$ dB(A) aufweist. Die anderen Gebäude im näheren Umfeld werden nur gewerblich genutzt.

Ursache und Bilanzierung:

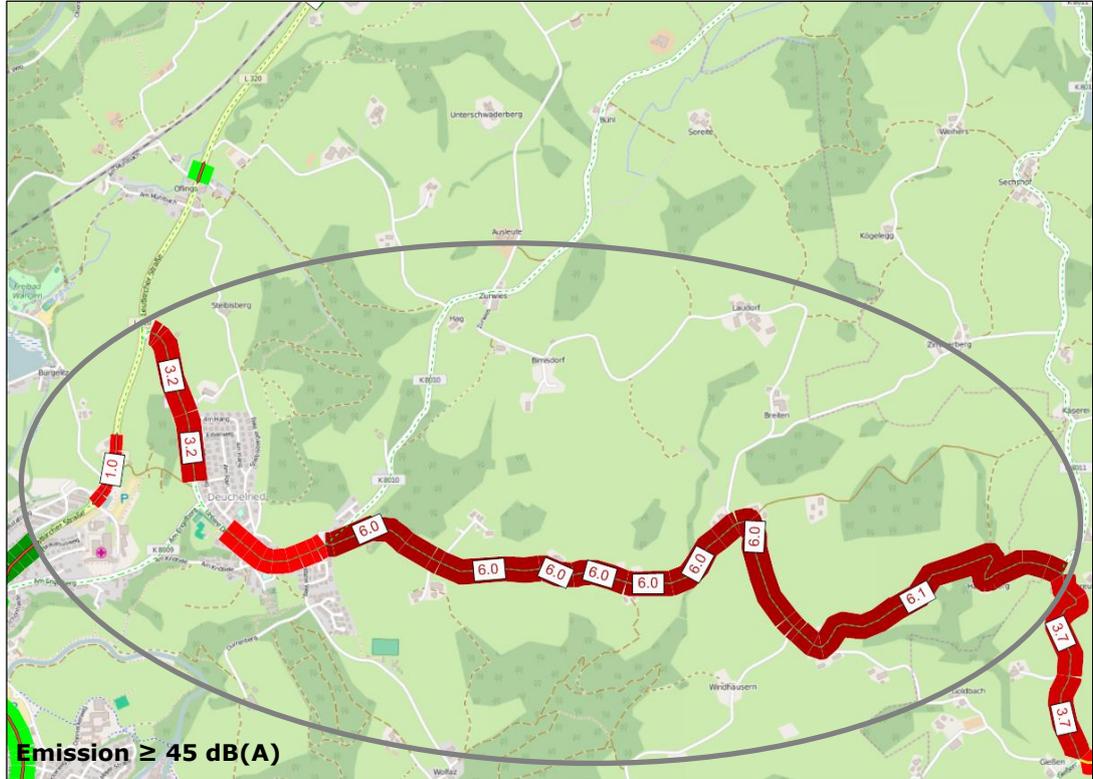
Die Mehrbelastung ergibt sich vor allem durch eine Verdrängung des Quell- und Zielverkehrs aus dem Wohngebiet Schießstattweg bzw. des Klinikums Westallgäu aufgrund innerstädtischen Verkehrsmaßnahmen in Wangen. Selbst bei einer maximalen Lärmzunahme von 1,1 dB(A) werden die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung am Gebäude „Wiesen 1“ weiterhin deutlich unterschritten.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

Aufgrund der geringen Immissionswerte am Gebäude „Wiesen 1“ gemäß LAP Wangen im Allgäu werden weitere Maßnahmen als nicht erforderlich erachtet.

30 Wangen im Allgäu: K 8029 Deuchelried

Lage im Straßennetz (s. auch Anlage 2.4):



Luftbild (Quelle: Google Maps):



Vorbelastung (Vergleichsfall 2013, Anlagen 1.1 und 1.2):

300 - 700 Kfz/24h, 10 - 20 Lkw/24h; 39,4 - 44,0 dB(A)

Belastung (Verkehr und Lärmemission Planfall, Anlagen 2.1 und 2.3):

700 - 800 Kfz/24h, 40 - 50 Lkw/24h; 45,5 - 47,2 dB(A)

Belastungszunahme (Verkehr und Lärm, Anlagen 2.2 und 2.4):

100 - 400 Kfz/24h, 30 Lkw/24h; 2,2 - 6,1 dB(A)

Modellspezifische Bewertung:

Eine Zusatzbelastung in dieser Größenordnung ist durchaus denkbar.

Betroffenheiten (Anzahl, Gebietstyp)

Ortsdurchfahrt Deuchelried und weitere vereinzelt Siedlungen entlang des Streckenabschnittes.

Ursache und Bilanzierung:

Die Mehrbelastung ergibt sich vor allem durch eine Verdrängung des Quell- und Zielverkehrs nach Wangen im Allgäu aufgrund innerstädtischer Verkehrsmaßnahmen in Wangen. Von der Lärmzunahme sind zusätzliche Personen betroffen.

Mögliche Kompensationsmaßnahmen:

Ob sich tatsächlich verkehrliche Zusatzbelastungen im prognostizierten Umfang ergeben werden, sollte mit Hilfe eines Verkehrsmonitorings (Zählung vor und nach Umsetzung der Maßnahmen) überprüft werden. Ggf. kann durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung in Deuchelried einer unerwünschten Verkehrsverlagerung entgegengewirkt werden.