

# Erörterung Lärmaktionsplanung 2012

## Behandlung der eingegangenen Hinweise und Anregungen zur Lärmaktionsplanung 2012

### Beteiligung

Polizeidirektion Ravensburg  
FEST – Verkehr

Stadt Bad Waldsee  
Bürgermeisteramt, Amt für öffentl. Ordnung

Eisenbahn-Bundesamt  
Außenstelle Karlsruhe/ Stuttgart

Regierungspräsidium Tübingen  
Ref. 44 – Straßenplanung

Bürgermeisteramt Baidt

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

DB Services Immobilien GmbH  
NL Karlsruhe

Gemeinde Eberhardzell

Stadt Aulendorf

Regierungspräsidium Tübingen

IHK Bodensee-Oberschwaben  
GB Standortpolitik u. Unternehmensförde-  
rung

Franz Fischer „Initiative B30“

**Folgende beteiligte Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sowie Private gaben eine Stellungnahme ab:**

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
1	Gemeinde Eberhardzell Bürgermeisteramt Burgstr. 2 88436 Eberhardzell	26.07.2012	Wir haben keine Bedenken und Einwendungen.	keine Abwägung notwendig
2	Bürgermeisteramt Baidt Marsweilerstr. 4 88255 Baidt	30.07.2012	Wir haben keine Bedenken und Einwendungen.	keine Abwägung notwendig
3	Regierungspräsidium Tübingen Ref. 44 - Straßenplanung PF 26 66 72016 Tübingen	01.08.2012	Wir weisen auf folgende Maßnahmen im Untersuchungsraum einschließlich den Ortsteilen hin: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anschlüsse der L 300 und L 316 an die B 30 bei Bad Waldsee</li> <li>• OU Bad Waldsee i. z. d. B 30 (Bedarfsplan 2004: Weiterer Bedarf)</li> <li>• B 30, OU Gaisbeuren und OU Enzisreute (Bedarfsplan 2004: Weiterer Bedarf)</li> </ul>	Die Anschlüsse L 300 und L 316 sind Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes wie auch im Lärmaktionsplan berücksichtigt, gleiches gilt für die Ortsumgehung Gaisbeuren und Enzisreute.
4	Stadt Bad Waldsee Bürgermeisteramt Amt für öffentl. Ordnung 88339 Bad Waldsee	02.08.2012	Die Straßenverkehrsbehörde Bad Waldsee hat diese Tätigkeit als Pflichtaufgabe nach Weisung wahrzunehmen.  Hierbei hat Sie bei verkehrsrechtlichen Entscheidungen zum Lärmschutz insbesondere die Vorgaben der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) sowie den Erlass des Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 23.03.2012 (Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung) sowie den Erlass des Regierungspräsidium Tübingen vom 12.11.2010 (straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen) zu beachten.	Die dargestellten Sachverhalte sind bekannt und finden in der Ausarbeitung der Lärmaktionsplanung Berücksichtigung. Zur Anwendung der Lärmschutz-Richtlinien-StV wird auf das Kapitel B.4.2 verwiesen  Die Umrechnung der Berechnungsergebnisse laut Lärmaktionsplanung für die Beantragung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen kann frühestens nach Beschlussfassung der Lärmaktionsplanung erfolgen.

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<p>Danach sollen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden angeordnet werden. Sie sollen kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen sein.</p> <p>Verkehrsverbote kommen nur in Betracht, wenn die besondere Verkehrsfunktion der jeweiligen Straße und die Verkehrsbedürfnisse dies zulassen, für ausgeschlossene Verkehrsarten eine zumutbare und geeignete Umleitungsstrecke vorhanden ist und eine Verlagerung des Straßenverkehrslärms in andere schutzwürdige Gebiete nicht zu befürchten ist.</p> <p>Sonstige straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen, wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, kommen ab folgenden Werten (RLS-90) in Betracht:</p> <p>70 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags)  60 dB(A) zwischen 22:00 und 06:00 Uhr (nachts)  in Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A)</p> <p>Die nach dem Immissionsschutzrecht ermittelten Werte (VBUS) können in einem in oben genannten Erlassen vorgegebenen Verfahren auf die Werte nach RLS-90 umgerechnet werden.</p> <p>Sich hieraus ergebende Maßnahmen bedürfen der Zustimmung des Regierungspräsidiums.</p>	<p>Die vorgebrachten Hinweise finden Beachtung.</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<p>Dem Vorschlag an das Regierungspräsidium sind folgende Unterlagen beizufügen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Karte oder Luftbild mit Markierung der Häuser, bei denen eine Überschreitung der Richtwerte vorliegt.</li> <li>• Lärmberechnung nach RLS-90 oder die gemäß Erlass mit Ab- und Zuschlägen umgerechneten VBUS-Werte für die einzelnen Häuser und der jeweiligen Abweichung zu den Richtwerten (Beachtung und Angabe der Nutzungsart des Gebietes).</li> <li>• Angabe der erwarteten Pegelminderung durch die Maßnahme</li> <li>• Angabe, ob in dem betreffenden Bereich Lärmsanierungsmaßnahmen stattgefunden haben, wenn ja, an welchen Gebäuden, und Angabe, welche Lärmsanierungsmaßnahmen geplant sind.</li> </ul> <p>Es wird für erforderlich angesehen, dass diese Unterlagen von einem, ggf. dem mit der Lärmaktionsplanung beauftragten, Fachbüro erstellt werden.</p>	

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
5	Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Karlsruhe/ Stuttgart Olgastr. 13 70182 Stuttgart	03.08.2012	<p>Zu Ihrer Anfrage teile ich Ihnen mit, dass gemäß § 47e Abs. 3 BImSchG das EBA zuständige Behörde für die Erstellung der Lärmkarten an Schienenwegen des Bundes ist, zuständige Behörden für die Lärmaktionsplanung sind entsprechend den Festlegungen des § 47e Abs. 1 BImSchG die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden. Die Lärmaktionsplanung fällt daher entsprechend den gesetzlichen Regelungen in den alleinigen Zuständigkeitsbereich der nach Landesrecht zuständigen Behörden. Da eine Einbindung des EBA als Einvernehmensbehörde ebenfalls nicht gesetzlich geregelt ist, ist eine Mitwirkung des EBA an der Lärmaktionsplanung der Länder vom Gesetzgeber auch nicht vorgesehen.</p> <p>Das EBA ist im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung auch kein Träger öffentlicher Belange und führt selbst keine Planungen oder Baumaßnahmen durch. In dieser Hinsicht ist Ihr Ansprechpartner im Bereich der Eisenbahnen des Bundes im Regelfall die DB Netz AG. Zum anderen verfügt das EBA auch nicht ansatzweise über die personelle Ausstattung, um die fachliche Unterstützung von bundesweit rund 900 Gemeinden gewährleisten zu können.</p> <p>Die Möglichkeiten der Gemeinden, im Rahmen der Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes tätig zu werden, sowie die Einschränkungen, die sich aus bundesgesetzlichen Regelungen ergeben, hat das EBA im Rahmen einer Stellungnahme zu den von den Ländern erarbeiteten LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung bereits dargelegt. Insofern erübrigt sich auch die Abgabe einer Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes zu einzelnen Lärmaktionsplänen der Länder.</p>	<p>Laut unserem Kenntnisstand ist eine Kartierung der Eisenbahnstrecke nicht notwendig, weil die erforderliche Zugfrequenz von 30.000 Zügen/Jahr nicht erreicht wird.</p> <p>Eine Beachtung des Schienenverkehrslärms findet im Lärmaktionsplan keine Berücksichtigung.</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			Bei Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.	
6	Polizeidirektion Ravensburg FEST – Verkehr Gartenstr. 97 88212 Ravensburg	03.08.2012	Wir haben keine Bedenken und Einwendungen. Ergänzende Angaben: Zu konkreten Lärmaktionsmaßnahmen ist die Polizei zu hören. Ich bitte deshalb, frühzeitig in entsprechende Planungen einbezogen zu werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die PD RV wird im weiteren Verfahren beteiligt.
7	Stadt Aulendorf Hauptstr. 35 88326 Aulendorf	09.08.2012	Wir haben keine Bedenken und Einwendungen.	keine Abwägung notwendig
8	DB Services Immobilien GmbH NL Karlsruhe Bahnhofstr. 5 76137 Karlsruhe	14.08.2012	Die DB Services Immobilien GmbH, als von der Deutschen Bahn AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme der DB AG als Träger öffentlicher Belange und aller Unternehmensbereiche zum o. g. Verfahren: Gegen die o. g. Planungen bestehen von Seiten der Deutschen Bahn AG hinsichtlich der TÖB-Belange keine Einwendungen, wenn folgende Hinweise und Anregungen beachtet und berücksichtigt werden: Die Lärm-Immissionen der Bahn sind bekannt und entschädigungslos zu dulden. Falls für Lärmschutzmaßnahmen Bahnflächen in Anspruch genommen werden, sind entsprechende Anfragen an uns zu richten. Die Deutsche Bahn AG plant derzeit keine Infrastruktur- und Lärmschutzmaßnahmen. Wir bitten Sie, uns die Abwägungsergebnisse zu gegebener Zeit zuzusenden und uns an dem Verfahren weiterhin zu beteiligen.	keine Abwägung notwendig

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
9	IHK Bodensee-Oberschwaben GB Standortpolitik u. Unternehmensförderung Lindenstr. 2 88250 Weingarten	17.08.2012	<p>Wir danken Ihnen für das Schreiben der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft vom 20. Juli 2012 und für die Gelegenheit, zum aktuellen Stand beim geplanten Lärmaktionsplan für die Stadt Bad Waldsee Stellung nehmen zu können. Die IHK Bodensee-Oberschwaben vertritt die Interessen von rund 32.000 Unternehmen mit ca. 200.000 Beschäftigten. Zu den uns übersandten Unterlagen erlauben wir uns fristgerecht folgende Anmerkungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Der Gesetzgeber hat bisher keine Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung bestimmt. Es liegen dazu nur Empfehlungen des Umweltministeriums vor. Die geplanten Maßnahmen sind jeweils hinsichtlich der zu Grunde gelegten Auslösewerte und der damit verbundenen Wirkung zu untersuchen. Nur so kann die Effektivität der Maßnahmen erkannt und beurteilt werden, und nur dann sind verursachergerechte und sinnvolle Maßnahmen möglich. Eine Behandlung der Auslösewerte als Grenzwerte wäre allerdings falsch und würde den pauschalierenden Betrachtungen hinsichtlich Analyse der Ausgangssituation und der unterstellten Maßnahmenwirkung auch nicht gerecht werden.</li> <li>2. Bei etwaigen Maßnahmen zur Lärmreduzierung hat die Gemeinde ein <b>Abwägungsgebot</b> und das Prinzip der <b>Verhältnismäßigkeit</b> (Kosten/Nutzen) zu beachten. Auch für Maßnahmen gegen Lärm gilt das Gebot der Nachhaltigkeit – neben den reinen Umweltbelangen sind gleichberechtigt die Belange der <b>Sozialverträglichkeit</b> und der <b>Ökonomie</b> zu berücksichtigen. Maßnahmen, die zu einer Schwächung der Wirtschaft führen, gefährden Arbeitsplätze (Sozialverträglichkeit) und mindern die Erfolgsaussichten der Unternehmen (Ökonomie); ausgewogenes Handeln muss für politisch Verantwortliche</li> </ol>	<p>Die vorgetragenen Punkte 1 und 2 werden zur Kenntnis genommen. Maßnahmen mit einer Wirkung von weniger 3 dB(A) könnten in der Aktionsplanung auch zum Tragen kommen, sofern keine wirkungsvolleren Maßnahmen getroffen werden können. Die Erfüllung des 3-dB-Kriteriums als Maßnahmewirkung ist nicht zwingend, sie wird aber grundsätzlich bei der Diskussion von Maßnahmen als zu erreichendes Ziel angesehen.</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<p>maßgeblich sein.</p> <p>3. Maßnahmen, deren Minderungswirkung weniger als 3 dB(A) betragen, müssen aus Sicht der IHK besonders kritisch hinterfragt werden, da hier die Wirksamkeit an sich nicht erkennbar ist und daher auch die Anforderungen an die Verhältnismäßigkeit nicht erfüllt sind. So werden Lärmpegelminderungen unter 3 dB(A) von den Betroffenen nicht wahrgenommen. Was aber nicht wahrgenommen wird, kann auch nicht zu einer Entlastung der betroffenen Bevölkerung führen. Die mit Maßnahmen unterhalb des 3 dB(A)-Kriteriums ermittelten Lärminderungseffekte sind rein rechnerischer Natur und stellen keine Gewähr für eine wahrnehmbare Lärmentlastung dar.</p> <p>4. Die IHK sieht insbesondere verkehrsbeschränkende Maßnahmen auf Bundes- und Landesstraßen kritisch. <b>Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Hauptverkehrsstraßen stehen der besonderen Verkehrsfunktion dieser Straßen entgegen</b> und sind nach Auffassung der IHK gem. Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 nicht zulässig.</p> <p>5. Eine Ermittlung der Kosten von Tempolimits und anderen verkehrsrechtlichen Maßnahmen ist kein leichtes Unterfangen. Ein erster Schritt wäre daher, die Betroffenen um ihre Einschätzung zu bitten. Die IHK hat deshalb</p>	<p>Die unter Punkt 4 vorgebrachten Hinweise zur Geschwindigkeitsbegrenzung auf Hauptverkehrsstraßen werden in der weiteren Maßnahmenumsetzung bei Bedarf geprüft. Es ist geplant, eine Wirkungsabschätzung mit Hilfe des Verkehrsmodells Bad Waldsee für derartige Maßnahmen vor der konkreten Umsetzung (Wirkungsabschätzung) durchzuführen. Zur Anwendung der Lärmschutz-Richtlinien-StV wird auf das Kapitel B.4.2 verwiesen.</p> <p>Die unter Punkt 5 vorgebrachten Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die IHK wird zu den konkreten Maßnahmen erneut beteiligt.</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<p>eine Umfrage bei ca. 130 regionalen Verkehrsunternehmen und Verladern aus der Industrie zu den geplanten Geschwindigkeitsbegrenzungen der Kommunen in der IKAG-LAP durchgeführt. Von den 33 Antwortenden sagen nur 10, sie seien nicht betroffen oder hätten kein Problem mit den Tempolimits. Die Mehrzahl (23) spricht von leichten (15) oder massiven (8) Problemen. Spediti- ons- wie Busunternehmen weisen in den Antworten auf Fahrzeit- bzw. Reisezeitverluste hin, die zu Problemen mit den gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten führen und die Reichweite vermindern können. Ohne eine <b>Abwägung mit diesen mittelbaren negativen Auswirkungen</b> würde nach Auffassung der IHK ein <b>Abwägungsdefizit</b> vorliegen.</p> <p>6. Der Ansatz für eine Lärminderung an Hauptverkehrs- bzw. Bundes- und Landesstraßen sollte daher aus Sicht der IHK folgender sein: Wegen der sinnvollen und notwendigen Bündelungsfunktion dieser Verkehrsachsen sollte der Hauptfokus nicht auf Verkehrsbeschränkungen liegen, sondern auf <b>Maßnahmen, die an der Quelle ansetzen</b> (Instandsetzung/Erneuerung des Fahrbahnbelags, Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelags, Kanaldeckeloptimierung, Lärmschutzwände/-wälle) und/oder den <b>passiven Schallschutz</b> verbessern (Förderung von Schallschutzfenstern). Die uns vorliegenden Unterlagen, insbesondere die Präsentationsfolien der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft vom 18.06.2012, enthalten dazu eine Reihe von zielführenden und richtigen Aussagen.</p> <p>7. Werden an viel befahrenen Hauptverkehrsstraßen Geschwindigkeitsreduktionen in Erwägung gezogen, sollten neben den mit Zeitverlusten verbundenen mittelbaren</p>	<p>Zu der unter Punkt 6 aufgeführten Priorisierung von Maßnahmen an der Lärmquelle (aktiver Lärmschutz) wird zugestimmt.</p> <p>zu 7. Der Zusammenhang zwischen Geschwindigkeitsreduzierung und Luft-</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<p>negativen Auswirkungen auch <b>Aussagen zu sonstigen Emissionen</b> getroffen werden, die sich gegenüber der ursprünglichen Geschwindigkeit ggf. erhöhen. So ist zwar denkbar, dass evtl. weniger Lärm emittiert wird. Sofern die geringere Geschwindigkeit jedoch zu mehr Brems- und Anfahrvorgängen führt, wird dieser Effekt konterkariert. Zudem werden bei niedrigen Geschwindigkeiten Schadstoffe wie NOX (Stickoxide) umso mehr emittiert. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf ein Projekt der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg mit dem TÜV Nord, in dem nachgewiesen wurde, dass Geschwindigkeitsreduktionen zu höheren CO<sub>2</sub>- und Stickoxid-Emissionen führen (vgl. Anlage). Hier wäre eine gesamthafte Sicht im Sinne einer Umweltbilanz angezeigt.</p> <p>8. Mittlerweile sind die Motoren bei Neufahrzeugen so leise geworden, dass nach Untersuchungen des TÜV im normalen Stadtbetrieb das erzeugte Fahrbahngeräusch überwiegt – dies gilt insbesondere bei gleichmäßig fließendem Verkehr. Bei der Beurteilung von Maßnahmen gegen den Lärm sollte also das Augenmerk verstärkt auf den <b>Straßenzustand</b> und die verwandten Materialien für die Fahrbahnoberfläche gerichtet werden. Dem zukünftig flächendeckenden Einbau des sog. „Flüsterasphalts“ kommt deshalb eine zentrale Rolle zu. Lärmarme Beläge stellen eine geeignete emissionsseitige Minderungsmaßnahme dar, da sie praktisch überall eingesetzt werden können. Natürlich ist das Verlegen von hochwertigem Asphalt mit Kosten verbunden. Nicht akzeptabel wäre aber aus Sicht der IHK eine Rechnung, nach der Verkehrsbeschränkungen für die Kommune preiswerter wären, weil bei ihr die Kosten der Verkehrsbeschrän-</p>	<p>schadstoffemissionen ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Bei der Maßnahmenenergreifung werden aber derartige Effekte in Erwägung gezogen. Es gibt neuere Untersuchungen, auch vom Land Baden-Württemberg zu dieser Fragestellung, die in der weiteren Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden.</p> <p>zu 8. Die Lärmaktionsplanung geht von den gegenwärtigen Verhältnissen aus. Zukünftige Entwicklungen, insbesondere bei der Fahrzeugflotte können nur bei den langfristigen geplanten Maßnahmen gewürdigt werden.</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<p>kungen nicht anfallen würden.</p> <p>9. Auch wenn es sich bei der hier zur Diskussion stehenden Thematik um <b>Umgebungs-lärm</b> handelt, kann es <b>nachts</b> nur darum gehen, eine Lärm-minderung anzustreben, die <b>innerhalb der Gebäude</b> und nicht an der Außenfront wahrgenommen wird, damit eine möglichst ungestörte Nachtruhe gewährleistet ist.</p> <p>Am weiteren Verfahren für das Aufstellen des LAP wirken wir als IHK gerne konstruktiv mit. Wir regen ergänzend an, dass Sie bei der Konkretisierung der Maßnahmen, insbesondere hinsichtlich etwaiger verkehrsbeschränkender Maßnahmen für den Wirtschaftsverkehr, frühzeitig den Kontakt zu Ihren Unternehmen suchen und die Maßnahmen erläutern.</p>	<p>zu 9. Die Lärmaktionsplanung behandelt nicht den Schalleintrag von der Gebäudeaußenseite auf die schutzbedürftigen Innenräume. Hier spielen die Fassadenkonstruktion und die Fensterfläche sowie die Fensterkonstruktion eine maßgebliche Rolle. Derartige Fragestellungen sind Bestandteil im Rahmen der Maßnahmenumsetzung oder Lärmsanierung.</p>
10	Regionalverband Bodensee-Oberschwaben Hirschgraben 2 88214 Ravensburg	15.08.2012	Wir haben keine Bedenken und Einwendungen.	keine Abwägung notwendig
11	Regierungspräsidium Tübingen PF 26 66 72016 Tübingen	21.08.2012	<p>Vielen Dank für die frühzeitige Beteiligung des Regierungspräsidiums als höhere Verkehrsbehörde im Verfahren zur Erstellung eines Lärmaktionsplans.</p> <p>Unklar ist, weshalb auf den Karten von Straßenverkehrslärmprognosen die Rede ist. Die Berechnungen aller bislang zur Stellungnahme vorgelegten Lärmaktionspläne erfolgten auf Basis der Bestandsdaten der LfU, eigener Verkehrszählungen oder des letzten amtlichen DTV. Eine Prognose ist eine Vorhersage eines zukünftigen Zustands. Straßenplanungen sind Prognosen zugrunde zulegen, verkehrsrechtlichen Anordnungen jedoch der tatsächlich vorhandene Verkehr.</p>	<p>Der Hinweis auf Lärmprognosen wird zur Kenntnis genommen. Es kann sich um einen redaktionellen Fehler handeln. In der vorliegenden Lärmaktionsplanung wird richtigerweise von den Bestandsbelastungen ausgegangen.</p> <p>Der Erlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg ist bekannt und findet in der Lärmaktionsplanung Bad</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			Eine weitere Stellungnahme ist noch nicht möglich, da nicht ersichtlich ist, ob und ggfs. welche verkehrsrechtlichen Maßnahmen in den Plan aufgenommen werden sollen. Hinsichtlich der Zulässigkeit solcher Maßnahmen wird auf den beigefügten Erlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg verwiesen, der der Stadt Bad Waldsee als unterer Verkehrsbehörde auch schon per Mail am 18.04.2012 zugeleitet wurde.	Waldsee Berücksichtigung.
12	Franz Fischer „Initiative B30“ Alter Bühlweg 8 8339 Bad Waldsee	16.07.2012	<p><b>Vorschläge zur Lärmaktionsplanung</b></p> <p><b>1. Vorbemerkung</b> Seit 2008 liegt der Verwaltung eine umfassende Broschüre (140 Seiten; <a href="http://www.b30-oberschwaaben.de/downloads/laerm/buergervorschlag_bad_waldsee_i.pdf">http://www.b30-oberschwaaben.de/downloads/laerm/buergervorschlag_bad_waldsee_i.pdf</a>) mit Vorschlägen zur Lärmentlastung an der B 30 vor. In Anlehnung an diese Broschüre überreicht die "Initiative B 30" folgende Vorschläge. Die Vorschläge werden weitestgehend mit Plänen dargestellt.</p> <p><b>2. Maßnahmen</b></p> <p><b>2.1. Allgemein</b></p> <p>2.1.1. Die "Initiative B 30" begrüßt das Bestreben der Stadt Bad Waldsee einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Neben Gaisbeuren und Enzisreute sollen nach der Bürgerinformation am 02. Juli 2012 auch die Orte nördlich von Bad Waldsee einbezogen werden. Für diesen Streckenabschnitt an der B 30 hat die "Initiative B 30" der Verwaltung in 2011 eine Resolution übersandt.</p> <p>2.1.2. Neben der B 30 in Gaisbeuren und einem Teil-</p>	<p>Alle Vorschläge der „Initiative B 30“ wurden geprüft. Im Rahmen der Gesamtabwägung wurden die im Entwurf des Lärmaktionsplans vorgeschlagenen Maßnahmen entwickelt. Hierzu wird zu Detailaspekten folgendes ergänzt:</p> <p>zu 2.1 Die L 285 in Gaisbeuren sowie in Reute liegt unterhalb der Schwellwertbelastung (DTV von 8.200 Kfz/24 h). Die Lärmkartierung wird entsprechend den gesetzlichen Anforderungen für alle Straßen im Stadtgebiet über diesem Schwellwert durchgeführt. Im Umkehrschluss entfallen Betrachtungen für Stecken</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<p>abschnitt der L 285 in Reute schlagen wir vor, auch die L 285 in Gaisbeuren und den restlichen Abschnitt der L 285 in Reute einzubeziehen.</p> <p>Damit wären die am stärksten belasteten Straßen komplett abgedeckt. Es entstehen keine Lücken. Zudem reduziert sich der Aufwand gegenüber einem späteren Einbezug.</p> <p>2.1.3. Es wird vorgeschlagen aktive lärmindernde Maßnahmen - an der Lärmquelle - den Vorzug zu geben. Von passiven Maßnahmen, wie Lärmschutzfenster, profitieren nur wenige Anlieger. Da bei einer aktiven Lärminderung der ausstrahlende Lärmpegel an der Quelle reduziert wird, profitieren hingegen alle von Verkehrslärm geplagten Bürger.</p> <p><b>2.2. Reduzierung der Geschwindigkeit</b> Die Reduzierung der Geschwindigkeit kann zu einer Pegelminderung um bis zu 2,8 dB(A) führen. Dies entspricht ungefähr einer subjektiven Halbierung des Lärms.</p> <p>2.2.1. Für die B 30 werden die in Plan 1 dargestellten Geschwindigkeitsbeschränkungen vorgeschlagen.</p> <p>2.2.2. Für die L 285 werden die in Plan 2 dargestellten Geschwindigkeitsbeschränkungen vorgeschlagen.</p> <p>Für eine bessere Akzeptanz von Geschwindigkeitsbe-</p>	<p>unterhalb dieses Schwellwertes. Der Bereich nördlich von Bad Waldsee wurde nachkartiert</p> <p>zu 2.2 Geschwindigkeitsregelnde Maßnahmen sind Bestandteil des vorliegenden Entwurfes Lärmaktionsplanung Bad Waldsee.</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<p>schränkungen wird weiter vorgeschlagen:</p> <p>2.2.3. Grüninseln an den Ortsein- und Ausgängen der B 30 von Gaisbeuren und Enzisreute, sowie der L 285 in Gaisbeuren und Reute anzulegen.</p> <p>2.2.4. Stärkere Betonung der Ortsein- und Ausgänge von Gaisbeuren, Enzisreute und Reute.</p> <p>2.2.5. Optische Einschränkung der Straßenbreite in Gaisbeuren, Enzisreute und Reute.</p> <p>2.2.6. Einrichtung größerer querbarer und begrünter Mittelinseln an der B 30 in Gaisbeuren und Enzisreute.</p> <p><b>2.3. Verbesserung des Fahrbahnbelags</b> Ein lärmarmen Fahrbahnbelag kann zu einer Pegelminderung um bis zu 10 dB(A) führen. Diese Werte werden im Neuzustand erreicht. Realistisch sind Minderungen um 3-6 dB(A).</p> <p>2.3.1. Für die B 30 wird der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags auf den in Plan 3 dargestellten Abschnitten vorgeschlagen.</p> <p><b>2.3.2.</b> Für die L 285 wird der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags auf den in Plan 4 dargestellten Abschnitten vorgeschlagen.</p> <p>2.3.3. <b>Lärmschutzwälle und -wände</b> Für die B 30 werden Lärmschutzwälle und -</p>	<p>zu 2.3 Bereits in Enzisreute wurde vom Baulastträger ein lärmreduzierender Belag eingebaut. Diese Maßnahme wird auch als Vorschlag für die Ortsdurchfahrt Gaisbeuren im Rahmen der Lärmaktionsplanung sein.</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<p>wälle auf den in Plan 5 dargestellten Abschnitten vorgeschlagen.</p> <p><b>2.4. Homogenisierung des Fahrverlaufs</b>  Die Homogenisierung des Fahrverlaufs kann zu einer Pegelminderung um bis zu 3 dB(A) führen. Als effektiv wurde in Studien der Einsatz von Kreisverkehrsplätzen (KVP) hervorgehoben. Allerdings wurde uns im Bezug auf die B 30 mehrfach - auch vom Regierungspräsidium Tübingen - davon abgeraten. Dabei handelt es sich um erste Abschätzungen. Eine konkrete Prüfung ist nie erfolgt. Deshalb schlagen wir vor Kreisverkehrsplätze erstmals genau zu prüfen.</p> <p>2.4.1. Gaisbeuren  - KVP der B 30 mit der L 285,  - KVP der B 30 mit dem Riedweg/ Kirrlöhstraße/  Am Zettelbach.</p> <p>2.4.2. Reute  - KVP der L 285 mit der K 7941.</p> <p>2.4.3. Englerts  Bei Gesprächen mit Anwohnern in Englerts wurde der Wunsch nach einem Kreisverkehrsplatz deutlich. Dies ist für uns insoweit verständlich, da subjektiv eine sehr hohe Lärmbelastung besteht. Wir haben zwar gegen einem KVP in Englerts bedenken, schlagen aber auch hier vor den Einsatz zu prüfen.  - KVP der B 30 mit der K 8034.</p>	<p>zu 2.4  Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten bedarf es hierzu vertiefte Untersuchungen, die gegebenenfalls separat zu beauftragen sind. Auf die vorgeschlagenen Maßnahmen wird Bezug genommen. Englerts ist kein Lärmschwerpunkt.</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<p><b>2.5. Optimierung des Fahrverhaltens</b>  Ungünstiges Fahrverhalten kann zu einer Lärmmehrbelastung um bis zu 10 dB(A) führen. Die Motoren von 32 Pkw erzeugen bei einer Motorendrehzahl von 2.000 Umdrehungen pro Minute genauso viel Lärm, wie der Motor eines einzigen Autos bei einer Drehzahl von 4.000 Umdrehungen pro Minute.</p> <p>2.5.1. Die Information der Bürger für eine vernünftige und umweltfreundlichere Fahrweise wird vorgeschlagen. Hierzu wird vorgeschlagen die Bürger regelmäßig zu informieren. Die Information sollte auch an Schulen erfolgen.</p> <p><b>2.6. Reduzierung der Verkehrsmenge I: Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen</b></p> <p>2.6.1. Nach unserer Ansicht ist es nicht zielführend die B 30, als Hauptschlagader der Region, für den schweren Güterverkehr zu sperren. Insbesondere scheint eine solche Maßnahme dafür geeignet zu sein die auf der B 30 gebündelten Belastungen auf das Umland und damit auf andere Orte zu verteilen. Aber diese Maßnahme wird nach unserer Erfahrung häufig von der Bevölkerung gefordert. Wir schlagen deshalb vor nachfolgend zu prüfen:</p> <p>Ob eine Sperrung der B 30 für den überörtlichen Lkw-Verkehr von der AS Baidt/Baienfurt bis zur B 465 bei Oberessendorf, sowie ebenfalls der Sperrung von potentiellen Ausweichro-</p>	<p>zu 2.5  Der Vorschlag wird zur Kenntnis genommen. Sprintsparurse werden regelmäßig auf Landkreisebene angeboten. Wird noch von Energieagentur geklärt, daher unter Vorbehalt</p> <p>zu 2.6  Auf die laufenden Planungen des Baulastträgers zur Realisierung einer Ortsumgehung oder Untertunnelung wird verwiesen. Diese Maßnahmen sind Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Der Gemeinderat hat am 26.11.2012 die Neukonzeption des Citybus Bad Waldsee ab Dezember 2012 beschlossen. Grundlage waren die Stärkung des Umweltverbunds und die Empfehlungen des Verkehrsentwicklungsplans. Die Fahrangebote wurden erweitert und die Taktung verbessert.</p> <p>Die Ortslagen Mattenhaus, Schellenberg und Englerts sind bereits er-</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<p>uten (in Plan 6 dargestellt) sinnvoll wäre.</p> <p>2.6.2. Steigerung der Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs im Raum Bad Waldsee...</p> <p>2.6.2.1. ...für Kurgäste und Touristen durch die Einführung eines kostenfreien Besuchertickets. Kurgäste und Touristen sollen die Möglichkeit haben den öffentlichen Personennahverkehr kostenfrei zu nutzen.</p> <p>Weiter wird vorgeschlagen die kostenfreie Benutzung im Citybusverkehr auf Ältere, Kinder, Kranke und Behinderte auszudehnen.</p> <p>Damit könnten Kurzstreckenfahrten entfallen.</p> <p>2.6.2.2. ...für Besucher. Es wird vorgeschlagen kostenfreie Parkplätze am Ortseingang auf dem Frauenberg einzurichten und von dort einen kostenfreien Busshuttle in die Innenstadt anzubieten. Eine Verknüpfung mit dem Citybusverkehr könnte erfolgen. Denkbar wäre auch die Möglichkeit in Parkplatznähe Pedelects zu mieten.</p> <p>2.6.2.3. Einbezug der Orte Mattenhaus, Schellenberg und Englerts in den Citybusverkehr. Es wird vorgeschlagen eine Buslinie nach Bedarf über Steinenberg, Michelwinnaden, Englerts, Schellenberg, Mattenhaus und Industriegebiet-Nord/Wasserstall/Hymer-Museum einzu-</p>	folgt.

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<p>richten. Dabei sollten mindestens zwei Fahrten pro Tag vorgesehen werden. Kleinere Busse, sowie Rufbusse könnten eingesetzt werden.</p> <p>2.6.2.4. Um unnötigen Kfz-Verkehr zu vermeiden wird vorgeschlagen beim geplanten Bank- und Supermarkneubau in Reute eine öffentliche Bushaltstelle vorzusehen.</p> <p><b>2.7. Reduzierung der Verkehrsmenge II: Langfristige Maßnahmen</b>  Eine Ortsumgehung ist ein Teil einer Straße, der dazu bestimmt ist einen innerörtlichen städtebaulichen Bereich (Ortsdurchfahrt) vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Eine Ortsumgehung kann nur vom Durchgangsverkehr entlasten. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2025 der Stadt Bad Waldsee wurde ein enormer Anteil an Durchgangsverkehr auf der B 30 festgestellt. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden von uns folgende Maßnahmen vorgeschlagen:</p> <p>2.7.1. B 30 Ortsumgehung Gaisbeuren und Enzisreute  2.7.2. B 30 Verlegung bei Mattenhaus, Schellenberg und Englerts  2.7.3. L 285 Ortsumgehung Reute</p> <p>Für diese Maßnahmen müssen bereits heute die Voraussetzungen mit der Aufnahme in die entsprechende Dinglichkeitskategorie ("Vordringlichen Bedarf") geschaffen werden. Da die Pla-</p>	<p>zu 2.7  Zur Reduzierung der Verkehrsmengen wird in diesem Zusammenhang u. a. auf die Prämissen des Verkehrsentwicklungsplanes Bad Waldsee hingewiesen. Dort findet sich das Szenario Stärkung Umweltverbund mit einem bedeutsamen Rückgang des motorisierten Individualverkehrs. Für die Lärmschwerpunkte B 30 Gaisbeuren und Enzisreute wurden Maßnahmen ausgearbeitet. Der Bereich B 30 Mattenhaus, Schellenberg und Englerts sowie L 285 in Reute sind keine Lärmschwerpunkte.</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<p>nungen noch ausstehen dürfte mit einer Umsetzung nicht in den nächsten 15 bis 20 Jahren zu rechnen sein.</p> <p>2.7.4. Es wird vorgeschlagen zu prüfen, ob lärmmindernde Maßnahmen alleine das Problem der Trennwirkung, von Rückstaus, Ausweichverkehr auf ungeeignete Nebenstraßen und in Wohngebiete, des Schadstoffausstoßes, sowie der Unfallentwicklung insoweit verbessern, dass keine Ortsumgehungen für Gaisbeuren, Enzisreute und Reute mehr notwendig sind.</p> <p><b>2.8. Lärmvorsorge</b> Die Bürger an der B 30 erleben täglich die Auswirkungen hoher Verkehrsbelastung. In dieser Hinsicht ist es nach unserer Auffassung unverantwortlich keine Maßnahmen zur Lärmvorsorge zu ergreifen. Dazu gehört auch die Bebauung im direkten Umfeld einzuschränken. Konkrete schlagen wir vor:</p> <p>2.8.1. Das geplante Baugebiet Frauenberg VI bei Bad Waldsee so weit wie möglich von der B 30 fern zu halten.</p> <p>2.8.2. Das von Gewerbe- in Wohnbaufläche geänderte Areal süd-westlich der B 30, zwischen der L 300 und dem Möserweg, bei Bad Waldsee wieder als Gewerbefläche oder Grünland vorzusehen.</p> <p>2.8.3. Bis zur Genehmigung des Vorentwurfs des</p>	<p>zu 2.8 Für das geplante Baugebiet Frauenberg VI wird im Rahmen der Bebauungsplanerstellung für ausreichenden Lärmschutz gesorgt. Die VVG Bad Waldsee Bergatreute hat den Bereich Waldsee-Ost im Flächennutzungsplan (FNP) als Wohnbaufläche dargestellt. An diese Darstellung ist die Stadt Bad Waldsee gebunden. Die 4. Änderung des FNP's hat die Festlegung von Trassenkorridoren für die West- und Ostumfahrungen von Gaisbeuren und Enzisreute zum Gegenstand. Die Bestandstrasse der B 30 ist durch das straßenrechtliche Bauverbot 40 m links und rechts des Fahrbahnrandes geschützt.</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			Neubaus der B 30 auf dem Gebiet von Bad Waldsee keine neuen Baugebiete direkt an der B 30 und möglichen Trassenkorridoren auszuweisen bzw. in diesen Bereichen keine weitere Wohnbebauung vorzunehmen.	Diese Aspekte sind aber nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.  Die im Weiteren vorgebrachten hier nicht wiederholten Hinweise finden in der Abwägung zur Lärmaktionsplanung Berücksichtigung.