

Erörterung Lärmaktionsplanung 2012

Behandlung der eingegangenen Hinweise und Anregungen zur Lärmaktionsplanung 2012 (Februar 2013)

Beteiligung

Stadtverwaltung Markdorf	Stadt Bad Waldsee Amt für öffentliche Ordnung
Landratsamt Biberach Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz	Gemeinde Vogt Bürgermeisteramt
Stadt Bad Schussenried Bürgermeisteramt	Regionalverband Bodensee-Oberschwaben
DB Services Immobilien GmbH NL Karlsruhe	Landratsamt Ravensburg Straßenbauamt
Stadt Friedrichshafen Amt für Bürgerservice und Umwelt	Regierungspräsidium Tübingen Referat Verkehr
IHK Bodensee-Oberschwaben GB Standortpolitik u. Unternehmensförderung	Stadtverwaltung Überlingen Sachgebiet Stadtplanung
Gemeindeverwaltung Uhdingen-Mühlhofen	Stadtverwaltung Ravensburg
Stadtverwaltung Tett nang	

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

(Anmerkung: es sind keine Stellungnahmen von privaten Personen eingegangen)

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
1	DB Services Immobilien GmbH NL Karlsruhe Bahnhofstr. 5 76137 Karlsruhe	20.02.2013	<p>Die DB Services Immobilien GmbH, als von der Deutschen Bahn AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersende Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme der DB AG als Träger öffentlicher Belange und aller Unternehmensbereiche zum o. g. Verfahren:</p> <p>Gegen die o. g. Planungen bestehen von Seiten der Deutschen Bahn AG hinsichtlich der TöB-Belange keine weiteren Einwendungen. Die Hinweise und Anregungen unserer Stellungnahme vom 14.08.2012 – AZ: TÖB-KAR-12-6710 – sind weiterhin gültig.</p> <p>Wir bitten Sie, uns die Abwägungsergebnisse zu gegebener Zeit zuzusenden und uns an dem Verfahren weiterhin zu beteiligen.</p> <p><i>Stellungnahme 14.08.2012</i> <i>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:</i> <i>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:</i> <i>Die Lärm-Immissionen der Bahn sind bekannt und entschädigungslos zu dulden.</i> <i>Falls für Lärmschutzmaßnahmen Bahnflächen in Anspruch genommen werden, sind entsprechende Anfragen an uns zu</i></p>	Hinweise und Anregungen laut Schreiben 14.08.2012 sind bekannt und werden berücksichtigt. Der Schienenverkehrslärm findet im Lärmaktionsplan keine Berücksichtigung.

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<p><i>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.</i></p>	
2	Stadtverwaltung Überlingen SG Stadtplanung Bahnhofstr. 4 88662 Überlingen	22.02.2013	Wir haben keine Bedenken und Einwendungen.	keine Einwände
3	Landratsamt Ravensburg Straßenbauamt Friedensstr. 6 88212 Ravensburg	26.02.2013	Wir bringen folgende Hinweise und Bedanken vor: Die den Lärmberechnungen zugrunde gelegten Verkehrsbelastungen weichen von den Ergebnissen der amtlichen Verkehrszählungen ab. Insbesondere die angesetzten Schwerverkehrsanteile differenzieren erheblich (B 30 20 % statt 8,9 %, L-Str. 16 % statt 1,4 – 3,4 %).	<p>Prinzipiell sind die gültigen bzw. vorherrschenden Verkehrsdaten einschl. Schwerverkehrsanteilen für die Lärmberechnungen zu verwenden. Diese müssen aber hinsichtlich der Erfassung und Hochrechnung auf den DTV-Wert eine hinreichende erfassungstechnische und statistische Qualität aufweisen. Kurzzeitmessungen (2-4 Stunden) eignen sich hierzu prinzipiell nicht. Liegen keine gesicherten Aussagen zu Schwerverkehr vor, insbesondere auch was dessen Aufteilung in die Zeitanteile Tag und Nacht betrifft, dann sind die Vorgaben der VBUS anzuwenden.</p> <p>Für Bad Waldsee wurden die DTV-Werte laut dem aktuellen Verkehrs-</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<p>Wir geben folgende Hinweise zu den sechs Brennpunkten:</p> <p>Brennpunkt 1 – Wurzacher Straße L 300 - Kreisstraßen sind nicht betroffen</p> <p>Brennpunkt 2 – Friedhofstraße</p>	<p>entwicklungsplan vom September 2010 verwendet. Die verwendeten DTV-Werte beziehen sich auf den Analysefall, der modelltechnisch ermittelt wurde. Die Modelleichung erfolgte anhand umfangreicher Verkehrserhebungen im Stadtgebiet von Bad Waldsee. Die verwendeten Daten sind damit erheblich ortsspezifische als die amtlichen SVZ 2010 Ergebnisse.</p> <p>Zum Schwerverkehr und dessen Aufteilung in Tag- und Nachtanteile wiederum sind nur für zwei Lärmschwerpunkte hinreichend genaue Zählraten vorhanden. Insofern wurden deshalb die Empfehlungen der VBUS in Ansatz gebracht. In diesem Verfahren wird eine Konkretisierung der Schwerverkehrsanteile nicht mehr berücksichtigt. In der Fortschreibung kann der eingebrachte Hinweis Berücksichtigung finden.</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<p>L 316 - Kreisstraßen sind nicht betroffen</p> <p>Brennpunkt 3 – Frauenbergstraße L 275 - Kreisstraßen sind nicht betroffen</p> <p>Brennpunkt 4 – Bahnhofstraße L 275 - Kreisstraßen sind nicht betroffen</p> <p>Brennpunkt 5 – OD Gaisbeuren B 30 - Kreisstraßen sind nicht betroffen</p> <p>Brennpunkt 6 – OD Enzisreute B 30 - Kreisstraßen sind nicht betroffen</p> <p>Wir weisen auf folgende Maßnahmen im Untersuchungsraum einschließlich den Ortsteilen hin: B 30 Gaisbeuren: Vorgesehene Koppelung (Grüne Welle) der Lichtsignalanlagen B 30/ L 285 Fußgängersignalanlagen – Lückenampel Gewerbegebiet Ried</p>	<p>Eine verkehrstechnische Untersuchung hierzu ist von der Stadt Bad Waldsee beauftragt und zurzeit in Bearbeitung. Die Ergebnisse sind für August 2013 zu erwarten. Eine Abstimmung mit der Lärmaktionsplanung ist durch die Stadt Bad Waldsee gesichert.</p>
4	Landratsamt Biberach Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz Rollinstr. 9 88400 Biberach	26.02.2013	Wir haben keine Bedenken und Einwendungen.	keine Einwände
5	Stadt Friedrichshafen Amt für Bürgerservice, Sicherheit und Umwelt	12.03.2013	Wir haben keine Bedenken und Einwendungen.	keine Einwände

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
	Postfach 24 40 88014 Friedrichshafen			
6	Stadt Markdorf Bürgermeister Postfach 12 40 88677 Markdorf	15.03.2013	Von Seiten der Stadt Markdorf werden keine Anregungen vorgebracht, da Belange und Planungsziele nicht berührt werden. wir bedanken uns für die Möglichkeit eine Stellungnahme abzugeben.	keine Einwände
7	Stadt Ravensburg Bauordnungsamt Postfach 21 80 88191 Ravensburg	18.03.2013	Die Stadt Ravensburg nimmt zum Entwurf des Lärmaktionsplanes Bad Waldsee wie folgt Stellung: Die Maßnahmen des Lärmaktionsplanes Bad Waldsee dürfen in Verbindung mit den Maßnahmen des Lärmaktionsplanes Ravensburg zu keinen relevanten Mehrbelastungen auf Straßen der Stadt Ravensburg führen. wir gehen davon aus, dass im weiteren Verfahrensverlauf eine verkehrliche Abschätzung von Maßnahmen mit überörtlichen Auswirkungen vorgenommen wird und bitten gegebenenfalls um weitere Beteiligung am Verfahren.	Nach den Ergebnissen des Verkehrsentwicklungsplans Bad Waldsee würden für Ravensburg allenfalls marginale Veränderungen im Schwerverkehr durch den LAP auftreten. Mögliche neue Anschlussstellen an die B30 werden zudem in der Planfeststellung bezüglich möglicher großräumiger Verkehrsverlagerungen bewertet. Die Stadt Ravensburg erhält in der Planfeststellung Gelegenheit zur Stellungnahme.
8	Stadt Bad Schussenried Bürgermeisteramt Wilhelm-Schuss-Str. 36 88427 Bad Schussenried	18.03.2013	Wir haben keine Bedenken und Einwendungen.	keine Einwände

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
9	Stadt Bad Waldsee Amt für öffentliche Ordnung Ravensburger Str. 2 88339 Bad Waldsee	19.03.2013	<p>Die untere Straßenverkehrsbehörde ist für die Prüfung zuständig, ob und welche Straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Lärmbekämpfung in Frage kommen. Die Prüfung muss unter Beachtung der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) und dem Erlassung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 23.03.2012 (Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung) sowie dem Erlass des Regierungspräsidiums Tübingen vom 12.11.2010 (straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen) erfolgen.</p> <p>Kommt die Straßenverkehrsbehörde unter Beteiligung der Straßenbaubehörde und der Polizei zu dem Ergebnis, dass die im Entwurf des Lärmaktionsplanes aufgeführten Maßnahmen zur Lärmbekämpfung in Frage kommen, muss sie die Zustimmung des Regierungspräsidiums Tübingen einholen.</p> <p>Für eine Entscheidung über die im Entwurf des Lärmaktionsplanes aufgeführten Maßnahmen bedarf es insbesondere der Vorlage folgender Unterlagen, welche dann auch dem Vorschlag für die Straßenverkehrsbehörde an das Regierungspräsidium beizulegen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Karte oder Luftbild mit Markierung der Häuser, bei denen eine Überschreitung der Richtwerte vorliegt. • Lärmberechnung nach RLS-90 oder die gemäß Erlass mit Ab- und Zuschlägen umgerechneten VBUS-Werte für die einzelnen Häuser und der jeweiligen 	Für die Aufstellung des LAP gilt alleine die Umgebungslärmrichtlinie und die zur Umsetzung getroffene Regelung (z. B. VBUS u.a.). Nationale Regelungen mögen für die Umsetzung eine Rolle spielen, nicht aber für die Aufstellung des Plans (s. a. „Kooperationserlass“).

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<p>Abweichung zu den Richtwerten (Beachtung und Angabe der Nutzungsart des Gebietes).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Angabe der erwarteten Pegelminderung durch die Maßnahme. • Angabe, ob in dem betreffenden Bereich Lärmsanierungsmaßnahmen stattgefunden haben, wenn ja, an welchen Gebäuden, und Angabe, welche Lärmsanierungsmaßnahmen geplant sind. <p>Es wird für erforderlich angesehen, dass diese Unterlagen von einem Fachbüro erstellt werden.</p> <p>Für die im Brennpunkt Bahnhofstraße vorgesehene Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist zudem ein von einem Fachbüro zu erstellendes Gutachten zu eventuellen Verkehrsverlagerungen auf die Biberacher Straße (L 300) vorzulegen.</p> <p>Für die Ortsdurchfahrt Gaisbeuren ist zusätzlich zu den</p>	<p>Mögliche Verkehrsverlagerungen wurden mit Hilfe des Verkehrsmodells überprüft. Es ergeben sich Verlagerungseffekte von plus 500 Kfz/24h (entspricht + 13 %) in der Biberacher Straße und minus 900 Kfz/24h (-11%) in der Bahnhofstraße. Die Erhöhung in der Biberacher Straße von + 500 Kfz/24h bedingt eine Emissionserhöhung von 0,6 dB(A), was unterhalb der Wahrnehmungsschwelle liegt. Es werden daher keine Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Die Minderung der Emissionen in der Bahnhofstraße beläuft sich auf 0,5 dB(A).</p> <p>Diese Untersuchung ist beauftragt</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			oben angeführten Daten eine Verkehrsuntersuchung über die Leistungsfähigkeit im Hinblick auf die im Entwurf des Lärmaktionsplans für diesen Brennpunkt vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen durchzuführen. Unabhängig hiervon wird für diese Örtlichkeit auch die Einbindung der vorgeschlagenen Maßnahmen in die vom Bauamt der Stadt Bad Waldsee bereits bei einem Fachbüro in Auftrag gegebene konzeptionelle Analyse der verkehrlichen Probleme mit Lösungsvorschlägen angeregt.	und derzeit in der Bearbeitung.
10	Gemeinde Vogt Bürgermeisteramt Kirchstr. 11 88264 Vogt	20.03.2013	<p>Wir nehmen Bezug auf das Schreiben der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH vom 15.02.2013 und bedanken uns für die Beteiligung zum Lärmaktionsplan Bad Waldsee mit Ortsteilen. Sie bitten, die Stellungnahme auf die definierten Brennpunkte zu beziehen.</p> <p>Der Gemeinderat der Gemeinde Vogt hat sich in seiner Sitzung vom 13.03.2013 mit dem vorliegenden Planentwurf befasst. Auf der Grundlage des Gemeinderatsbeschlusses nehmen wir hierzu wie folgt Stellung:</p> <p>Wir gehen davon aus, dass die angedachten Maßnahmen überwiegend die Stadt Bad Waldsee betreffen. Gleichwohl sind Änderungen der Verkehrsströme nicht auszuschließen und können von uns auf der Basis der vorliegenden Unterlagen derzeit nicht abschließend beurteilt werden, beispielsweise eventuelle zusätzliche bzw. sich verlagernde Verkehre zur A 96 durch die Gemeinde Vogt.</p> <p>Wir bitten deshalb für eine abschließende Stellungnahme um nähere ergänzende Informationen/ Untersuchungen/ Daten/ Aussagen wie sich die geplanten Maßnahmen (z. B. Anbindung der L 316 an die B 30, Geschwindigkeitsreduzierungen, eventuelle Nachfahrverbote) auf die Verkehrsströ-</p>	<p>Großräumigen Auswirkungen auf die Gemeinde Vogt sind nicht zu erwarten und wären lärmtechnisch nicht relevant, sie können aber andererseits ohne weitergehende, kostenaufwendige Analysen nicht gesichert ausgeschlossen werden. Wir bieten hierzu einen fachlichen Austausch mit dem für die Stadt Bad Waldsee tätigen Verkehrsplanungsbüro an. Im Rahmen des vorliegenden LAP werden keine gesonderten, großräumi-</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<p>me und Verkehrszahlen hinsichtlich des Gemeindegebiets der Gemeinde Vogt auswirken könnten.</p> <p>Gerne nehmen wir anschließend nochmals Stellung.</p> <p>Wir bedanken uns im Voraus und stehen Ihnen für Rückfragen gerne zur Verfügung.</p>	<p>gen Verkehrsanalysen durchgeführt.</p>
11	<p>Regierungspräsidium Tübingen Referat Verkehr PF 26 66 72016 Tübingen</p>	20.03.2013	<p>Vielen Dank für die Gelegenheit, zum Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Bad Waldsee erneut Stellung zu nehmen.</p> <p><u>zu B.1.4. Tabelle 1 Verkehrsbelastungen (Seite 22):</u> Zunächst ist festzustellen, dass die der Lärmkartierung der Stadt Biberach zugrunde gelegten Verkehrsdaten hinsichtlich des Schwerverkehrsanteils (SV-Anteil) nicht mit den Ergebnissen der bundesweiten Verkehrszählung übereinstimmen. Es wird daher gebeten, die Unterschiede zu erläutern.</p> <p>Der SV-Anteil in % ist für alle Bereiche deutlich zu hoch angegeben. In der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 sowie im Verkehrsmonitoring 2010 beträgt der SV-Anteil 11 %. Die folgende Auflistung und Gegenüberstellung macht die Differenzen deutlich (grau hinterlegt).</p>	<p>Die Daten der bundesweiten Verkehrszählung stammen überwiegend aus Außerortszählstellen, in Bad Waldsee u.a. von der B30. Die verwendeten Verkehrszahlen sind dem Verkehrsentwicklungsplan entnommen, dem zahlreiche innerörtliche Erhebungen zugrunde liegen. Es wurde im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Bad Waldsee ein örtliches Verkehrsmodell unter Abgleich mit den amtlichen Zählergebnissen erstellt. Diese Daten weisen eine höhere Genauigkeit für die innerörtlichen Straßen auf.</p> <p>Zum Schwerverkehr und dessen Aufteilung in Tag- und Nachtanteile sind für zwei von sechs Lärmschwerpunkten hinreichend genaue Zähldaten vorhanden. Insofern wur-</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag																																																																																																																																																																																	
			<table border="1" data-bbox="763 316 1538 847"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Straße</th> <th rowspan="2">Name</th> <th colspan="2">Angaben aus Tabelle 1</th> <th colspan="3">Angaben aus SVZ 2010 und Verkehrsmonitoring 2010</th> <th colspan="2">Differenz</th> </tr> <tr> <th>Bestandsverkehr 2009 [Kfz/24h]</th> <th>SV-Anteil [%]</th> <th>DTV [Kfz/24h]</th> <th>SV [Fz/24h]</th> <th>SV-Anteil [%]</th> <th>Zählstelle</th> <th>DTV [Kfz/24h]</th> <th>SV-Anteil [%]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>B 30</td><td>Englerts</td><td>13.800</td><td>20,0</td><td>13.600</td><td>1.366</td><td>10,0</td><td>8024-1102</td><td>200</td><td>10,0</td></tr> <tr><td>B 30</td><td>Schellenberg</td><td>13.800</td><td>20,0</td><td>13.600</td><td>1.366</td><td>10,0</td><td>8024-1102</td><td>200</td><td>10,0</td></tr> <tr><td>B 30</td><td>Mattenhaus</td><td>13.800</td><td>20,0</td><td>13.600</td><td>1.366</td><td>10,0</td><td>8024-1102</td><td>200</td><td>10,0</td></tr> <tr><td>B 30</td><td>Abschnitt von Biberacher Str. bis Frauenbergstr.</td><td>11.400</td><td>20,0</td><td>11.272</td><td>1.237</td><td>11,0</td><td>8024-1101</td><td>128</td><td>9,0</td></tr> <tr><td>B 30</td><td>OD Gaisbeuren</td><td>20.200</td><td>20,0</td><td>18.154</td><td>1.561</td><td>8,6</td><td>8024-1100</td><td>2.046</td><td>11,4</td></tr> <tr><td>B 30</td><td>OD Enzisreute</td><td>20.400</td><td>20,0</td><td>21.280</td><td>1.603</td><td>7,5</td><td>8124-1100</td><td>880</td><td>12,5</td></tr> <tr><td>L 275</td><td>Aulendorfer Str.</td><td>8.700</td><td>16,0</td><td>6.804</td><td>197</td><td>3,0</td><td>8024-1209</td><td>2.096</td><td>13,0</td></tr> <tr><td>L 275</td><td>Bahnhofstr. nördl. Biberacher Str.</td><td>8.100</td><td>16,0</td><td>6.604</td><td>197</td><td>3,0</td><td>8024-1209</td><td>1.496</td><td>13,0</td></tr> <tr><td>L 275</td><td>Bleichstr.</td><td>11.100</td><td>16,0</td><td>9.298</td><td>232</td><td>2,5</td><td>8024-1210</td><td>1.802</td><td>13,5</td></tr> <tr><td>L 275</td><td>Frauenbergstr.</td><td>11.800</td><td>16,0</td><td>9.298</td><td>232</td><td>2,5</td><td>8024-1210</td><td>2.502</td><td>13,5</td></tr> <tr><td>(L 285)</td><td>OD Reute</td><td>8.400</td><td>16,0</td><td>6.482</td><td>241</td><td>3,7</td><td>8124-1200</td><td>1.918</td><td>12,3</td></tr> <tr><td>L 300</td><td>Wurzacher Str.</td><td>8.500</td><td>16,0</td><td>8.598</td><td>120</td><td>1,4</td><td>8024-1211</td><td>98</td><td>14,6</td></tr> <tr><td>L 300</td><td>Muschgaystr. / Am Stadtgraben</td><td>8.600</td><td>16,0</td><td>8.598</td><td>120</td><td>1,4</td><td>8024-1211</td><td>2</td><td>14,6</td></tr> <tr><td>L 316</td><td>Friedhofstr.</td><td>10.800</td><td>16,0</td><td>6.070</td><td>182</td><td>3,0</td><td>8024-1214</td><td>4.730</td><td>13,0</td></tr> <tr><td>-</td><td>Schützenstr.</td><td>11.700</td><td>7,0</td><td>k.A.</td><td>k.A.</td><td>k.A.</td><td>k.A.</td><td>k.A.</td><td>k.A.</td></tr> <tr><td>-</td><td>Bahnhofstr.</td><td>9.000</td><td>7,0</td><td>k.A.</td><td>k.A.</td><td>k.A.</td><td>k.A.</td><td>k.A.</td><td>k.A.</td></tr> </tbody> </table> <p data-bbox="754 863 1547 1029">Tabelle Gegenüberstellung Zwar handelt es sich bei den Daten für die L 275 und L 300 nur um Schätzungen, die auf der Zählung 2005 beruhen, dennoch sind die Schwerverkehrsanteile auch auf diesen Straßen nicht plausibel.</p> <p data-bbox="754 1066 1547 1232"><u>zu B.1.7.5. Brennpunkt 1 – OD Gaisbeuren:</u> Der SV-Anteil ist i.d.R. am Tag und in Nacht unterschiedlich und nicht wie hier angegeben für Tag und Nacht 20 % gleich. Außerdem sind 20 % nicht plausibel und bereits wie oben erwähnt zu begründen.</p>	Straße	Name	Angaben aus Tabelle 1		Angaben aus SVZ 2010 und Verkehrsmonitoring 2010			Differenz		Bestandsverkehr 2009 [Kfz/24h]	SV-Anteil [%]	DTV [Kfz/24h]	SV [Fz/24h]	SV-Anteil [%]	Zählstelle	DTV [Kfz/24h]	SV-Anteil [%]	B 30	Englerts	13.800	20,0	13.600	1.366	10,0	8024-1102	200	10,0	B 30	Schellenberg	13.800	20,0	13.600	1.366	10,0	8024-1102	200	10,0	B 30	Mattenhaus	13.800	20,0	13.600	1.366	10,0	8024-1102	200	10,0	B 30	Abschnitt von Biberacher Str. bis Frauenbergstr.	11.400	20,0	11.272	1.237	11,0	8024-1101	128	9,0	B 30	OD Gaisbeuren	20.200	20,0	18.154	1.561	8,6	8024-1100	2.046	11,4	B 30	OD Enzisreute	20.400	20,0	21.280	1.603	7,5	8124-1100	880	12,5	L 275	Aulendorfer Str.	8.700	16,0	6.804	197	3,0	8024-1209	2.096	13,0	L 275	Bahnhofstr. nördl. Biberacher Str.	8.100	16,0	6.604	197	3,0	8024-1209	1.496	13,0	L 275	Bleichstr.	11.100	16,0	9.298	232	2,5	8024-1210	1.802	13,5	L 275	Frauenbergstr.	11.800	16,0	9.298	232	2,5	8024-1210	2.502	13,5	(L 285)	OD Reute	8.400	16,0	6.482	241	3,7	8124-1200	1.918	12,3	L 300	Wurzacher Str.	8.500	16,0	8.598	120	1,4	8024-1211	98	14,6	L 300	Muschgaystr. / Am Stadtgraben	8.600	16,0	8.598	120	1,4	8024-1211	2	14,6	L 316	Friedhofstr.	10.800	16,0	6.070	182	3,0	8024-1214	4.730	13,0	-	Schützenstr.	11.700	7,0	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	-	Bahnhofstr.	9.000	7,0	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	<p data-bbox="1554 309 2045 379">den deshalb die Empfehlungen der VBUS in Ansatz gebracht.</p> <p data-bbox="1554 411 2045 481">In der Fortschreibung wird der Hinweis berücksichtigt werden.</p> <p data-bbox="1554 1091 2045 1295">Es wurde der SV-Ansatz nach VBUS für Bundesstraßen verwendet. Der Schwerverkehr auf Bundesstraße ist auch nach RLS-90 Tag und Nacht gleich. Der SV-Anteil von 20 % wird in dieser Höhe als plausibel erachtet.</p>
Straße	Name	Angaben aus Tabelle 1				Angaben aus SVZ 2010 und Verkehrsmonitoring 2010			Differenz																																																																																																																																																																												
		Bestandsverkehr 2009 [Kfz/24h]	SV-Anteil [%]	DTV [Kfz/24h]	SV [Fz/24h]	SV-Anteil [%]	Zählstelle	DTV [Kfz/24h]	SV-Anteil [%]																																																																																																																																																																												
B 30	Englerts	13.800	20,0	13.600	1.366	10,0	8024-1102	200	10,0																																																																																																																																																																												
B 30	Schellenberg	13.800	20,0	13.600	1.366	10,0	8024-1102	200	10,0																																																																																																																																																																												
B 30	Mattenhaus	13.800	20,0	13.600	1.366	10,0	8024-1102	200	10,0																																																																																																																																																																												
B 30	Abschnitt von Biberacher Str. bis Frauenbergstr.	11.400	20,0	11.272	1.237	11,0	8024-1101	128	9,0																																																																																																																																																																												
B 30	OD Gaisbeuren	20.200	20,0	18.154	1.561	8,6	8024-1100	2.046	11,4																																																																																																																																																																												
B 30	OD Enzisreute	20.400	20,0	21.280	1.603	7,5	8124-1100	880	12,5																																																																																																																																																																												
L 275	Aulendorfer Str.	8.700	16,0	6.804	197	3,0	8024-1209	2.096	13,0																																																																																																																																																																												
L 275	Bahnhofstr. nördl. Biberacher Str.	8.100	16,0	6.604	197	3,0	8024-1209	1.496	13,0																																																																																																																																																																												
L 275	Bleichstr.	11.100	16,0	9.298	232	2,5	8024-1210	1.802	13,5																																																																																																																																																																												
L 275	Frauenbergstr.	11.800	16,0	9.298	232	2,5	8024-1210	2.502	13,5																																																																																																																																																																												
(L 285)	OD Reute	8.400	16,0	6.482	241	3,7	8124-1200	1.918	12,3																																																																																																																																																																												
L 300	Wurzacher Str.	8.500	16,0	8.598	120	1,4	8024-1211	98	14,6																																																																																																																																																																												
L 300	Muschgaystr. / Am Stadtgraben	8.600	16,0	8.598	120	1,4	8024-1211	2	14,6																																																																																																																																																																												
L 316	Friedhofstr.	10.800	16,0	6.070	182	3,0	8024-1214	4.730	13,0																																																																																																																																																																												
-	Schützenstr.	11.700	7,0	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.																																																																																																																																																																												
-	Bahnhofstr.	9.000	7,0	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.																																																																																																																																																																												

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<p><u>zu B.1.6 (S. 24):</u> Auf welcher Regelungsgrundlage in Abschnitt das Verfahren für die Ermittlung der Belastetenzahlen modifiziert wurde, ist nicht nachvollziehbar und nicht allein durch eine „spätere Öffentlichkeitsbeteiligung“ oder eine gesteigerte „Akzeptanz der Maßnahme“ zu rechtfertigen.</p> <p>Diese Modifizierung führt zu einer unrealistischen Steigerung der Zahl der Belasteten. So fällt die Zahl der über den Auslösewerten Belasteten aller betrachteten Straßenabschnitte etwa drei bis vier Mal so hoch aus wie nach dem Regelverfahren. Es ist nicht anzunehmen, dass sich alle Bewohner eines Gebäudes Tag und Nacht am lautesten Punkt des Gebäudes aufhalten. Die Belastetenzahlen sollten daher auf die nach Abschnitt 3.4 der VBEB beschränkt werden.</p> <p>Als Straßenbaulastträger geben wir folgende Stellungnahme ab: Eine Umsetzung der im Lärmaktionsplan vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen, wird, soweit das Regierungspräsidium Straßenbaulastträger ist, nur möglich sein, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> • eine Berechnung nach der RLS-90 bzw. die vereinfachte Berechnung mit Hilfe von Ab- und Zuschlägen ergibt, dass die abgesenkten Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten sind, 	<p>Die Stadt Bad Waldsee hält das Berechnungsverfahren nach der VBEB für nicht sachgerecht. Bei der Siedlungsstruktur im ländlichen Raum ist die Verteilung der Betroffenen auf getrennte Fassaden nicht wirklichkeitsgerecht. Durch die VBEB wird die Zahl der Betroffenen minimiert, was der Zielsetzung der Lärmaktionsplanung widerspricht. Die Stadt Bad Waldsee legt daher das von ihr dargestellte modifizierte Verfahren zugrunde. Dies ist möglich, da die VBEB nach der 34. BImSchV nur für die Lärmkartierung, nicht aber für die Lärmaktionsplanung dient.</p> <p>Das Regierungspräsidium selbst ist nicht Straßenbaulastträger. Straßenbaulastträger sind die Bundesrepublik Deutschland und das Land Baden-Württemberg. Die Stadt Bad Waldsee teilt die Auffassung nicht, dass aktive Schallschutzmaßnahmen nur dann zulässig sind, wenn die abgesenkten Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten sind. Diese Rechtsfrage betrifft allerdings die Umsetzung und nicht die Aufstel-</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<ul style="list-style-type: none"> • im Falle von vorgeschlagenen passiven Lärmminde- rungsmaßnahmen die Voraussetzungen einer Lärm- sanierung nach der VLärmSchR 97 mit allen bisher- igen Anpassungen, Ergänzungen und aktuellen Re- gelung erfüllt werden, • ausreichende Haushaltsmittel des Bundes bzw. des Landes zur Verfügung stehen. <p><u>zu B.1.7. Tabelle 2 Bewertung von Pegelbereichen (Seite 26):</u> Die in Tabelle 2 beschriebenen Hintergründe zur Bewertung der Pegelbereiche sind für Bürger schwer verständlich. Es ist nicht ersichtlich, dass die erwähnten „Sanierungswerte“ (die korrekt „Auslösewerte für Lärmsanierung“ heißen) für Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Straßen gelten und die Vorsorgewerte der 16. BImSchV nur bei Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen unmittelbar anwendbar sind. Zudem müssen die nach VBUS berechneten Pegel noch in solche nach dem Rechenverfahren RLS-90 umgerechnet werden, um sie mit den Auslösewerten für die Lärmsanierung und den Vorsorgewerten nach der 16. BImSchV vergleichen zu können.</p> <p><u>zu B.5.1.2.1.3. Lärmschutzwände/-wälle (Seite 54):</u> Die in Aussicht gestellten Pegelminderungen von bis zu 20 dB(A) durch Lärmschutzwände/-wälle sind aus fachkundiger Sicht überzogen. Die RLS-90 geht als obere Grenze zur Minderung von Schallimmissionen durch Abschirmeinrichtungen von 15 dB(A) aus. Für eine derart hohe Minderung</p>	<p>lung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Passive Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster, Lärmschutzwände) sind im LAP nicht geplant bzw. enthalten</p> <p>wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Der Hinweis wird übernommen. Als obere Grenze der Wirkungen von Lärmschutzwänden wird ein Wert von 15 dB(A) aufgenommen. Im Übrigen setzt der Lärmaktionsplan von</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<p>von Immissionspegel braucht es entweder enorm hohe Lärmschutzeinrichtungen, die sich gegenüber städtebaulichen Belangen nicht mehr rechtfertigen lassen, oder einen solch kurzen Abstand zwischen Abschirmeinrichtung und Immissionsort, dass eine dauerhafte Verschattung unvermeidbar und nicht wünschenswert scheint.</p> <p><u>zu B.5.1.2.1.4. Straßenraumgestaltung (Seite 54):</u> Bei der vorgeschlagenen „Verjüngung der Fahrbahn“ können den aufgezeigten Synergieeffekten Beeinträchtigungen der Flüssigkeit des Verkehrs und der Verkehrssicherheit gegenüber stehen, die in jedem Einzelfall abzuwägen sind. Der dadurch erlangte Effekt, den Abstand des Fahrstreifens (Emissionsort) zum Immissionsort zu vergrößern, bringt, wie im Lärmaktionsplan beschrieben nur minimale Pegelminde- rungen.</p> <p><u>zu B.5.1.2.2. Maßnahmen des passiven Schallschutzes (Seite 54):</u> Bei den Maßnahmen des passiven Schallschutzes sollte der Hinweis aufgenommen werden, dass an bestehenden Straßen im Rahmen der Lärmsanierung kein Rechtsanspruch auf Schallschutzmaßnahmen besteht, sondern diese als freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers (Bund oder Land) nur im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haus- haltsmittel gewährt werden können und dafür die Vorausset- zungen des Teil D der VLärmSchR 97 erfüllt sein müssen.</p>	<p>Bad Waldsee keine Lärmschutzwän- de fest.</p> <p>Da im Lärmaktionsplan der Stadt Bad Waldsee keine passiven Lärm- schutzmaßnahmen vorgesehen sind, ist eine Ergänzung des Planes nicht erforderlich.</p> <p>Die Notwendigkeit einer Abwägung von Sicherheit und Wirkung ist richtig und wurde beachtet. Maßnahmen dieser Art sind nicht im LAP enthal- ten.</p> <p>Der Lärmaktionsplan konkretisiert nach § 45 Abs. 9 StVO die besonde- re Gefahrenlage.</p> <p>Hinweis wurde zur Kenntnis genom- men. Es erfolgt keine Ergänzung im Lärmaktionsplan.</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<p><u>zu B.5.1.2.4.3. Verstetigung des Verkehrs (Seite 56):</u> Es wird angemerkt, dass ein Rückbau des Straßenquerschnittes bei gleichzeitiger Einrichtung von Abbiegespuren an Knotenpunkten, wie im zweiten Abschnitt angeregt, nur in den Fällen zweckmäßig ist, bei denen die Kapazitäten der vorhandenen Fahrstreifen infolge starker Abbiegeströme überschritten werden und sich durch die Schaffung eines neuen Abbiegestreifens die Leistungsfähigkeit des gesamten Knotenpunktes steigern lässt. Dies ist in jedem Einzelfall zu überprüfen und nachzuweisen und kann nicht pauschal abgehandelt werden.</p> <p>Als höhere Straßenverkehrsbehörde weisen wir weiterhin auf Folgendes hin:</p> <p><u>zu B.4.2. (Seite 49):</u> Nach § 45 Abs. 9 Straßenverkehrsordnung ist Voraussetzung für Beschränkungen des fließenden Verkehrs wie Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verkehrsverbote eine „das allgemeine Risiko erheblich übersteigende Gefahrenlage“. Dies ist ein auslegungsbedürftiger Rechtsbegriff, der gerichtlich voll nachprüfbar ist und nicht von der Stadt selbst definiert werden kann. Die Straßenverkehrsbehörde ist daher nicht an die Definition im jeweiligen Lärmaktionsplan gebunden.</p> <p>Im Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 23.03.2012 „Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung“ ist dargelegt, dass von einer überdurchschnittlichen Gefahrenlage im Regelfall auszugehen ist, wenn 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten sind und zwar um-</p>	<p>Hinweis wurde zur Kenntnis genommen. Es erfolgt keine Ergänzung im Lärmaktionsplan.</p> <p>Sachverhalt wurde zur Kenntnis genommen. Es erfolgt keine Textänderung im LAP.</p> <p>Der Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur ist der Stadt Bad Waldsee bekannt. Wie das Regierungspräsidium zutreffend feststellt, sind nach dem Kooperationserlass nicht die absoluten Lärm-</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<p>gerechnet in RLS90-Werte. Wenn eine große Anzahl von Betroffenen mit Pegelwerten über 70/60 dB(A) belastet sind, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Bei Werten ab 73/63 dB(A) reduziert sich das Ermessen grundsätzlich zur Durchführung von Maßnahmen. Maßnahmen unter diesen Pegelwerten kommen nur in Ausnahmefällen in Betracht, wenn aus speziellen, ortsbezogenen Gründen diese Pegel unzumutbar sind.</p> <p>Wenn die Lärmpegel überschritten sind, muss für jeden Lärmschwerpunkt eine Abwägung stattfinden, in die vor allem folgende Kriterien einfließen müssen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wie weit ist der Lärmpegel überschritten? • Wie viele Menschen sind davon betroffen? • Welche anderen Maßnahmen kommen in Betracht? • Welche Verkehrsbedeutung hat die Straße? • Sind durch die Temporeduzierung Staus oder ist eine Verschlechterung der Luftqualität zu befürchten? • Ist dadurch Ausweichverkehr in andere, bislang weniger belastete Straßen zu erwarten? <p>Insofern sind hier Entscheidungen aufgrund des Managementansatzes und planerische Erwägungen nur eingeschränkt möglich.</p> <p><u>zu B.5.1.2.5.3. Bauleitplanung (Seite 58):</u> Maßnahmen im Zusammenhang mit der Bauleitplanung nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB können nur innerhalb des Baugebietes getroffen werden und auch nur dann, wenn sie die <u>Widmung</u> von Verkehrsflächen betreffen. Sie können nicht verkehrsrechtliche Anordnungen wie z. B. eine</p>	<p>werte alleine ausschlaggebend. Auch unterhalb der genannten Werte können in Lärmaktionsplänen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden.</p> <p>Die notwendigen Abwägungen sind für den LAP durchgeführt worden. Die genannten Aspekte und Fragen sind behandelt worden. Die Ergebnisse sind im vorliegenden Lärmaktionsplan enthalten.</p> <p>Die bauleitplanerischen Festsetzungen zur Lärminderung sind im Text des Lärmaktionsplanes zutreffend wiedergegeben. Das Recht der Bauleitplanung erlaubt den Gemeinden</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<p>Geschwindigkeitsbeschränkung zum Gegenstand haben. Das in der Fußnote zitierte Urteil des VGH Baden-Württemberg beschäftigt sich mit dem Verhältnis zwischen BauGB und Straßenrecht und verweist insofern auf § 5 Abs. 6 S. 1 Straßengesetz, nicht auf das Straßenverkehrsrecht.</p> <p><u>zu B.5.1.3 Maßnahmenkonzept Straßenverkehr (Seite 63):</u></p> <p>B.5.1.3.1 Lärmschwerpunkt L 300 Bad Wurzacher Straße: Da keine Überschreitung von 70/60 dB(A) vorliegt, ist davon auszugehen, dass die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h nicht vorliegen, zumal bei der Umrechnung von L_{Den} noch 1 dB(A) abgezogen, wenn auch für Lichtsignalanlagen evtl. noch etwas dazugerechnet werden muss.</p> <p>B.5.1.3.2 Lärmschwerpunkt L 316 Friedhofstraße: Nach der Kartierung der LUBW ist auch hier keine Überschreitung von 70 dB(A) erkennbar. Der Unterschied ist vermutlich auf die höchst unterschiedlichen Verkehrsdaten zurückzuführen.</p>	<p>Maßnahmen im Bebauungsplan festzusetzen. Derzeit sind Maßnahmen in Bebauungsplänen der Stadt Bad Waldsee nicht vorgesehen. Ob künftig derartige Maßnahmen in Bebauungsplänen aufgenommen werden, ist offen.</p> <p>Am Tage wurden an mehreren Gebäuden der ersten Baureihe Werte von 70 dB(A) festgestellt (siehe LAP, Abschnitt B1.7.1). Nachts sind Werte von knapp 60 dB(A), ebenfalls an mehreren Gebäuden, ausgewiesen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung würde eine Unterschreitung der 70/60 Grenzwerte bewirken. Der Maßnahmenvorschlag bleibt Bestandteil des LAP.</p> <p>Der Kartierung für den LAP liegen andere Verkehrsdaten zugrunde. Insofern sind die Ergebnisse nicht vergleichbar. Laut LAP (Abschnitt B.17.2) werden die Grenzwerte 70/60 mehrfach überschritten. Wie bereits ausgeführt (siehe erster Punkt Einwendung RP Tübingen) weisen sind die verwendeten Verkehrsdaten eine höhere Genauigkeit</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<p>B.5.1.3.3. Lärmschwerpunkt L 275 Frauenbergstraße: Sollten die Lärmpegel bei zutreffendem DTV und Schwerverkehrsanteil immer noch deutlich über 70/60 dB(A) liegen, käme eine Geschwindigkeitsbeschränkung in Betracht. Nach der Kartierung der LUBW ist jedoch an kaum einem Gebäude der Pegel von 70 dB(A) tags, bzw. 60 dB(A) nachts überschritten.</p> <p>B.5.1.3.4. Lärmschwerpunkt L 275 Bahnhofstraße: Nach der Kartierung der LUBW ist von Lärmpegeln über 70/60 dB(A) eher in der Biberacher Straße als in der Bahnhofstraße auszugehen, wobei die LUBW die Bahnhofstraße nicht kartiert hat, weil dort der DTV unter 8.100 Kfz/24 h liegt.</p> <p>B.5.1.3.5. Lärmschwerpunkte B 30 Gaisbeuren: Nach der Kartierung der LUBW liegen wenige Gebäude in Bereichen über 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Für die Tagwerte muss noch die Umrechnung in RLS90-Werte durch Abzug von 2 dB(A) und ggf. Aufschläge Lichtsignalanlagen vorgenommen werden, was die Anzahl der Gebäude, wo 70 dB(A) überschritten ist, vermutlich noch senkt. Hier wird eine sorgfältige Abwägung mit der Verkehrsbedeutung der Straße erforderlich.</p>	<p>auf als die SVZ 2010-Ergebnisse. dto. Die im Rahmen des LAP festgestellten Lärmpegel sind Grundlage für die vorgeschlagenen Maßnahmen.</p> <p>Hier lag ein Kartierungsfehler der LUBW vor, der zwischenzeitlich korrigiert wurde.</p> <p>In der OD Gaisbeuren sind erhebliche Lärmbeeinträchtigungen zu verzeichnen. Einzelwerte gehen bis zu 79 dB(A) am Tage und 70 dB(A) nachts (siehe LAP, Tab. 7 in Abschnitt B.1.7.5). Zurzeit wird zur fachlichen Untersetzung und Findung wirksamer Maßnahmen eine mikroskopische Verkehrsanalyse und verkehrstechnische Untersuchung im Auftrag der Stadt Bad Waldsee erstellt.</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
12	IHK Bodensee-Oberschwaben GB Standortpolitik u. Unternehmensförderung Lindenstr. 2 88250 Weingarten	22.03.2013	<p>Wir danken Ihnen für das Schreiben der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft vom 15. Februar 2013 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 bekannten Unterlagen erlauben wir uns fristgerecht folgende Anmerkungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="808 651 1538 783">1. Hinsichtlich unserer grundsätzlichen Bedenken gegen Verkehrsbeschränkungen im Zuge der Aufstellung des Lärmaktionsplanes verweisen wir auf unsere Stellungnahme vom 17. August 2012. <li data-bbox="808 855 1538 1121">2. Wir betonen erneut, dass wir Maßnahmen, die eine Lärminderung von weniger als 3 dB(A) bewirken, als nicht zielführend erachten, weil sie vom menschlichen Ohr quasi nicht wahrgenommen werden, es sei denn, auf eine solche Maßnahme kann komplettär zu anderen Maßnahmen nicht verzichtet werden und in Summe werden mehr als 3 dB(A) Lärminderung erzielt. <li data-bbox="808 1297 1538 1388">3. Die IHK sieht insbesondere verkehrsbeschränkende Maßnahmen auf Bundes- und Landesstraßen kritisch. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 	<p>Diese Untersuchung ist in Bearbeitung</p> <p>die bereits erfolgte Abwägung hierzu ist unter der letzten, mit „/“ gekennzeichneten, Nummer dieser Liste auf Seite 22ff zu finden (kursiv gedruckt)</p> <p>Es besteht nicht die Notwendigkeit durch eine Maßnahme 3 dB(A)-Minderung zu erzielen. Auch besteht keine Forderung in Summe 3 dB(A) Minderung zu erzielen. Auch eine Minderung um weniger als 3 dB(A) kann sinnvoll für die Betroffenen sein. Nach dem Kooperationserlass sind auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A) zu akzeptieren.</p> <p>Diese Untersuchung ist in Bearbeitung</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<p>Hauptverkehrsstraßen stehen der besonderen Verkehrsfunktion dieser Straßen entgegen. Es ist deshalb folgerichtig, dass es im Lärmaktionsplan auf S. 64 f. (B.5.1.3.5/6) bei den OD Gaisbeuren und Enzisreute heißt, eine verkehrstechnische Untersuchung müsse den Nachweis erbringen, dass sich die Verkehrsverhältnisse durch eine etwaige Geschwindigkeitsbeschränkung nicht verschlechtern.</p> <p>4. Wir können den uns bekannten Unterlagen, insbesondere dem LAP, nicht entnehmen, wie sich die Zahl der betroffenen Einwohner durch die in Frage kommenden Maßnahmen ändert. Zur Beurteilung der Verhältnismäßigkeit ist diese Information aber unerlässlich. In den anderen LAPs in der Region gab es dazu immer Tabellen mit den entsprechenden Zahlenangaben.</p> <p>5. In unserer Stellungnahme vom 17. August 2012 hatten wir bereits darauf hingewiesen, dass bei etwaigen Geschwindigkeitsreduktionen zwar evtl. weniger Lärm emittiert wird, dafür aber ggf. mehr CO₂ und NO_x (Stickoxide), was es im Sinne einer Umweltbilanz abzuwägen gilt. Wir legen Wert darauf, dass diese Aspekte bei der Maßnahmenergreifung genügend berücksichtigt werden, wie es auf S. 10 im Abwägungsprotokoll angekündigt ist. Es wäre aus Sicht der IHK nicht nachvollziehbar, dass bei Straßenbaumaßnahmen immer alle Umweltgesichtspunkte abgewogen und abgearbeitet werden müssen, dies aber umgekehrt nicht gilt, wenn singuläre Umweltmaßnahmen wie Lärmaktionspläne zur Diskussion</p>	<p>Die Höhe der Lärminderung und Reduzierung an Betroffenen wurde ermittelt und in den LAP eingearbeitet.</p> <p>Der Zusammenhang zwischen Geschwindigkeitsreduzierung und Luftschadstoffemissionen ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Bei der Maßnahmenergreifung werden aber derartige Effekte in Erwägung gezogen.</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<p>stehen, die sich nachweislich negativ auf andere Umweltaspekte auswirken.</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>	Der LAP ist ein offenes Verfahren, jeder Betrieb hatte die Möglichkeit eine Stellungnahme abzugeben. Von privater Seite sind keine Stellungnahmen eingegangen.
13	Gemeindeverwaltung Uhdlingen-Mühlhofen Aachstr. 4 88690 Uhdlingen-Mühlhofen	25.03.2013	Seitens der Gemeinde Uhdlingen-Mühlhofen bestehen weder Einwendungen noch Anregungen.	keine Einwände
14	Regionalverband Bodensee-Oberschwaben Hirschgraben 2 88214 Ravensburg	25.03.2013	Zum Lärmaktionsplan werden von Seitens des Regionalverbandes keine Anregungen und Bedenken vorgebracht.	keine Einwände
15	Stadtverwaltung Tettnang Postfach 1561 88064 Tettnang	11.04.2013	<p>Nach Prüfung der Unterlagen und interner Abstimmung möchte ich Ihnen mitteilen, dass die Stadt Tettnang zu o. g. Planung keine Anregungen geltend macht.</p> <p>Da die Planungen keine Belange der Stadt Tettnang berühren, wird von unserer Seite auf eine weitere Beteiligung am Verfahren verzichtet, sofern in der Zielsetzung keine Änderung eintritt.</p>	keine Einwände

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
	Anhang			
/	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"> 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. 2. Bei etwaigen Maßnahmen zur Lärmreduzierung hat die Gemeinde ein Abwägungsgebot und das Prinzip der Verhältnismäßigkeit (Kosten/Nutzen) zu beachten. Auch für Maßnahmen gegen Lärm gilt das Gebot der Nachhaltigkeit – neben den reinen Umweltbelangen sind gleichberechtigt die Belange der Sozialverträglichkeit und der Ökonomie zu berücksichtigen. Maßnahmen, die zu einer Schwächung der Wirtschaft führen, gefährden Arbeitsplätze (Sozialverträglichkeit) und mindern die Er- 	<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 Maßnahmenwirkung 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><i>folgsaussichten der Unternehmen (Ökonomie); ausgewogenes Handeln muss für politisch Verantwortliche maßgeblich sein.</i></p> <p>3. <i>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 Lärmminde- rungseffekte sind rein rechnerischer Natur und stellen keine Gewähr für eine wahrnehmbare Lärmentlastung dar.</i></p> <p>4. <i>Die IHK sieht insbesondere verkehrsbeschränkende Maßnahmen auf Bundes- und Landesstraßen kritisch. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Hauptverkehrsstraßen stehen der besonderen Verkehrsfunktion dieser Straßen entgegen und sind nach Auffassung der IHK gem. Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 nicht zulässig.</i></p>	<p><i>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.</i></p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<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 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 Abwägung mit diesen mittelbaren negativen Auswirkungen würde nach Auffassung der IHK ein Abwägungsdefizit 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 Maßnahmen, die an der Quelle ansetzen (Instandsetzung/Erneuerung des Fahrbahnbe- lags, Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßen- belags, Kanaldeckeloptimierung, Lärmschutzwände/- wälle) und/oder den passiven Schallschutz verbessern (Förderung von Schallschutzfenstern). Die uns vorlie- genden Unterlagen, insbesondere die Präsentationsfo- lien der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft vom 18.06.2012, enthalten dazu eine Reihe von zielführen-</p>	<p>Die unter Punkt 5 vorgebrachten Hinweise werden zur Kenntnis ge- nommen. Die IHK wird zu den kon- kreten Maßnahmen erneut beteiligt.</p> <p>Zu der unter Punkt 6 aufgeführten Priorisierung von Maßnahmen an der Lärmquelle (aktiver Lärmschutz) wird zugestimmt.</p>

Nr.	Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Private	Schreiben vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung/Beschlussvorschlag
			<p>den und richtigen Aussagen.</p> <p>7. Werden an viel befahrenen Hauptverkehrsstraßen Geschwindigkeitsreduktionen in Erwägung gezogen, sollten neben den mit Zeitverlusten verbundenen mittelbaren negativen Auswirkungen auch Aussagen zu sonstigen Emissionen 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 CO2- 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 Straßenzustand 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 hochwertig-</p>	<p>zu 7. Der Zusammenhang zwischen Geschwindigkeitsreduzierung und Luftschadstoffemissionen ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Bei der Maßnahmenergreifung 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><i>gem 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 Verkehrsbeschränkungen nicht anfallen würden.</i></p> <p>9. <i>Auch wenn es sich bei der hier zur Diskussion stehenden Thematik um Umgebungslärm handelt, kann es nachts nur darum gehen, eine Lärminderung anzustreben, die innerhalb der Gebäude und nicht an der Außenfront wahrgenommen wird, damit eine möglichst ungestörte Nachtruhe gewährleistet ist.</i></p> <p><i>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.</i></p>	<p>zu 9. <i>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.</i></p>