

*Auszug aus der Niederschrift
über die Verhandlung
des Gemeinderats
-öffentlich-*

Sitzungsdatum: Dienstag, den 14.12.2021
Ort: Bürgerhaus, Bürgersaal

TOP 7

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Stufe 3 Gemeinde Steinenbronn
- Vorstellung und Kenntnisnahme der Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange
- Beschluss über den Lärmaktionsplan sowie die darin enthaltenen Maßnahmen**

Vom beauftragten Büro Rapp Trans AG kam **Herr Helbig** in die Runde und erläuterte zum Ablauf: nach Beschluss der geplanten Maßnahmen könne sich deren Umsetzung durch das LRA Böblingen und das Regierungspräsidium anschließen. Der Lärmaktionsplan diene in seiner Schutzfunktion der Abwehr von Gefahrenlagen. Betrachtet wurden Gebiete entlang der K 1051 und L 1208 und wurden verkehrstechnisch nach den BImSchG analysiert. Vorgeschlagen werde zur Abstimmung nunmehr eine Temporeduzierung von 70 kmh auf 50 kmh an einem kurzen Teilstück der L 1208, eine Verlängerung des Tempo 30 Gebietes an der K 1051, sowie die Aufnahme sog. *Ruhiger Gebiete* zur Erholung im Siebenmühlental und am Sulzbach Hochwasserbecken.

Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wurden entsprechend eingeschätzt und führten zu keinen Änderungen der zu ergreifenden Maßnahmen. Zusätzliche bauliche Maßnahmen sollten künftig geprüft werden und die genannten Sofortmaßnahmen der Temporeduktionen flankierend ergänzen. So könne der „Nutzen für die Gemeinde hoch eingeschätzt werden, da die Betroffenheiten durch die Lärminderungsmaßnahmen deutlich abnehmen werden.“

Im **Gremium** schloss sich eine umfassende Diskussion an. Zum Einen ging es um die Klärung von Verständnisfragen, andererseits auch wieder um die Ausgestaltung der zu ergreifenden Maßnahmen. Die Temporeduzierungen an den aufgezeigten Stellen wurden erneut ausgiebig diskutiert. Letztlich führte der Austausch dazu, dass über die einzelnen Maßnahmen getrennt abgestimmt wurde. Bekräftigt wurde auch von **Bürgermeister Habakuk**, dass der Lärmaktionsplan 3 eine Fortschreibung erfahren werde und sich immer nur auf den Ist-Zustand beziehe.

- 1. Der Gemeinderat nimmt die im Rahmen der Offenlage eingegangenen Stellungnahmen und deren Wertung zur Kenntnis.**

2. **Der Gemeinderat beschließt den Lärmaktionsplan der Gemeinde Steinenbronn mit Stand vom 18.11.2021 mit den darin enthaltenen Maßnahmen.**
3. **Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, den Lärmaktionsplan formal abzuschließen und bei den zuständigen Verkehrsbehörden die Umsetzung der im Lärmaktionsplan festgesetzten Maßnahmen zu beantragen.**

Vom beauftragten Büro Rapp Trans AG kam **Herr Helbig** in die Runde und erläuterte zum Ablauf: nach Beschluss der geplanten Maßnahmen könne sich deren Umsetzung durch das LRA Böblingen und das Regierungspräsidium anschließen. Der Lärmaktionsplan diene in seiner Schutzfunktion der Abwehr von Gefahrenlagen. Betrachtet wurden Gebiete entlang der K 1051 und L 1208 und wurden verkehrstechnisch nach den BImSchG analysiert. Vorgeschlagen werde zur Abstimmung nunmehr eine Temporeduzierung von 70 kmh auf 50 kmh an einem kurzen Teilstück der L 1208, eine Verlängerung des Tempo 30 Gebietes an der K 1051, sowie die Aufnahme sog. *Ruhiger Gebiete* zur Erholung im Siebenmühlental und am Sulzbach Hochwasserbecken.

Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wurden entsprechend eingeschätzt und führten zu keinen Änderungen der zu ergreifenden Maßnahmen. Zusätzliche bauliche Maßnahmen sollten künftig geprüft werden und die genannten Sofortmaßnahmen der Temporeduktionen flankierend ergänzen. So könne der „Nutzen für die Gemeinde hoch eingeschätzt werden, da die Betroffenheiten durch die Lärminderungsmaßnahmen deutlich abnehmen werden.“

Im **Gremium** schloss sich eine umfassende Diskussion an.

GRin Hagen bat um Erklärung zur Stellungnahme des LRA, die von Schleichverkehr durch die Stuttgarter Straße ausging, wenn an der L 1208 die Temporeduzierung erfolge. Da fehlt der räumliche Zusammenhang. Und: wären als Lärmschutz nicht Schutzwall und neuer Belag effektiver?

Auch **Herr Helbig** bezeichnete den Schleichverkehr als unwahrscheinlich. Das LRA habe nur eine Annahme geäußert. Und bauliche Maßnahmen seien als weitere Aktionen zu prüfen.

Für **GR Kißling** hat die Einführung von Tempo 50 an der L 1208 nichts gebracht. Die Stellungnahme des LRA sei aus der Luft gegriffen.

GR Schweizer erinnerte an eine Äußerung der Polizei, die eher Tempo 70 wollte. Der genannte Auslösewert bringe nichts. Er fragte, ob die Gemeinde überhaupt eine Chance zur Umsetzung habe.

Herr Helbig gab dazu an, die Schwellen seien schon lange überschritten. Eine Umsetzung werde sicher folgen, da die Bürger dadurch (vor Lärm) geschützt werden.

GR Dr. W. Miller vertrat erneut die Meinung, Temporeduzierungen an dem geplanten Teilstück der L 1208 seien unnötig. Es kam dort nie zu einer Ortsschau und es wurden nur berechnete Werte zugrunde gelegt. Die Stellungnahmen zeigen, dass die Maßnahme dort nur wenige betrifft und damit nur wenig bringe. Er bat um Ehrlichkeit in den Aussagen und stellte den Antrag, über die Maßnahmen getrennt für die L 1208 und die K 1051 abstimmen zu lassen.

GRin Obst vergewisserte sich über die genaue Lage der Tempo 30 Bestimmung an der K 1051.

Herr Helbig konnte bestätigen, dass dies zwischen beiden Kreiseln liege.

GR Hauser bekräftigte die Umsetzung der Maßnahmen an der K 1051 gegen die Lärmgefährdung und hoffte damit auch auf mehr Sicherheit bei Querungen.

GR Kißling brachte die Versetzung des Ortsschildes Richtung Schönaich in die Diskussion.

BM Habakuk konnte dazu keine Stellung nehmen und wollte dies zunächst als Anfrage aufnehmen.

Auch **GR Elsässer** sprach über die geplante Länge Tempo 30. Bis zur Einfahrt Bauhof sei zu weit. Das Ortsschild müsse dennoch bis dorthin, damit dort dann zumindest Tempo 50 gelte.

BM Habakuk wollte dies gerne prüfen lassen.

GR Dr. W. Miller äußerte sich dahingehend, dass Tempo 30 erst ab Einfahrt zur Wiesenstraße mit Beginn der Wohnhäuser sinnvoll sei.

GRin Hagen wollte beim Thema Lärmschutz bleiben und fragte, wie die Meinung der Anlieger dazu sei.

BM Habakuk gab den anwesenden Bürgern zu dem Thema kein Sprachrecht. Er schlug aber vor, nachdem der Antrag von Dr. Miller 5 weitere Unterstützer fand, getrennt über das Umsetzen der Maßnahmen an den jeweiligen Straßen abstimmen zu lassen. Um dazu die geeignete Formulierung zu finden, unterbrach er die Sitzung zum Austausch mit der Verwaltung um 21.00 bis 21.13 Uhr.

Vor der Abstimmung wollte **GR Elsässer** sichergehen, dass an der Schönaicher Straße die Querung an der Wiesenstraße bis zum Bauhof im 50er-Tempobereich bleibe.

GRin Obst verwies gleichwohl auf die Planungen zum Gebiet S9, durch das dann mehrere Häuser in der Betroffenheit geprüft werden müssten. Das Tempo 30 müsse folglich etwas weiter Richtung Westen geschoben werden.

Bekräftigt wurde auch von **Bürgermeister Habakuk**, dass der Lärmaktionsplan 3 eine Fortschreibung erfahren werde und sich immer nur auf den Ist-Zustand beziehe.

GR Elsässer erinnerte daran, er selbst sei auch Betroffener und der Unmut der Bürger müsse berücksichtigt werden.

GR Kißling bat darum, das Thema mit der Verschiebung des Ortsschildes klären zu lassen.

GR Sena schloß sich dem geplanten Vorgehen an und wollte über den Lärmschutzaktionsplan nunmehr abstimmen und in entsprechenden Fortschreibungen weitere Maßnahmen planen.

SITZUNGSVORLAGE

**Beratung im Gemeinderat
am 14.12.2021
Beschluss**

öffentlich

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Stufe 3 Gemeinde Steinenbronn
- Vorstellung und Kenntnisnahme der Ergebnisse der Beteiligung der
Öffentlichkeit sowie der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher
Belange
- Beschluss über den Lärmaktionsplan sowie die darin enthaltenen Maßnahmen**

I. Beschlussvorschlag

- 1. Der Gemeinderat nimmt die im Rahmen der Offenlage eingegangenen Stellungnahmen und deren Wertung zur Kenntnis.**
- 2. Der Gemeinderat beschließt den Lärmaktionsplan der Gemeinde Steinenbronn mit Stand vom 18.11.2021 mit den darin enthaltenen Maßnahmen.**
- 3. Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, den Lärmaktionsplan formal abzuschließen und bei den zuständigen Verkehrsbehörden die Umsetzung der im Lärmaktionsplan festgesetzten Maßnahmen zu beantragen.**

II. Sachdarstellung

Die Gemeinde Steinenbronn ist gemäß § 47e Abs. 1 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) i.V.m. § 6 Abs. 6 der Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung für Baden-Württemberg (BImSchZuVO) zuständig für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes in ihrem Gebiet.

Neben der Landesstraße L 1208 als Pflichtkartierungsstrecke wurde mit der K 1051 Schönaicherstr. ein weiterer Streckenabschnitt auf Gemarkung Steinenbronn freiwillig untersucht.

Das mit der Lärmaktionsplanung von Steinenbronn beauftragte Büro Rapp Trans AG, Freiburg hat zwischenzeitlich die Wirkungsanalyse verschiedener Lärminderungsmaßnahmen durchgeführt. Das Büro Rapp schlug für den nördlichen Teilbereich der L 1208 eine Verlängerung der Tempo 30 ganztags bis Höhe Ludwigstr. vor. Für die K 1051 Schönaicher Str. wurde nach Rücksprache mit der Gemeinde

ganztägig Tempo 30 zwischen dem KVP im Osten (Solwiesen) und dem westlichen Ortsein-/ausgang vorgeschlagen.

Mit der Kenntnisnahme der Lärmergebnisse und der Ergebnisse der Wirkungsanalyse wurde in der Gemeinderatssitzung vom 27.07.2021 über die Festsetzung der Lärminderungsmaßnahmen entschieden. Vom 06.08. bis 13.09.2021 wurde das förmliche Beteiligungsverfahren durchgeführt.

Durch die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen (Anlage 2) ergaben sich keine inhaltlichen Änderungen des Planentwurfs. Die Stellungnahmen und deren Wertung liegen dem Bericht zur Beschlussfassung als Anlage bei.

Nun liegt dem Gremium der aktualisierte Lärmaktionsplan zum Beschluss vor (Anlage 2).

Nach Beschluss des Lärmaktionsplans erfolgt die Mitteilung an die LUBW mittels Kurzdokumentation sowie die Öffentliche Bekanntmachung und die Information der Träger öffentlicher Belange.

Die Gemeindeverwaltung stellt bei der zuständigen Verkehrsbehörde einen Antrag auf verkehrsrechtliche Anordnung der festgesetzten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen.

Anlagen:

Anlage 1_Stellungnahmen

Anlage 2_LAP Steinenbronn

Anlage 3_Präsentation



Pegelwerte

L_{rT}
in dB(A)

≤ 45	≤ 50
45 <	≤ 55
50 <	≤ 60
55 <	≤ 65
60 <	≤ 70
65 <	≤ 75
70 <	
75 <	

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- ▣ Brücke
- Oberfläche
- ▨ Hauptgebäude mit Anzahl Einwohner
- ▧ Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Wand

Maßstab 1:5000

Gemeinde Steinenbronn

Lärmkartierung des Straßenverkehrs

Rasterlärmkarte
für den Zeitbereich Tag

Lärmkarte 1 Maßstab 1:5.000 16.02.2021



Rapp Trans AG
Stühlingerstraße 21
D-79106 Freiburg i.B.
www.rapp.ch



Dipl.-Ing. Gabriele Schütz
Verkehrslärmingenieur
Listenergengröße 35
88577 Markdorf
info@schuetze-verkehrslarmplanungen.de
Tel.: 07544 913 198
Fax: 07544 913 204



Pegelwerte

L_{rN}
in dB(A)

≤ 45	Yellow	≤ 50
$45 <$	Light Green	≤ 55
$50 <$	Green	≤ 60
$55 <$	Light Blue	≤ 65
$60 <$	Blue	≤ 70
$65 <$	Dark Blue	≤ 75
$70 <$	Very Dark Blue	
$75 <$	Black	

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- ▬ Brücke
- Oberfläche
- ▨ Hauptgebäude mit Anzahl Einwohner
- ▤ Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Wand

Maßstab 1:5000

Gemeinde Steinenbronn

Lärmkartierung des Straßenverkehrs

Rasterlärmkarte
für den Zeitbereich Nacht

Lärmkarte 2 Maßstab 1:5.000 16.02.2021



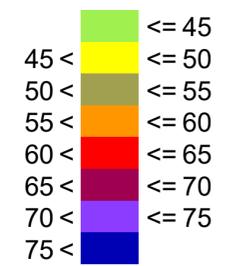
Rapp Trans AG
Stühlingerstraße 21
D-79106 Freiburg i.B.
www.rapp.ch



Dipl.-Ing. Gabriele Schütz
Verkehrslärmingenieur
Lindenerstraße 35
88571 Markdorf
info@schuetze-verkehrslarmer.de
Tel.: 07544 913 198
Fax: 07544 913 204



Pegelwerte
 L_{rT}
 in dB(A)



Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- ▬ Brücke
- Oberfläche
- ▨ Hauptgebäude mit Anzahl Einwohner
- ▨ Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Wand
- Immissionspegel an Fassade

Maßstab 1:5000

Gemeinde Steinenbronn

Lärmkartierung des Straßenverkehrs

Gebäudelärmkarte
 für den Zeitbereich Tag

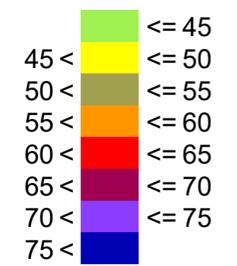
Lärmkarte 3	Maßstab 1:5.000	16.02.2021
-------------	-----------------	------------

 <small>Rapp Trans AG Stühlingerstraße 21 D-79106 Freiburg i.B.</small>	 <small>Dipl.-Ing. Gabriele Schulze Verkehrslösungen Listerengstraße 35 88571 Markdorf info@schulze-verkehrslösungen.de</small>
---	---



Pegelwerte

L_{rN}
in dB(A)



Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- ▬ Brücke
- Oberfläche
- ▨ Hauptgebäude mit Anzahl Einwohner
- ▨ Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Wand
- Immissionspegel an Fassade



Gemeinde Steinenbronn

Lärmkartierung des Straßenverkehrs

Gebäudelärmkarte für den Zeitbereich Nacht

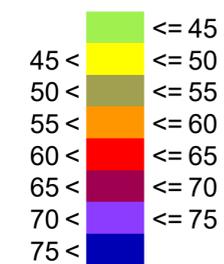
Lärmkarte 4	Maßstab 1:5.000	16.02.2021
-------------	-----------------	------------

 <small>Rapp Trans AG Stühlingerstraße 21 D-79106 Freiburg i.B.</small>	<small>T +49 761 217 717 30 www.rapp.ch</small>	 <small>Dipl.-Ing. Gabriele Schulte Verkehrslärmkartierung Listerengstraße 35 88571 Markdorf info@schulte-verkehrslarmerungen.de</small>
---	---	--



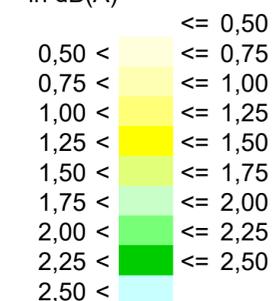
Pegelwerte

L_{rT}
in dB(A)



Pegeldifferenzen

L_{rT}
in dB(A)



Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- ▬ Brücke
- ▭ Oberfläche
- ▨ Hauptgebäude mit Anzahl Einwohner
- ▨ Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Wand
- Immissionspegel an Fassade

Maßstab 1:5000

Gemeinde Steinenbronn

Lärmkartierung des Straßenverkehrs

Differenzenkarte ohne/mit 30/50 km/h für den Zeitbereich Tag und Gebäudeärmkarte mit 30/50 km/h für den Zeitbereich Tag

Lärmkarte 5 Maßstab 1:5.000 21.06.2021



Rapp Trans AG
 Stühlingerstraße 21
 D-79106 Freiburg i.B.
 www.rapp.ch

T +49 761 217 717 30
 www.rapp.ch

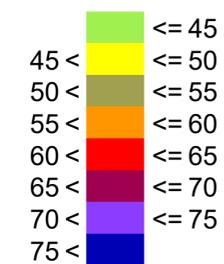


Dipl.-Ing. Gabriele Schulte
 Verkehrsingenieurin
 Listerstraße 35
 78877 Markdorf
 info@schulte-verkehrsanlagen.de
 Tel.: 07544 913 198
 Fax: 07544 913 204



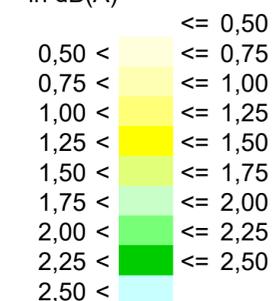
Pegelwerte

L_{rN}
in dB(A)



Pegeldifferenzen

L_{rN}
in dB(A)



Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- ▬ Brücke
- Oberfläche
- ▨ Hauptgebäude mit Anzahl Einwohner
- ▨ Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Wand
- Immissionspegel an Fassade

Maßstab 1:5000

Gemeinde Steinenbronn

Lärmkartierung des Straßenverkehrs

Differenzenkarte ohne/mit 30/50 km/h für den Zeitbereich Nacht und Gebäudeärmkarte mit 30/50 km/h für den Zeitbereich Nacht

Lärmkarte 6 Maßstab 1:5.000 21.06.2021



Rapp Trans AG
 Stühlingerstraße 21
 D-79106 Freiburg i.B.
 www.rapp.ch

T +49 761 217 717 30
 www.rapp.ch



Dipl.-Ing. Gabriele Schütz
 Verkehrsplanung
 Listerstraße 35
 88077 Markdorf
 info@schuetz-verkehrsanlagen.de

Tel: 07544 913 198
 Fax: 07544 913 204



Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- ▬ Brücke
- Oberfläche
- Hauptgebäude mit Anzahl Einwohner
- ▨ Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Wand

Maßstab 1:5000

Gemeinde Steinenbronn

Lärmkartierung des Straßenverkehrs

Gebäude mit Anzahl Einwohner und zulässige Geschwindigkeit (Lkw maximal 80 km/h)

Karte	Maßstab 1:5.000	16.02.2021
-------	-----------------	------------

RAPP

Rapp Trans AG
Stühlingerstraße 21 T +49 761 217 717 30
D-79106 Freiburg i.B. www.rapp.ch



Dipl.-Ing. Gabriele Schütz
Verkehrsunfälle
Lorenzbergstraße 35
88077 Markdorf
info@schuetze-verkehrsunfaelle.de
Tel.: 07544 913 198
Fax: 07544 913 224

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Dienststellen zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.	Stadt Waldenbuch	17.08.2021	<p>Sehr geehrter Herr Bürgermeister Habakuk,</p> <p>vielen Dank für Ihr Schreiben vom 05. August 2021 zur Beteiligung am Lärmaktionsplan der Gemeinde Steinenbronn.</p> <p>Die Stadt Waldenbuch ist von den Maßnahmen des Entwurfs nicht tangiert und verzichtet daher auf die Abgabe einer Stellungnahme.</p>	Kenntnisnahme.
II.	LRA Böblingen – Straßenverkehr	10.09.2021	<p>Sehr geehrter Herr Lang, sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>im Rahmen der Anhörung Träger öffentlicher Belange nehmen wir zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Steinenbronn aus verkehrsrechtlicher Sicht wie folgt Stellung:</p> <p>Allgemeine Anmerkungen:</p> <p>Grundsätzlich unterstützt die Verkehrsbehörde die Kommunen bei der Umsetzung der im LAP festgelegten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen. Eine verkehrsrechtliche Anordnung aus Lärmschutzgründen setzt allerdings voraus, dass die Tatbestände vorliegen und das Ermessen rechtsfehlerfrei ausgeübt wurde. Die Zustimmung des Regierungspräsidiums ist darüber hinaus verpflichtend.</p> <p>Nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen</p>	Ist bekannt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt.</p> <p>Von einer entsprechenden Gefahrenlage kann nach dem sogenannten „Kooperationserlass“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg insbesondere ab Lärmwerten von 70 dB (A) tags (6-22 Uhr) bzw. 60 dB (A) nachts (22-06 Uhr) ausgegangen werden. Hier besteht vordringlicher Handlungsbedarf zur Lärminderung und zur Verringerung der Anzahl der Betroffenen. Nach der Rechtsprechung kann von einer Gefahrenlage auch dann schon ausgegangen werden, wenn die Lärmbelastungen oberhalb der Auslösewerte von 65 dB am Tag und 55 dB in der Nacht liegen, denn hier beginnt der gesundheitskritische Bereich.</p> <p>Konkrete Anmerkungen zu den Straßen L 1208 und K 1051:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Da die L 1208 eine Landesstraße ist, ist im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange auch das Regierungspräsidium Stuttgart zu hören. 2. Im Rahmen der Anhörung muss zwingend auch das Amt für ÖPNV gehört werden. 3. Die Beantragung der Zustimmung des Regierungspräsidiums muss beiliegender Fragebogen ausgefüllt werden. Insbesondere müssen gebäudescharfe Lärmberechnungen vorliegen sowie die V 85, differenziert nach Fahrtrichtungen. (Der V 85-Wert kann auch über Geschwindigkeitstafeln ermittelt werden, jeweils 	<p>Ist erfolgt.</p> <p>Ist erfolgt.</p> <p>Den Anforderungen des LRA wird durch die beigelegten Anlagen umfassend nachgekommen. Die Immissionswerte sind Gebäudescharf in 1-dB(A)-Schritten in den Lärmkarten ablesbar. Die Anwohnerzahl ist mit der Ziffer im Gebäude angegeben.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>mindestens 14 Tage in jeder Fahrtrichtung aufgestellt). Siehe auch konkrete Erläuterungen unten.</p> <p>4. Keine der beiden Straßen überschreitet die Lärmgrenzwerte 70/60 Tag/Nacht, für welche ein vorrangiger Handlungsbedarf bestünde.</p> <p>5. K 1051: Hier wird eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 30 angestrebt, beginnend im Westen ab der Ortstafel, endend im Osten am Solwiesenkreis. Dies ist für uns für die gesamte Länge nicht nachvollziehbar! Im LAP heißt es zwar, dass in diesem 800 m langen Abschnitt 2 /18 Personen von der Überschreitung der Auslöswerte 65/55 tags/nachts betroffen seien. Des Weiteren seien die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV an mehreren Stellen überschritten. Eine konkrete Darstellung der betroffenen Gebäude gibt es allerdings nur westlich und östlich des Löwenkreises Für den übrigen Abschnitt fehlt eine gebäudescharfe Berechnung sämtlicher betroffener Gebäude und die Gegenüberstellung der Grenzwerte. Es ist eine tabellarische Übersicht über alle betroffenen Gebäude, Anzahl der betroffenen Personen und eine Gegenüberstellung der Grenzwerte in Abhängigkeit der Gebietsnutzung erforderlich. Wir verweisen hierbei auch auf den oben erwähnten Fragebogen des Regierungspräsidiums, in dem diese Angaben gefordert werden!</p> <p>Anzumerken ist weiter, dass sich östlich des Löwenkreises alle rot dargestellten Gebäude innerhalb eines bereits existierenden Tempo 30- Bereiches befinden.</p>	<p>Weitere Anforderungen des RP Stuttgart sind nicht durch die rechtlichen Vorgaben der Lärmaktionsplanung gedeckt.</p> <p>Wird bestätigt.</p> <p>Die Darstellung der Gebäude und deren Einwohner ist in den Anlagen zum Bericht als Rasterlärmkarten und Gebäudelärmkarten für den Tages- und Nachtzeitraum enthalten. Der Bericht enthält exemplarische Darstellungen von Ausschnitten.</p> <p>Die geforderte tabellarische Übersicht kann in Verbindung mit dem Antrag auf verkehrsrechtliche Anordnung erstellt und nachgereicht werden.</p> <p>Der Fragebogen des RP Stuttgart ist durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde auszufüllen.</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Mit dem Straßenbaulastträger (Straßenbauamt des Landratsamtes) können bei Überschreitung der Auslösewerte ggfs. Sanierungsmaßnahmen mit lärmminderndem Asphalt abgestimmt werden. Bauliche Maßnahmen gehen straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen vor.</p> <p>Fazit: Eine abschließende Stellungnahme zur Geschwindigkeitsbeschränkung kann erst abgegeben werden, wenn für alle Gebäude im betreffenden Bereich gebäudescharfe Berechnungen vorliegen. Eine Ermittlung der V 85, differenziert nach Fahrtrichtung ist darüber hinaus notwendig.</p> <p>6. L 1208: Entlang der L 1208 wurde ein Teilabschnitt von 2,1 km untersucht.</p> <p>a. Die Auslösewerte von 65 dB tags seien im Bereich zwischen Stuttgarter Str. und Finkenstr. überschritten. In diesem Abschnitt gilt derzeit Tempo 50. Hier kommt in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger (Regierungspräsidium Stuttgart) baulicher Lärmschutz in Frage. Das Regierungspräsidium muss daher zu Sanierungsmaßnahmen gehört werden.</p> <p>b. Nördlich der Finkenstraße soll Tempo 50 verlängert werden bis zur Einmündung Ludwigstraße. In diesem Abschnitt werden die Auslösewerte nach dem Kooperationserlass 65/55 dB tags und nachts nicht überschritten. Hier verweist der LAP auf eine Überschreitung der strengeren Grenzwerte nach der 16.</p>	<p>Verkehrsrechtliche Maßnahmen sind zeitnahe umsetzbare Maßnahmen, welche mit Realisierung baulicher Maßnahmen auf ihre Notwendigkeit zu prüfen sind.</p> <p>Die Berechnungen liegen vor. Eine tabellarische Übersicht kann nachgereicht werden. Eine Ermittlung der V85 ist nicht durch die Lärmaktionsplanung begründet und keine Aufgabe der Kommune.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Bestätigung.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>BlmSchV. Insbesondere sei der Geschosswohnbau Ludwigstr. 6 südl. der Einmündung Ludwigstraße betroffen. Eine Verlängerung von Tempo 50 ganztags über ca. 100 m soll hier Abhilfe schaffen.</p> <p>Es ist aus unserer Sicht fraglich, ob die Verlängerung von Tempo 50 auf der Landstraße Akzeptanz beim Verkehr finden wird, denn diese Strecke befindet sich außerorts. Für eine Beurteilung insgesamt müssen daher die V 85-Werte ermittelt werden (s. beil. Fragebogen des RPs).</p> <p>Sofern es zur Verlängerung von Tempo 50 kommt, wird vorgeschlagen, die mobilen Geschwindigkeitsmessungen durch den Landkreis zu intensivieren, was im Rahmen der Möglichkeiten gerne zugesagt werden kann. Ergänzend sollte die Gemeinde im Rahmen der Lärmaktionsplanung allerdings auch über die Installation einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage beraten. Nach dem Konzept und Einsatzgrundsätzen der Geschwindigkeitsüberwachung im Landkreis Böblingen tragen die Kommunen die baulichen Kosten (Fundament, Stromversorgung etc.), sowie die Kosten für das Gehäuse. Der Landkreis steuert im Rahmen der Möglichkeiten die entsprechende Messtechnik bei.</p> <p>Anzumerken ist in diesem Zusammenhang aber auch, dass die Gemeinde seit Jahren über Abkürzungsverkehr durch die Stuttgarter Straße klagt. Bereits jetzt ist die Umfahrung auf der L 1208 für viele Verkehrsteilnehmer auf Grund von Tempo 50 unattraktiv, häufig wird daher stattdessen der direkte Weg durch die Stuttgarter Straße genommen. Aus diesem Grund wird seit Jahren von der Polizei vorgeschlagen, die L 1208</p>	<p>Geschwindigkeitsbeschränkungen können nur bei Vorliegen einer Gefahrenlage (Tatbestandsvoraussetzungen der StVO) angeordnet werden. Die Maßnahme ist durch den Verkehrsteilnehmer zu akzeptieren.</p> <p>Vorschlag wird unterstützt.</p> <p>Die Verlängerung der Tempo 50 über 100 m ist in einem Bereich, wo eine Umfahrung über nachgeordnete Straßen kaum in Frage kommt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>durch eine Erhöhung des Tempos auf 70km/h attraktiver zu machen, um den Verkehr tatsächlich auf dieser zu halten. Zu bedenken aus unserer Sicht ist, dass eine Verlängerung von Tempo 50 den Abkürzungsverkehr eher verstärken kann.</p> <p>Zum Schutz der Bebauung Friedrichstraße und Ludwigstraße 9 besteht derzeit ein LS-Wall bzw. eine LS Wand. Eine Verlängerung der bestehenden Lärmschutzwand wäre als Schutz der Gebäude entlang der L 1208 Nord zielführender.</p> <p>In jedem Fall gehen bauliche Maßnahmen den straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen vor. Vor Beschluss des LAP muss daher das Regierungspräsidium zu (eventuell bereits geplanten) Sanierungsmaßnahmen gehört werden!</p>	<p>Eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf der Umgehungsstraße von 50 km/h auf 70 km/h steht der Schutzbedürftigkeit der Anwohner an der Umgehungsstraße entgegen.</p> <p>Die Verlängerung einer Lärmschutzwand wäre als mittelfristige Maßnahme ein geeignetes Mittel um den Lärm der L 1208 für die westliche Bebauung zu reduzieren.</p>
III.	Polizeipräsidium Ludwigsburg	13.09.2021	<p>Sehr geehrter Herr Lang,</p> <p>das Polizeipräsidium Ludwigsburg nimmt zu den im Lärmaktionsplan der Gemeinde Steinenbronn aufgeführten Lärmschutzmaßnahmen aus verkehrspolizeilicher Sicht wie folgt Stellung:</p> <p>Allgemeine Anmerkungen:</p> <p>Gem. StVO sind bei Lärm- und Abgasbelastungen vorrangig planerische und straßenbauliche Maßnahmen (u. a. lärmindernde Fahrbahnoberflächen) zu prüfen. Diese haben Vorrang vor verkehrsbehördlichen Eingriffen. Deshalb wird nicht nur bei anstehenden, sondern auch für künftig geplante Fahrbahndeckenerneuerungen auf die Prüfung der Verwendung von lärmabsorbierenden Belägen hingewiesen. Des Weiteren wären</p>	<p>Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen sollen als Sofortmaßnahme den Lärm für Betroffene mindern. Der Austausch von Fahrbahnoberflächen ist ein geeignetes Mittel, jedoch wird die Maßnahme mitunter erst Jahre später im turnusmäßigen Rhythmus durchgeführt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>weitere bauliche Lärmschutzmaßnahmen wie z. B. Schallschutzbauwerke oder lärmindernde Maßnahmen an den betreffenden Gebäuden selbst zu prüfen.</p> <p>Sollte sich nach dieser Prüfung die rechtlich fundierte Notwendigkeit eines behördlichen Eingriffes in den Straßenverkehr mittels Geschwindigkeitsreduzierung herausstellen, wäre eine Abwägung in Hinsicht auf Tempo 30 bzw. 40 km/h erforderlich.</p> <p>Aus verkehrspolizeilicher Sicht ist die Akzeptanz der Geschwindigkeitsreduzierung einzuschätzen, welche sich insbesondere bei länger betroffenen Strecken schwerlich erzielen lässt. Verkehrsteilnehmer stellen die Maßnahme aufgrund teilweise erheblich verlängerter Fahrzeiten durch eine Ortschaft regelmäßig in Frage. Die anordnende Behörde muss demgegenüber die Verhältnismäßigkeit darstellen. Nicht zu vernachlässigen sind die auch hieraus zu erwartenden Verdrängungseffekte. Insbesondere findige ortskundige Verkehrsteilnehmer suchen sich Ausweichmöglichkeiten über das restliche, nicht von der Geschwindigkeitsreduzierung betroffenen Straßennetz. Somit findet hier keine Lösung des Problems, sondern eher eine Verlagerung statt. Diese Überlegungen sollten in die Abwägung zwischen Tempo 30 oder 40 mit einfließen.</p> <p>Verkehrsrechtliche Anordnungen aus Lärmschutzgründen sind aus verkehrspolizeilicher Sicht in dem Bereich sinnvoll, wo die die Lärmbelastung stattfindet. Der Begriff „Bereich“ sollte hier aber nicht allzu weit ausgedehnt werden und dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz entsprechen. Die Ausdehnung auf ganze</p>	<p>Eine Beschränkung 40 km/h entspricht vielfach nicht den Planungszielen zur Lärminderung. Aufgrund der bestehenden Beschränkung 30 km/h wäre eine Beschränkung 40 km/h im Anschluss nicht geeignet.</p> <p>Die Abwägung aus dem Bericht zur Lärmaktionsplanung hat ergeben, dass ein theoretischer Fahrzeitverlust von max. 31 Sekunden nicht zu Verdrängungseffekten führt. Vielmehr ergeben sich positive Effekte auf für die OD der K 1051. Es findet eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität, sowie bessere Verträglichkeit zwischen Rad- und Kfz-Verkehr statt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Straßenzüge, obwohl nur Teilstücke oder gar Einzelleigenschaften betroffen sind steht diesem Grundsatz entgegen. Es sollte insbesondere bei fehlender Akzeptanz der Maßnahme mit dadurch hervorgerufenen Trozeffekten von Fahrern gerechnet werden.</p> <p>Anmerkungen zur aufgeführten K1051 und L1208:</p> <ul style="list-style-type: none"> • K1051 <ul style="list-style-type: none"> o Es sind nur Wohngebäude dargestellt, welche sich im Bereich des Kreisverkehrsplatzes Schönaicher / Stuttgarter / Tübinger Straße befinden und ohnehin schon an einer auf 30 km/h reduzierten Strecke liegen. Der Wunsch auf Ausdehnung der „30er“-Strecke außerhalb dieses Bereiches ist somit rechtlich nicht fundiert dargelegt und kann somit nicht berücksichtigt werden. o Wie oben bereits erwähnt, entbehrt eine Geschwindigkeitsherabsetzung auf einer längeren Strecke, zwischen einzelnen die Grenzwerte erreichenden Gebäuden, um einen „Lückenschluss“ zu erreichen, jeglichem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz. • L1208 <ul style="list-style-type: none"> o Die Lärmwerte im nördlichen Bereich der L1208 erreichen nicht den Auslösewert, somit wird die Verlängerung der „50er“-Strecke nicht notwendig. o Immer wiederkehrend wurde seitens der Gemeinde bemängelt, dass die Verkehrsbelastung der Stuttgarter Straße zu hoch sei. Hierzu wurde bereits wiederholt darauf hingewiesen, dass die Attraktivität der L1208 als Umgehungsstraße durch die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 50 km/h nicht gerade gefördert wurde. Es ist deshalb anzunehmen, dass 	<p>Geschwindigkeitsbeschränkungen können nur bei Vorliegen einer Gefahrenlage (Tatbestandsvoraussetzungen der StVO) angeordnet werden. Die Maßnahme ist durch den Verkehrsteilnehmer zu akzeptieren.</p> <p>Die Darstellung der Gebäude und deren Einwohner ist in den Anlagen zum Bericht als Rasterlärmkarten und Gebäudelärmkarten für den Tages- und Nachtzeitraum dargestellt.</p> <p>Der Kooperationserlass lässt ein Lückenschluss vom 300 m zur Vermeidung häufiger Geschwindigkeitswechsel zu.</p> <p>Eine Verlängerung der Geschwindigkeitsbeschränkung würde eine Vielzahl von Einwohner vor Lärm in den Geschosswohnbauten an der Umgehungsstraße schützen. Die theoretische Fahrzeitverlängerung ist dabei lediglich 5 Sekunden. Außerdem ist die Verlängerung der Tempo 50 über 100 m in einem Bereich, wo eine Umfahrung über nachgeordnete Straßen kaum in Frage kommt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Verkehrsteilnehmer beim Befahren der L1208 keinen Zeitgewinn erwarten und somit eher die Stuttgarter Straße nutzen.</p> <ul style="list-style-type: none"> o Nach heute geltendem Recht wird die Rechtmäßigkeit der verkehrsbeschränkenden Maßnahme (50 km/h) auf einer klassifizierten Außerortsstraße mit hoher Verkehrsbedeutung eher schwierig zu begründen sein. 	<p>Der Kooperationserlass besagt, dass sich das Ermessen der Behörde verdichtet, wenn die Beurteilungspegel für eine große Zahl von Betroffenen über den genannten Werten liegen. Dementsprechend gibt es sehr wohl auch bereits bei einer geringen Betroffenenzahl einen Ermessensspielraum, wenn die damit verbundenen Nachteile verhältnismäßig sind.</p>
IV.	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)	02.09.2021	<p>Sehr geehrter Herr Lang,</p> <p>vielen Dank für die Übersendung der Anhörung zur Stufe 3 des Lärmaktionsplans der Gemeinde Steinenbronn. Vorab sei angemerkt, dass das Anschreiben, da die auf Seite 1 genannte Fristsetzung 13.09.2021 mit der auf Seite 2 desselben Schreibens genannten Anschlussfrist 27.08.2021 nicht übereinstimmt. Wir gehen davon aus, dass die längere Frist maßgeblich ist; andernfalls müsste u. E. zur Heilung dieses Formfehlers die Anhörung wiederholt werden. Nach dessen Durchsicht kommen wir aus Sicht des ÖPNV zu den nachstehenden Punkten:</p> <p>Bei allem Verständnis für die Notwendigkeit der Lärmaktionsplanung sollten die Maßnahmenvorschläge so ausgestaltet werden, dass der ÖPNV als Teil der Maßnahmen zur Lärminderung (vgl. Kapitel 8.3 des Lärmaktionsplans) gestärkt und nicht geschwächt wird. Insofern sollte es eine Selbstverständlichkeit sein, dass der Lärmaktionsplan auch Maßnahmen darstellt, wie die für den ÖPNV entstehenden Fahrzeitverluste kompensiert werden können. Hierfür eignen sich z. B. der Umbau von Busbuchten zu Kap- oder Straßenrandhaltestellen, die Neuordnung von Parkierungen</p>	<p>Zu straßenbautechnischen Maßnahmen kann in der Lärmaktionsplanung keine Aussage getroffen werden. Dementsprechend wird sich die Gemeinde außerhalb der vorliegenden Planung damit befassen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>und Vorfahrtsregelungen im Zuge der Linienverläufe, die Einrichtung von Busspuren oder die Installation einer Busbevorrechtigung an Lichtsignalanlagen. Eine solche Darstellung vermissen wir im vorliegenden Planwerk.</p> <p>Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Steinenbronn sieht ausschließlich für Straßen mit ÖPNV Maßnahmen vor. Insbesondere für die für die K1051 auf 800 Metern vorgeschlagene Maßnahme ergeben sich für den ÖPNV (Linie 760, in Teilen auch Linien 826 und 828) laut Kapitel 12.1 des Lärmaktionsplans Verlustzeiten von 31 Sekunden je Richtung, mithin also 62 Sekunden je Umlauf. Demnach ist gemäß Kooperationserlass des Landes die Schwelle von 30 Sekunden Verlustzeit für den ÖPNV überschritten und folglich eine negative Auswirkung für den ÖPNV zu erwarten, welche zwingend in die Abwägung einzubeziehen ist. Somit ist die Darstellung in Tabelle 11, welche diese Auswirkungen auf den ÖPNV als neutral darstellt, offensichtlich fehlerhaft. Dies gilt umso mehr, wenn in die Abwägung die unlängst von der Gemeinde Steinenbronn abgegebene Stellungnahme zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Böblingen einbezogen wird, in welcher die Kommune die Beschleunigung der Buslinie 760 Richtung Böblingen fordert. Diese widersprüchliche Haltung der Kommune gilt es im Rahmen der Abwägung aufzulösen. Auch berücksichtigt die allein auf Steinenbronn bezogene Beurteilung nicht die Auswirkungen der Fahrzeitverluste auf sämtliche in Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung stehenden Maßnahmen in allen Ortschaften entlang des gesamten Linienverlaufs der Linie 760</p>	<p>Die maximal 31 Sekunden sind die Annahme bei einer Konstantfahrt (50 km/h vs. 30 km/h) von Kfz in der angegebenen OD. In der Praxis ist eine solche Konstantfahrt nur bei sehr ruhigen Verkehrsverhältnissen bspw. in der Nacht möglich. Für den ÖPNV ist dies allein schon aufgrund der Haltestellen nicht gegeben.</p> <p>Fahrpläne sind den veränderten verkehrsrechtlichen Anordnungen entsprechend anzupassen und wird in der Abwägung berücksichtigt.</p> <p>Was die Folgen von Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50 für den ÖPNV angeht: Eine Pauschalisierung kann generell nicht vorgenommen werden. Die Abwicklungsgeschwindigkeit des ÖPNV hängt insbesondere von den Abständen der Haltestellen ab. Ein Positiver Aspekt von T30 im Vergleich zu T50 beim ÖPNV ist allerdings, dass Qualität und Sicherheit des Zugangs zu den Haltestellen für die Fahrgäste verbessert werden. (vgl. Fachbeitrag von Prof. Dr.-Ing. H. Topp, Institut für Mobilität & Verkehr, TU Kaiserslautern zum Thema:</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>(Sindelfingen –) Böblingen – Waldenbuch (– Neuenhaus). Im Ergebnis daher unter Berücksichtigung des im Lärmaktionsplans in Kapitel 8.3 formulierten Ziels der Förderung des ÖPNV (Erhalt der Fahrplan- und Anschlussstabilität) auf die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion im Zuge der K1051 zu verzichten.</p> <p>Hinsichtlich der für die L1208 vorgesehene Maßnahme ist mit Blick auf deren Wirkungspotential (Tabelle 9) und unter Berücksichtigung der Betroffenheit des ÖPNV (Linien 826 und 828 („Airport-Sprinter“)) die ganztägige Reduzierung von Tempo 70 auf Tempo 50 zu hinterfragen, entwickelt doch diese Maßnahme ihre Wirkung laut Tabelle 9 hauptsächlich nachts. Insofern regen wir an, die Geschwindigkeitsreduzierung tatsächlich auch nur nachts einzuführen.</p> <p>Mit Blick auf das im Kapitel 8.3 formulierte Ziel zur Stärkung des Umweltverbunds als Maßnahme zur Emissionsvermeidung regen wir für den Buslinienverkehr in Fahrtrichtung Leinfelden-Echterdingen (Linien 826 und 828) an, den Knotenpunkt L1208 / Stuttgarter Straße so umzugestalten, dass dieser von den Bussen mittels Busspur/Busschleuse und Lückensignalisierung auf der L1208 unter Verzicht auf die heutige zeitaufwändige Schleifenfahrt via Kringstraße – Gewerbestraße sowie die unübersichtliche Einfahrt in die L1208 (Umgehungsstraße) befahren werden kann, und bitte dies in Konkretisierung der in Kapitel 8.3 getroffenen allgemeinen Aussagen als zusätzliche Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufzunehmen.</p> <p>Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	<p>„Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung“ in: Straßenverkehrstechnik 1/2014, Seite 23-30)</p> <p>Die Geschwindigkeitsbeschränkungen sollen laut Kooperationserlass «trivial» gehalten werden. Aus diesem Grund wird geraten die Festsetzung 50 km/h aus Lärmschutzgründen für den Straßenabschnitt OD Steinenbronn (Umgehungsstr.) an der heutigen Geschwindigkeitsbeschränkung Tempo 50 ganztags zu orientieren.</p> <p>Diese Maßnahme dient nicht originär einer Lärminderung. Sie kann seitens der Gemeinde außerhalb des LAP geprüft werden.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.	IHK Region Stuttgart – Bezirkskammer Böblingen	08.09.2012	<p>Stellungnahme zum Lärmaktionsplan Stufe 3 der Gemeinde Steinenbronn</p> <p>Sehr geehrter Herr Lang,</p> <p>vielen Dank für die Möglichkeit der Stellungnahme und frühzeitigen Beteiligung im Rahmen der Planungen des Lärmaktionsplanes der Gemeinde Hildrizhausen. Wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 5. August 2021.</p> <p>Zu den vorgesehenen Maßnahmen zur Lärmminde- rung, dargestellt mit Hilfe des Planentwurfs vom 15. Juli 2021 und den Änderungen am 28. Juli 2021 äußern wir uns wie folgt.</p> <p>Viele der aufgeführten Maßnahmen zur Reduktion des Verkehrslärms sind aus Sicht der gewerblichen Wirtschaft sinnvoll. Sie werden von Seiten der IHK als ausgewogen und sachgerecht begrüßt, da sie sowohl ökologische als auch ökonomische Aspekte berücksichtigen.</p> <p>Der Landkreis Böblingen zeichnet sich durch namhafte, weltweit agierende Unternehmen aus, die auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen sind. Die Bedeutung der Verkehrsanbindung sollte immer auch bei lärmreduzierenden Maßnahmen berücksichtigt werden.</p> <p>Aus Rückmeldungen unserer Mitglieder wissen wir, dass gerade die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur im Landkreis Böblingen kritisch gesehen wird.</p>	Es handelt sich um den Lärmaktionsplan der Gemeinde Steinenbronn.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Vor diesem Hintergrund ist zu berücksichtigen, dass einzelne Maßnahmen der Lärmreduktion durchaus negative Auswirkungen für Unternehmen darstellen können. Durch die Anhäufung von Geschwindigkeitsbegrenzungen in mehreren Ortschaften von 50 km/h auf 30 km/h können hohe Zeitverluste auf die Unternehmen zukommen. In Steinenbronn mögen es ca. 30 Sekunden mehr sein, ist das aber in jeder zu durchfahrender Gemeinde der Fall, kann es zu einem erheblichen Zeitaufwand kommen. Insbesondere durch Geschwindigkeitsbegrenzungen kann es des Schreibens vom 8. September 2021 zu Störungen im Verkehrsfluss kommen. Ein dadurch erzwungenes Fahren in niedrigen Gängen mit höherer Drehzahl kann sogar negative Lärmeffekte verursachen.</p> <p>Größere Vorteile stellen aus unserer Sicht, wie von Ihnen vorgesehen, gezielte Investitionen in einen verbesserten, lärmoptimierten Fahrbahnbelag sowie die Förderung des Umweltverbundes dar. Solche Maßnahmen können aus unserer Sicht auch innerorts deutliche Pegelminderungen ermöglichen und die Verkehrsinfrastruktur verbessern.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit eines effizienten Verkehrsnetzes ist für die lokale Wirtschaft von erheblicher Bedeutung. Daher sind wir gerne zur Diskussion und Mitwirkung bei Lärminderungsmaßnahmen bereit und werden das Verfahren auch weiterhin konstruktiv begleiten.</p>	<p>Untersuchungen zeigen, dass durch eine Geschwindigkeitsreduzierung der Verkehr nicht ins Stocken gerät. Im Gegenteil: Tempo 30 führt im Vergleich zu Tempo 50 zu einer Verstärkung des Verkehrsablaufs mit reduzierten Brems- und Beschleunigungsvorgängen.</p> <p>Geschwindigkeitsbeschränken dienen im Rahmen der Lärmaktionsplanung als kurzfristig realisierbare Sofortmaßnahme. Sobald ein lärmoptimierter Asphalt eingebaut worden ist, erfolgt eine Überprüfung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf ihre Zweckmäßigkeit. Der Austausch eines Fahrbahnbelages kann i.A. allerdings erst im Zuge einer turnusmäßigen Deckenerneuerung erfolgen.</p>
VI.	Stadt Leinfelden-Echterdingen	09.09.2021	Stellungnahme der Stadt Leinfelden-Echterdingen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Stufe 3 der Gemeinde Steinenbronn	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Sehr geehrter Herr Bürgermeister Habakuk,</p> <p>wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 5. August 2021 und die Beteiligung der Stadt Leinfelden-Echterdingen am Lärmaktionsplan der Gemeinde Steinenbronn.</p> <p>Die aufgezeigten Maßnahmen sind aus unserer Sicht effizient und zielführend. Auswirkungen auf die Verkehrs- und Lärmentwicklung der Stadt Leinfelden-Echterdingen sind daraus nicht zu erwarten.</p> <p>Wir wünschen Ihnen weiterhin viel Erfolg bei der Lärmaktionsplanung und der Maßnahmenumsetzung.</p>	Kenntnisnahme.
VII.	LRA Böblingen - ÖPNV	13.09.2021	<p>Sehr geehrter Herr Lang,</p> <p>vielen Dank für die Möglichkeit einer Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Steinenbronn. Wir haben hierzu unseren verkehrlichen Berater, den VVS und das betroffene Busunternehmen FMO angehört. Deren Ausführungen sind in unsere Stellungnahme eingeflossen.</p> <p>Nach Durchsicht der Unterlagen stellen sich die Planungen bzw. deren Auswirkungen für den ÖPNV wie folgt dar:</p> <p>Buslinienverkehre der Gemeinde Steinenbronn sind derzeit in 2 Verkehrsbündeln vorhanden - zum einen im Bündel 8 und zum anderen im Bündel 9.</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Steinenbronn sieht ausschließlich für Straßen mit ÖPNV Maßnahmen vor. Insbesondere für die für die K1051 auf 800 Metern vorgeschlagene Maßnahme ergeben sich für den ÖPNV (Linie 760, in Teilen auch Linien 826 und 828) laut Kapitel 12.1 des Lärmaktionsplans Verlustzeiten von 31 Sekunden je Richtung, mithin also 62 Sekunden je Umlauf. Demnach ist gemäß Kooperationserlass des Landes die Schwelle von 30 Sekunden Verlustzeit für den ÖPNV überschritten und folglich eine negative Auswirkung für den ÖPNV zu erwarten, welche zwingend in die Abwägung einzubeziehen ist. Somit ist die Darstellung in Tabelle 11, welche diese Auswirkungen auf den ÖPNV als neutral darstellt, offensichtlich fehlerhaft. Dies gilt umso mehr, wenn in die Abwägung die unlängst von der Gemeinde Steinenbronn abgegebene Stellungnahme zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Böblingen einbezogen wird, in welcher die Kommune die Beschleunigung der Buslinie 760 Richtung Böblingen fordert. Diese widersprüchliche Haltung der Kommune gilt es im Rahmen der Abwägung aufzulösen. Auch berücksichtigt die allein auf Steinenbronn bezogene Beurteilung nicht die Auswirkungen der Fahrzeitverluste auf sämtliche in Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung stehenden Maßnahmen in allen Ortschaften entlang des gesamten Linienvverlaufs der Linie 760 (Sindelfingen –) Böblingen – Waldenbuch (– Neuenhaus). Im Ergebnis daher unter Berücksichtigung des im Lärmaktionsplans in Kapitel 8.3 formulierten Ziels der Förderung des ÖPNV (Erhalt der Fahrplan- und Anschlussstabilität) auf die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion im Zuge der K1051 zu verzichten.</p>	<p>Die maximal 31 Sekunden sind die Annahme bei einer Konstantfahrt (50 km/h vs. 30 km/h) von Kfz in der angegebenen OD. In der Praxis ist eine solche Konstantfahrt nur bei sehr ruhigen Verkehrsverhältnissen bspw. in der Nacht möglich. Für den ÖPNV ist dies allein schon aufgrund der Haltestellen nicht gegeben.</p> <p>Fahrpläne sind den veränderten verkehrsrechtlichen Anordnungen entsprechend anzupassen und wird in der Abwägung berücksichtigt.</p> <p>Was die Folgen von Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50 für den ÖPNV angeht: Eine Pauschalisierung kann generell nicht vorgenommen werden. Die Abwicklungsgeschwindigkeit des ÖPNV hängt insbesondere von den Abständen der Haltestellen ab. Ein Positiver Aspekt von T30 im Vergleich zu T50 beim ÖPNV ist allerdings, dass Qualität und Sicherheit des Zugangs zu den Haltestellen für die Fahrgäste verbessert werden. (vgl. Fachbeitrag von Prof. Dr.-Ing. H. Topp, Institut für Mobilität & Verkehr, TU Kaiserslautern zum Thema: „Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung“ in: Straßenverkehrstechnik 1/2014, Seite 23-30)</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Hinsichtlich der für die L1208 vorgesehene Maßnahme ist mit Blick auf deren Wirkungspotential (Tabelle 9) und unter Berücksichtigung der Betroffenheit des ÖPNV (Linien 826 und 828 („Airport-Sprinter“)) die ganztägige Reduzierung von Tempo 70 auf Tempo 50 zu hinterfragen, entwickelt doch diese Maßnahme ihre Wirkung laut Tabelle 9 hauptsächlich nachts. Insofern regen wir an, die Geschwindigkeitsreduzierung tatsächlich auch nur nachts einzuführen.</p> <p>Mit Blick auf das im Kapitel 8.3 formulierte Ziel zur Stärkung des Umweltverbunds als Maßnahme zur Emissionsvermeidung regen wir für den Buslinienverkehr in Fahrtrichtung Leinfelden-Echterdingen (Linien 826 und 828) an, den Knotenpunkt L1208 / Stuttgarter Straße so umzugestalten, dass dieser von den Bussen mittels Busspur/Busschleuse und Lückensignalisierung auf der L1208 unter Verzicht auf die heutige zeitaufwändige Schleifenfahrt via Kringstraße – Gewerbestraße sowie die unübersichtliche Einfahrt in die L1208 (Umgehungsstraße) befahren werden kann, und bitte dies in Konkretisierung der in Kapitel 8.3 getroffenen allgemeinen Aussagen als zusätzliche Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufzunehmen.</p> <p>Die Einführung von Verkehrsberuhigten Zonen gerade auf langen Buslinien wie die Linien 826 und 828 stellt den ÖPNV immer vor Herausforderungen. Gerade bei diesen beiden Linien die Tübingen mit dem unmittelbaren Einzugsgebiet von Stuttgart verbinden ist jede Fahrminute wichtig. Verlängerungen der Fahrzeiten</p>	<p>Die Geschwindigkeitsbeschränkungen sollen laut Kooperationserlass «trivial» gehalten werden. Aus diesem Grund wird geraten die Festsetzung 50 km/h aus Lärmschutzgründen für den Straßenabschnitt OD Steinenbronn (Umgehungsstr.) an der heutigen Geschwindigkeitsbeschränkung Tempo 50 ganztags zu orientieren.</p> <p>Diese Maßnahme dient nicht originär einer Lärminderung. Sie kann seitens der Gemeinde außerhalb des LAP geprüft werden.</p> <p>.</p> <p>Die Einführung einer Verkehrsberuhigten Zone (Zeichen 325) ist im Lärmaktionsplan nicht vorgesehen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>bedeuten Anpassungen am Fahrplan und ggf. Mehrfahrzeuge um die Taktlagen einhalten zu können. Im Bündel 9 ist derzeit das Verkehrsunternehmen FMO eigenwirtschaftlich und somit eigenverantwortlich tätig.</p> <p>Wir bitten, die Maßnahmen nochmals zu überprüfen und ggf. zeitlich (auf Nachtzeiten) zu begrenzen.</p>	
VIII.	RP Stuttgart	01.10.2021	<p>Lärmaktionsplan Stufe III Gemeinde Steinenbronn</p> <p>Schreiben der Gemeindeverwaltung Steinenbronn vom 05.08.2021</p> <p>Sehr geehrter Herr Bürgermeister Habakuk,</p> <p>mit o.g. Schreiben haben Sie zum Lärmaktionsplan (LAP) der Gemeinde Steinenbronn im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Vertreter öffentlicher Belange das Regierungspräsidium Stuttgart um Stellungnahme gebeten.</p> <p>Nach Prüfung Ihrer Unterlagen können wir zu folgenden Punkten aus dem Entwurf Ihres Lärmaktionsplanes mitteilen:</p> <p>M1: „Tempo 30 aus Lärmschutzgründen“ (Ziff. 12.1) im Verlauf der Schönaicher Straße K 1051 (S. 35-37 LAP)</p> <p>M2: „Erweiterung Tempo 50 aus Lärmschutzgründen“ (Ziff. 12.2) im Verlauf der Umgehungsstraße/Stuttgarter Straße im nördlichen Bereich der L 1208 (S. 39-41 LAP)</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Die Lärmbetroffenheiten in der Gemeinde Steinenbronn liegen mit 23 Betroffenen Einwohner tags und 48 nachts mit Überschreitungen der gesundheitskritischen Pegelwerte (65 dB(A) tags/ 55 dB(A) nachts) entlang der L 1208 sowie 2 Betroffenen Einwohner tags und 18 nachts entlang der K 1051 recht niedrig.</p> <p>Die Pegelmindernde Wirkung der Maßnahme 1 wird im Entwurf des Lärmaktionsplans nur in Bezug auf die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV aufgezeigt jedoch nicht in Bezug auf die gesundheitskritischen Pegelwerte. Der Gutachter gibt eine Pegelminderung von 25 % der Betroffenen bezogen auf die Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für den Tag- und Nachtzeitraum an. Ob nach Umsetzung der Maßnahmen noch Betroffene oberhalb der gesundheitskritischen Pegel vorliegen wird zudem nicht deutlich. Aufgrund der geringen pegelmindernden Wirkung hält das Regierungspräsidium Stuttgart den Maßnahmenvorschlag 1 für unverhältnismäßig.</p> <p>Die Umsetzung von Maßnahme 2 aus Lärmschutzgründen hält das Regierungspräsidium Stuttgart für nicht geeignet, da weder die gesundheitsgefährdenden noch die gesundheitskritischen Pegelwerte an der umliegenden Bebauung überschritten werden.</p> <p>Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegen. Die darin beschriebene Gefahrenlage ist gege-</p>	<p>Dem Antrag auf verkehrsrechtliche Anordnung wird die Gemeinde eine tabellarische Zusammenstellung beifügen.</p> <p>Nach Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) gemäß § 2 Abs. 1 gelten die Immissionsgrenzwerte als Schwelle zum gesundheitskritischen Bereich. So können tags 35 Einwohner und nachts 45 Einwohner vor Lärm über den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV geschützt werden.</p> <p>Mit der Beschränkung 30 km/h können die Lärmpegel um 2 – 3 dB(A) reduziert werden. Dies ist keine geringe Wirkung.</p> <p>Nach Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) gemäß § 2 Abs. 1 gelten die Immissionsgrenzwerte als Schwelle zum gesundheitskritischen Bereich. So können nachts 140 Einwohner vor Lärm über den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV von 54 dB(A) für Mischgebiete geschützt werden.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>ben, wenn die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) gemäß § 2 Abs. 1 von 59 dB(A) bei Tag und 49 dB(A) bei Nacht überschritten sind. Danach ist im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens zu entscheiden, ob und ggf. welche verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Einzelfall zu prüfen sind. Für die Ermessensausübung sind insbesondere die Bestimmungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) in der jeweils gültigen Fassung heranzuziehen. Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen muss die Berechnung des Beurteilungspegels nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) erfolgen (vgl. Ziff. 2.2 Lärmschutz-RichtlinienStV).</p> <p>Bei der Ermessensausübung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen, weshalb bereits ab diesen Werten gewichtige Gründe gegen die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen sprechen müssen.</p> <p>Unabhängig vom Gebietstyp kommen verkehrsrechtliche Maßnahmen insbesondere aber ab den Werten 70 dB(A)/tags und 60 dB(A)/nachts - in Gewerbegebieten mit Zuschlag von 5 dB(A) - in Betracht. Bestehen deutliche Überschreitungen der vorgenannten Beurteilungspegel, reduziert sich das Ermessen bis hin zu einer grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung auf den betroffenen Straßenabschnitten, es sei denn, dass dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile</p>	<p>Ist erfolgt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>(Luftreinhaltung, Verkehrsverlagerung, Leistungsfähigkeit) als unverhältnismäßig erscheint.</p> <p>Je geringer die Lärmwerte sind, umso mehr ist auch die Frage von Bedeutung, ob die Lärmbeeinträchtigungen jenseits dessen liegen, was als „ortsüblich“ hingenommen werden muss. Maßstab für diese Bewertung können insbesondere eine bedeutende Zunahme der Verkehrsmenge oder besondere Beeinträchtigungen durch eine bestimmte Verkehrsart sein.</p> <p>Im Zuge des Ermessens sind folgende maßgeblichen Aspekte im Einzelfall zu prüfen: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), Auswirkungen auf die Luftreinhaltung, Akzeptanz der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer (Erkenntnisse zur V 85), Abwägung mit einer Tempo 40-Regelung.</p> <p>Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan (LAP) festgelegt wurde, und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage, gegeben sind, ist von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen. Der fachrechtliche Ermessensspielraum der Behörde wird durch die Lärmaktionsplanung der Kommune überlagert (VGH Baden-Württemberg, 10 S 2449/17, Rn. 28). Dies gilt aber nur, sofern die Kommune zur Aufstellung eines LAP</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>verpflichtet ist, nicht hingegen, wenn der LAP freiwillig aufgestellt wird. Gemeinde- und Kreisstraßen sind daher grundsätzlich nicht von einer Bindungswirkung erfasst, es sei denn die Verkehrsmenge liegt über drei Millionen Fahrzeuge pro Jahr.</p> <p>Die Entscheidung über vorliegende straßenverkehrsrechtliche Anordnung obliegt der unteren Straßenverkehrsbehörde und ist dort im Einzelfallverfahren zu beantragen. Der Zustimmungsvorbehalt beim Regierungspräsidium Stuttgart bleibt weiterhin bestehen. Die Prüfung des Regierungspräsidiums Stuttgart wird sich an den dargestellten Kriterien orientieren.</p> <p><u>Hinweis:</u> Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sollen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden angeordnet werden und kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche und andere Maßnahmen sein (z.B. Lärmschutzwände/-wälle, Belagsmaßnahmen oder Schallschutzfenster). Insofern wäre auch eine zeitliche Befristung der Geschwindigkeitsbeschränkung bis zur Umsetzung anderer geplanter Maßnahmen (z.B. lärmarmen Straßenbelag, Ortsumfahrung) denkbar, um eine sofortige und spürbare Entlastung für die Anwohner erreichen zu können. Sofern ein Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelages erfolgt, führt dies bereits zu einer Lärminderung. Eine zusätzliche dauerhafte Reduzierung der Geschwindigkeit setzt somit weiterhin erhöhte Lärmwerte voraus.</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>M3: Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags entlang der L 1208 und K 1051 Ortsdurchfahrt Steinenbronn</p> <p>Die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Stuttgart betrifft beim Maßnahmenvorschlag 3 nur die L 1208, die K 1051 liegt in der Zuständigkeit des Landkreises Böblingen.</p> <p>Maßnahme 3 könnte für den am stärksten betroffenen Teilbereich der Umgehungsstraße zwischen den Einmündungen Stuttgarter Straße und Finkenweg geeignet sein. Eine klare Aussage lässt sich jedoch nicht treffen, da im Entwurf keine gebäudescharfen Pegel gemäß RLS-19 vorliegen bzw. die pegelmindernde Wirkung der Maßnahme 3 anhand der Betroffenheiten nicht aufgezeigt wird.</p> <p>Die Verwendung eines höher lärmabsorbierenden Belags ist grundsätzlich möglich, sofern hinsichtlich der betroffenen Streckenabschnitte Erhaltungsmaßnahmen anstehen. Insofern wird von Seiten des Regierungspräsidiums Stuttgart bei allen vorgesehenen Erhaltungsmaßnahmen anhand des aktuellen Sachstands (z.B. technisches Regelwerk, Lärmbelastung) geprüft, ob die Voraussetzungen für den Einsatz eines solchen Belags vorliegen und dieser eingebracht werden kann.</p> <p>Aus dem aktuellen Erhaltungsprogramm von 2016 sind seitens des Regierungspräsidiums Stuttgart keine Sanierungsmaßnahmen geplant. Sollte der von Ihnen ge-</p>	<p>Die Darstellung der Beurteilungspegel an den Gebäuden und deren Einwohner ist in den Anlagen zum Bericht als Rasterlärmkarten und Gebäudelärmkarten für den Tages- und Nachtzeitraum dargestellt.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>nannte Streckenabschnitt im kommenden Erhaltungsprogramm enthalten sein, erfolgt eine zustandsgerechte Instandsetzungsmaßnahme mit der Überprüfung eines möglichen Einsatzes von lärmabsorbierendem Belag innerhalb der Laufzeit des Programms.</p> <p>Welcher Belag im genannten Streckenabschnitt eingebaut werden kann, hängt von den technischen Voraussetzungen für den Einbau (z.B. Steigung, Gefälle, Kanaldeckel, Scherkräfte, innerorts/außerorts, Belastung, SV-Anteil, Geschwindigkeit, etc.) ab und wird, sobald Erhaltungsmaßnahmen in diesem Bereich anstehen, durch das Regierungspräsidium Stuttgart geprüft. Aufgrund der Rahmenbedingungen empfehlen wir hier einen AC 11. Dieser entspricht gemäß RLS-19 Tab. 4a einer Lärminderung von -2,7 dB(A) für Pkw und -1,9 dB(A) für Lkw bei einer Geschwindigkeit ≤ 60 km/h. Wir bitten dies bei der Anpassung des Lärmaktionsplans zu berücksichtigen.</p>	
IX.	HWK Stuttgart	23.08.2021	<p>Guten Tag Herr Lang,</p> <p>zum Lärmaktionsplan haben wir keine Bedenken oder Anregungen.</p>	Kenntnisnahme.

Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.	Bürger 1	31.08.2021	<p>Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>A) Zum Bericht Kreisstraße K 1.051, Schönaicher Straße</p> <p>Obwohl die vorliegende LAP für die K1051 Schönaicher Straße die Erfordernis einer Geschwindigkeitsreduzierung vorteilhaft zum Ausdruck bringt, ergeben sich einige Fragen und voraussichtlich Nachbesserungen, die sowohl dem Lärmempfinden der Anwohner eher gerecht werden, als auch die Durchsetzung der Maßnahmen zur Lärmverminderung erleichtern können.</p> <p>1. Zu Absatz 7.1 Kartierungsumfang und verkehrliche Grundlagen, mit Tabelle 1: Verkehrsmengen LAP Steinenbronn Stufe 3:</p> <p>Die für die Lärmberechnung zugrunde gelegte Verkehrszahl von 9138 Fzg/24 Stunden entspricht nicht der tatsächlichen Zahl im Bereich der Schönaicher Straße innerorts, weil die Zählstellen am Kreisverkehr in Schönaich Richtung Steinenbronn liegen. (ZählstellenNr.: 73201403 und 82384 laut Verkehrsmonitoring 2019 der Straßenverkehrszentrale BW (www.svz-bw.de/verkehrszaehlung)). Der Verkehr Richtung Sportgelände, Freizeitgelände, Gaststätte und zu den Wohngebäuden zwischen Schönaicher Straße und links der Wiesenstraße, sowie auch zum Bauhof und den Garagen der Sonnenhalde ist somit nicht berücksichtigt. Eine Nachbesserung der Lärmberechnung</p>	<p>Die für die Lärmberechnung zugrunde gelegten Verkehrszahlen aus der SVZ Zählstelle 7320 1403, wurde von der Gemeindeverwaltung Steinenbronn im Vorfeld validiert und freigegeben.</p> <p>Lärm verhält sich logarithmisch. Erst eine Verdoppelung der Verkehrsbelastung bewirkt eine Zunahme um 3 dB(A). Eine Erhöhung der Belastung um z.B. 10% hat eine vernachlässigbare Emissionsänderung zur Folge.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>sollte deshalb diesbezüglich, sowie auch betreffend den nachfolgend angeführten Punkten erfolgen. Eine separate Zählung zur Addition am Anfang der Wiesenstraße wäre möglich. Die LAI weist auf die Problematik der außerörtlichen Messstellen hin und dass kommunale Zählungen für die LAP's möglich sind.</p> <p>2. Berücksichtigung von Reflexionen an Mauern oder Fassaden (Din nach RLS-90), sowie die topographische Lage der Gebäude.</p> <p>Es sollte geprüft werden, inwieweit die Schallreflexion vollständig in die Berechnung einbezogen wurde, wie es die RLS-90 in Kap.4.6 verlangt, sowie auch ob zusätzliche Mehrfachreflexionen durch die erheblich höher stehenden Gebäuden links und rechts der Straße berücksichtigt wurden. Eine Abbildung des topographischen Querschnitts, aus der die Höhenlage der Gebäude im Gelände hervorgeht, wäre hilfreich.</p> <p>Weiterhin sollte auch geprüft werden, ob der Reflexionsschall der den Parkplatz abschließenden Stützmauer, die sich auf der linken Straßenseite von unterhalb des Kreisverkehrs bis gegenüber dem Gebäude 6 (ehem. Waschhaus) hinzieht, in den Berechnungen berücksichtigt wurde.</p> <p>Eine probeweise Berechnung ohne Zusatzfaktoren ergab an » Gebäude 3 (Abbildung 8) linksseitig der Straße bereits einen Mittelungspegel. der fast 65 dB(A) ist. Dies lässt vermuten. dass z.B. hier kein Zuschlag</p>	<p>Schallreflexionen aus topographischen Begebenheiten werden im schalltechnischen Modell berücksichtigt. Auch die Höhe der Gebäude ist im schalltechnischen Modell hinterlegt. Die Berechnungen erfolgten nach RLS-90 mit dem Programm Soundplan.</p> <p>Im schalltechnischen Modell können nur Gebäude und Lärmschutzbauwerke aus dem LUBW-Model bzw. von der Gemeinde mitgeteilte Neubauten dargestellt werden. Privates Mauerwerk für welches kein Bauantrag gestellt werden muss, kann nicht im Detail ins schalltechnischen Modell aufgenommen werden.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>für die Reflexion durch die gegenüberliegende Stützmauer und Garage erfolgte. Ähnliches gilt für Gebäude 4.</p> <p>3. Zu Absatz 7.2 Ergebnisse der Lärmkartierungs-Abbildungen 4 u.5: (Seite 15) sowie zu 7.3 Untersuchte Bereiche (Tabelle 2): Betroffenheiten RLS-90 nach Rechengebieten</p> <p>Alle Lärmwerte im Hauptbelastungsbereich sind unter Berücksichtigung der tatsächlichen Verkehrszahl durchgehend etwas höher, so dass z.B. die Gebäude die Abbildung 4 und 8 mit 65 dB(A) (Tag) 55dB(A) (Nacht) eingezeichnet sind, dann darüber liegen könnten, also über dem Auslösewert. Ebenfalls wird, sofern noch nicht eingerechnet die Einbeziehung des Reflexionsschalls eine weitere Erhöhung der Werte ergeben.</p> <p>Die angegebenen Betroffenenzahlen in diesem Bereich, sowohl bei den Auslösewerten als auch insgesamt bezüglich den Immissionsgrenzwerten nach 16. BimSchV erhöht sich dadurch, sowie auch durch die folgend beschriebenen Sachverhalte (s. 3.1.u. 3.2) um mehrere Personen.</p> <p>3.1. Inwieweit das Gebäude 1 (Löwen) bei der Betroffenenzahl, z. B. durch Vermietung im Obergeschoß, wie es früher der Fall war, berücksichtigt ist oder werden müsste, sollte geprüft werden, sowie auch wieviel Bewohner das Gebäude 6 (ehemaliges Waschhaus) tatsächlich hat da hiervon vermutlich die Betroffenen 2 stammt, die in Tabelle 2 mit über 65 dB(A) (Tag) belastet angegeben sind.</p>	<p>Sowohl die Verkehrszahlen als auch die topographischen Grundlagen mit den Gebäuden für den Lärmaktionsplan unterliegen einem genormten Qualitätscheck und wurden hier nochmal auf Konsistenz geprüft.</p> <p>Hinweise können nicht geprüft werden, da die Gebäudenummern wahrscheinlich mit der Einwohnerzahl verwechselt wurde.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>3.2. Des Weiteren ist aus den Abbildungen 4 u.5 (Seite 15) nicht ersichtlich, ob das Gebäude im ehemaligen Garten der Nachfolger der Fam. Hauser, (nächstes Haus Richtung Schönaich nach Fam. Bauer, Haus 4) in der Lärmberechnung berücksichtigt wurde. Dies sollte nachgeholt werden und die sich daraus ebenfalls ergebende höhere Betroffenenzahl insgesamt korrigiert werden. Auch in diesem Bereich sollte die Reflexionswirkung der hier gegenüber liegenden Stützmauer rechtsseitig direkt neben der Straße auf die betroffenen Gebäude links der Straße eingerechnet werden, einschließlich auf das Gebäude 4.</p> <p>5. Zu Absatz 12.1 Fahrzeitverlust: Obwohl eigentlich marginal, kann der angegebene Fahrzeitverlust von 31 Sekunden reduziert werden um die Zeit die sich durch das bereits jetzt vorhandene Tempolimit auf 30 km/h im Bereich des Pflegeheims und der Omnibushaltestelle ergibt. Vom Kreisverkehr bis T50 Schild sind es ca. 100 Meter. Dies wären ca. 4 Sekunden weniger, also ca. 28 Sekunden.</p> <p>6. Der Bereich der K 1051 um die Einfahrt zum Bauhof sollte ebenfalls betrachtet werden. Dort besteht ein gravierendes Sicherheitsdefizit, da diese Zufahrt auch zu den Garagen der Anwohner der Sonnenhalde bisher im 70er Geschwindigkeitsbereich liegt. Des Weiteren beklagen sich die Anwohner der Sonnenhalde dort seit Jahren über die Lärmbelastung, auch durch die von Richtung Schönaich heranbrausenden Fahrzeuge, wobei durch den bei Lastkraftwagen im höheren Geschwindigkeitsbereich überproportional erhöhtem</p>	<p>Ersparnis des Zeitverlustes wurde bereits berücksichtigt.</p> <p>Zu Themen der Verkehrssicherheit kann in der Lärmaktionsplanung keine Aussage getroffen werden. Der Gemeinderat wird sich außerhalb der Lärmaktionsplanung mit dem Thema beschäftigen.</p> <p>Die Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h aus Lärmschutzgründen ist im Lärmaktionsplan bis zum westl. Ortsein-/ausgang festgesetzt. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung wird sich auch positiv auf die Bebauung „Sonnhalde“ auswirken.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Lärmpegel die Lärmempfindung noch unangenehmer ist.</p> <p>Vorteilhaft wäre deshalb, auch für mehr Sicherheit, neben der geplanten Tempo 30 Begrenzung auch ein Tempolimit auf 50 km/h bereits vor der Zufahrt zum Bauhof, ähnlich wie es an der L 1208 von Waldenbuch her bereits vor dem Ortschild der Fall ist. Weiterhin sollte dort eine Geschwindigkeitsüberwachung installiert werden.</p> <p>Hinweis: In der Homepage-Ausführung sollten die Karten mit den berechneten Lärmwerten für den Bereich der Schönaicher Straße ortsauswärts einschließlich Sonnenhalde, ebenfalls eingesehen werden können.</p> <p>B) zu 7.3.2 Belastungsbereich L 1208 Umgehungsstraße/Stuttgarter Straße</p> <p>Gemäß Abbildung 9 und Tabelle 4 liegen 9 Gebäude am Tag und 22 bei Nacht an der L1208, an denen der Auslösewert von 65 dB(A)/55 dB(A) überschritten ist.</p> <p>1. Diesbezüglich wäre von Vorteil, wenn z.B. nach der Abbildung 9 mit einem Text (ähnlich Abs. 7.3.1 für die K 1051) auf die hochbelastete Lärmsituation in diesem Bereich explizit hingewiesen wird, denn durch den schnellen textlichen und bildlichen Übergang ohne Kommentar auf den Bereich Nord, entsteht auf den ersten Blick der Eindruck, dass hier kein Handlungsbedarf bestehen würde, trotz der Maßnahmenliste am Ende in Tabelle 14, die bezüglich der L 1208 jedoch nicht alle Möglichkeiten aufzeigt (s.2.).</p>	<p>Zu Themen der Verkehrssicherheit kann in der Lärmaktionsplanung keine Aussage getroffen werden. Der Gemeinderat wird sich außerhalb der Lärmaktionsplanung mit dem Thema beschäftigen.</p> <p>Anregung von flankierenden Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (entlang der OD K 1051 und L 1208) wurden im Lärmaktionsplan festgesetzt.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>In diesem Bereich sind Gebäude von Überschreitungen der Auslösewerte betroffen, jedoch wird die Umgehungsstraße an dieser Stelle nicht als Hauptbelastungsbereich eingeschätzt.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Denn auch hier besteht Anspruch für die Anwohner auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme entsprechend und VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17.Rn. 33)</p> <p>2. Die in Abs. 12.4 bei „Passiver Lärmschutz“ angegebenen Werte sind nicht mehr aktuell für Ansprüche auf Lärmschutz.</p> <p>Die gültigen Werte sind laut 16. BImSchV Tag / Nacht</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen: 57 dB(A)/ 47 dB(A) 2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten: 59dB(A)/ 49 dB(A) 3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten: 64 dB(A) 54 dB(A) <p>Werden die Immissionsgrenzwerte überschritten, besteht ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz. (Quelle BMVI). Dies bedeutet auch, dass betroffene Anwohner im Fall der L 1208 bei über 64/54 dB(A) Tag/Nacht einen Antrag auf z.B. Zuschüsse für Schallschutzfenster stellen können (sofern andere Maßnahmen nicht erfolgen). Darauf sollte in Bezug auf die 16. BimSchV, und auch in der Auflistung unter Art. 14 hingewiesen werden.</p> <p>Im Sinne des Lärmemissionsschutzgesetzes bezüglich der Mitwirkung der Öffentlichkeit, bitten wir um rechtzeitige Einbeziehung des den Lärmaktionsplan erstellenden Fachbüros bezüglich obiger Anregungen, um</p>	<p>Die angegebenen Werte in Abs. 12.4 der Lärmaktionsplanung entsprechen den aktuellen Werten für die Lärmsanierung. Vgl.: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/laerm-schutz.html , letzter Zugriff: 17.11.2021</p> <p>Die hier angegebenen Werte sind Immissionsgrenzwerte für die Lärmvorsorge.</p> <p>In Teilbereichen der L 1208 gibt es Hauptwohngebäude für die Zuschüsse für Schallschutzfenster beantragt werden können.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			noch vor der endgültigen Verabschiedung erforderliche Nachbesserungen zu berücksichtigen.	
II.	Bürger 2	13.09.2021	<p>Einspruch zur Fortschreibung Lärmaktionsplan Stufe 3</p> <p>Sehr geehrter Hr. Lang,</p> <p>wir berufen uns auf die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Thema „Fortschreibung Lärmaktionsplan Stufe 3“ und erheben hiermit fristgerecht Einspruch gegen diese Umsetzung.</p> <p>Prinzipiell befürworten wir entlastende Maßnahmen, allerdings ist das vorliegende Konzept unvollständig und benachteiligt weiterhin die Anwohner des südlichen Teils der Goldäckerstraße. Konkret beziehen wir uns auf den Punkt „Temporeduzierung auf der L1208“, also den Maßnahmen im Lärmaktionsplan für den Norden Steinenbronns. Das aktuelle Gutachten der Firma Rapp Trans AG ist explizit beschränkt auf Untersuchungen der L1208. Eine gesamtheitliche Untersuchung im Sinne eines Gesamtverkehrskonzepts für den Norden Steinenbronns ist nicht erfolgt. Eine Integration der durch die Gemeinde beauftragten und in der Umsetzung ausstehenden Gesamtverkehrsplanung in Bezug auf das Gutachten der Firma BS Ingenieure Ludwigsburg aus dem Jahr 2011 im Teilaspekt des nördlichen Teilbereichs von Steinenbronn ist nicht berücksichtigt.</p> <p>Das Gutachten der Firma BS Ingenieure Ludwigsburg stammt zwar aus dem Jahr 2011, berücksichtigt jedoch eine prognostizierte Verkehrslage für das Jahr 2020 auf Basis einer durchgeführten Verkehrszählung. Das</p>	<p>Die Goldäckerstraße ist weder Teil der Pflichtkartierung noch der freiwilligen Kartierung der Lärmaktionsplanung. In der Pflichtkartierung werden Straßen mit Verkehrszahlen über 8.200 Kfz/24h berücksichtigt. Die freiwillige Lärmkartierung kann von der Kommune zusätzlich an Straßen mit Verkehrszahlen unter 8.200 Kfz/24h in Auftrag gegeben werden.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung ist kein Instrument im Sinne eines Gesamtverkehrskonzepts für die Gemarkung Steinenbronn.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>aktuelle Verkehrsaufkommen dürfte sich durch Bau- maßnahmen und die Mobilitätsentwicklung realistisch sogar erhöht haben. Insofern ist die eindeutige Aussagekraft des Gutachtens für die Entlastung des südlichen Teils der Goldäckerstraße nachweislich weiterhin gegeben. Für das Thema hat man seinerzeit immerhin bereits Haushaltsmittel investiert, die nicht umsonst gewesen sein sollen.</p> <p>Die Gemeinde Steinenbronn hat sich dem Thema „Ent- lastung südlicher Teil Goldäckerstraße durch Anbin- dung der Ludwigsstraße“ oder einer vorgeschlagen al- ternativen Neuanbindung seit diesem Gutachten nicht mehr angenommen. Natürlich ist dieses Thema ein mehrfach heiß diskutiertes Thema – allerdings in Zei- ten des Klimawandels und des Schutzes von Anwoh- nern ein Thema, dass eine zeitnahe Umsetzung be- dingt. Die Vorteile einer Öffnung überwiegen. Exemp- larisch, ohne den Anspruch auf Vollständigkeit, einmal ein paar Punkte benannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Erhebliche Entlastung der Anwohner des südlichen Teils der Goldäckerstraße in den Punkten Lärm, Fein- staub, Ressourcen (Strom/Benzin) und Abgase <input type="checkbox"/> Direkte Anfahrtswege von und nach Hause für ALLE durch Vermeidung von unnötigen Umwegen und Kilo- meter über die Schleife Stuttgarter Straße/Goldäcker- straße <input type="checkbox"/> Erhöhung der Sicherheit der Kita-Kinder Goldäcker durch Reduktion des Verkehrsaufkommens 	<p>Eine Verkehrsplanerische Aussage kann in der Lärmaktions- planung nicht getroffen werden. Die Gemeindeverwaltung wird sich außerhalb der Lärmaktionsplanung mit dem Thema beschäftigen.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p><input type="checkbox"/> Erhöhung der Sicherheit für den offiziellen Schulweg insbesondere am hochfrequentierten Zebrastreifen Hohewartstraße/Goldäckerstraße</p> <p><input type="checkbox"/> Anpassung der Öffnung mit überschaubaren Mitteln und Maßnahmen realisierbar</p> <p><input type="checkbox"/> Lärm- und Geschwindigkeitsreduzierung auf der L1208 sind automatisch mitgegeben und mit nachvollziehbarer Begründung umsetzbar</p> <p>Im Zuge des früheren Gutachtens wurden die Anwohner der Ludwigsstraße bereits durch den Bau einer Lärmschutzwand entlastet. Auch wurde bei der Planung bereits ein Abbiegestreifen vorgesehen, sofern dieser notwendig sein sollte. Im Gegenzug sind aber keinerlei Entlastungen für einen Großteil der Anwohner der südlichen Goldäckerstraße bis heute erfolgt.</p> <p>Eine durch Baumaßnahmen zwanghaft erfolgte Pilotierung Anfang März 2021 hatte aufgezeigt, dass eine Anbindung der Ludwigsstraße funktionsfähig und mit überschaubaren und geringen Anpassungen (z.B. Ampelregelung) durchaus im Bereich des Möglichen ist. Es hatte sich durch die geänderte Verkehrsführung weder ein Unfallschwerpunkt gebildet, noch kam es zu untragbarem Verkehrsstaus auf der L1208 und dadurch zu Schleichverkehr über die Goldäckerstraße.</p> <p>Sofern Bedenken zu einem Schleichverkehr dennoch bestehen, könnte man erwägen, die Goldäckerstraße im mittleren Teil vom Verkehr zu entkoppeln. D.h.</p>	

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>durch eine Verkehrsinsel die durchgängige Begehrbarkeit bzw. Befahrbarkeit lediglich für Fußgänger und Radfahrer zu ermöglichen.</p> <p>Für Gespräche mit Ihnen von der Gemeinde und auch den Fraktionsvorsitzenden sind wir gerne jederzeit bereit und halten diesen Austausch vor einer Umsetzung jeglicher Maßnahmen im nördlichen Teil Steinenbronn auch für zielführend und unumgänglich.</p> <p>Da der Anteil der Bevölkerungspopulation im nördlichen Teil der Goldäckerstraße und insbesondere auch in der Ludwigsstraße gegenüber dem südlichen Teil der Goldäckerstraße immens hoch ist, ist es nicht weiter tragbar, dass eine Benachteiligung zahlreicher Anwohner der Goldäckerstraße durch einen zwangshafte Umweg auf Grund der Schließung der Ludwigsstraße weiterhin erhalten bleibt.</p> <p>Wir unterbreiten Ihnen daher folgenden Vorschlag und stellen gleichzeitig in Bezug auf eine Gesamtverkehrsplanung für den Norden Steinenbronn die folgende Anforderung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Direkte Umsetzung des Lärmaktionsplans Stufe 3 ausschließlich im Teilpunkt Schönaicher Straße <input type="checkbox"/> Beauftragung und Umsetzung eines Lärmaktionsplans Stufe 4 insbesondere mit der Entlastung zahlreicher Anwohner im südlichen Teil der Goldäckerstraße auf Basis des eindeutigen Gutachtens aus dem Jahr 2011 innerhalb der nächsten 3 Jahre 	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

Beraten.
Planen.
Steuern.

RAPP



Gemeinde Steinenbronn
Lärmaktionsplan Stufe 3

Bericht zur Beschlussfassung

18. November 2021
Bericht-Nr. 2067.297

Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
1.0	15. Juli 2021	Entwurf des Lärmaktionsplans Qualitätssicherung	Jacomo Helbig Carina Schulz
1.1	28. Juli 2021	Anpassung nach GR-Beschluss vom 27.07.2021	Carina Schulz
1.2	18. November 2021	Bericht Beschlussfassung	Jacomo Helbig

Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
Gemeinde Steinenbronn	Herr Lukas Lang et al.	PDF

Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Wolfgang Wahl	Wolfgang.wahl@rapp.ch	+49 (0)761 217 717 31
Jacomo Helbig	Jacomo.helbig@rapp.ch	+49 (0)761 217 717 34

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Lärm und Lärmquellen	2
1.2	Wahrnehmung von Lärm	3
1.3	Was ist dB(A)?	3
1.4	Auswirkungen auf die Gesundheit und die Gesellschaft	4
1.5	Ruhe	4
2	Rechtliche Grundlagen der Lärmaktionsplanung	5
2.1	Die EU-Umgebungsärmrichtlinie	5
2.2	Umsetzung in deutsches Recht	6
3	Hinweise des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg	7
4	Auslösewerte	9
5	Grundlagen zur Lärmberechnung und Ermittlung der Betroffenen	10
5.1	Berechnung statt Messung	10
5.2	Berechnungsmethode und Ermittlung der Betroffenen	10
6	Verfahrensablauf	12
6.1	Das Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans	12
6.2	Die Verfahrensschritte in der Gemeinde Steinenbronn	12
7	Erfassung des Sachverhaltes	14
7.1	Kartierungsumfang und verkehrliche Grundlagen	14
7.2	Ergebnisse der Lärmkartierung	16
7.3	Untersuchte Bereiche	17
7.3.1	Belastungsbereich K 1051 Schönaicher Straße	18
7.3.2	Belastungsbereich L 1208 Umgehungsstraße/Stuttgarter Straße	19
7.4	Bereits durchgeführte oder geplante Lärmschutzmaßnahmen	21
7.5	Ruhige Gebiete	22
8	Grundsätzlich mögliche Maßnahmen zur Lärminderung	24
8.1	Baulicher Lärmschutz	25
8.2	Steuerung des Verkehrs	26
8.3	Einsatz und Förderung lärmarmen Verkehrsmittel	27
8.4	Stadt- und Verkehrsplanung	27
9	Bewertungsgrundsätze	28
9.1	Lärmschutzkonzept	28
9.2	Bewertung der Maßnahmen im Hinblick auf das Planungsziel	29
9.3	Bewertung der Maßnahmen im Hinblick auf weitere Belange	29
9.3.1	Mittelbare positive Wirkungen	29
9.3.2	Mittelbare negative Wirkungen	31
10	Abwägungsgrundsätze	31
10.1	Allgemeine Abwägungsgrundsätze	32

10.2 Geschwindigkeitsbeschränkungen	32
11 Wirkungsanalyse der Geschwindigkeitsbeschränkung	34
11.1 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen	34
11.2 Verlängerung des Bereichs mit Tempo 50 aus Lärmschutzgründen	35
12 Abwägung und Auswahl der Lärmschutzmaßnahmen	36
12.1 Tempo 30 aus Lärmschutzgründen, K 1051 Schönaicher Straße	36
12.2 Verlängerung Tempo 50, L 1208 Nord	40
12.3 Lärmoptimierter Fahrbelag	42
12.4 Weitere Lärminderungsmaßnahmen	43
13 Ruhige Gebiete	44
14 Maßnahmen zur Lärminderung	45
Tabellenverzeichnis	
Tabelle 1: Verkehrsmengen LAP Steinenbronn Stufe 3	15
Tabelle 2: Betroffenheiten RLS-90 nach Rechengebieten	17
Tabelle 3: Betroffenheiten K 1051 Schönaicher Str.	18
Tabelle 4: Betroffenheiten L 1208 Umgehungsstraße, Stuttgarter Str.	19
Tabelle 5: L 1208 Bereich Nord, Betroffenheiten 16. BImSchV.....	21
Tabelle 6: Auswahlkriterien für ruhige Gebiete (Leitfaden Ruhige Gebiete, VM B-W 2019) ..	23
Tabelle 7: Korrekturwerte für Straßenoberflächen, nach RLS-19	25
Tabelle 8: K 1051, betroffene Einwohner, Wirkungsanalyse T30	34
Tabelle 9: L 1208 (Teilbereich), Betroffenheiten, Wirkungsanalyse T50	35
Tabelle 10: Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV.....	36
Tabelle 11: K 1051, Abwägung der Lärminderungsmaßnahme	38
Tabelle 12: L 1208, Abwägung der Lärminderungsmaßnahme.....	41
Tabelle 13: Auslösewerte für die Lärmsanierung in der Baulast des Landes.....	43
Tabelle 14: Vorschlag für ruhige Gebiete in der Gemeinde Steinenbronn	44
Abbildungsverzeichnis	
Abbildung 1: Kartierungsumfang LAP Steinenbronn Stufe 3	1
Abbildung 2: Lärmkartierung Steinenbronn, Hauptverkehrsstraßen (LUBW 2017)	14
Abbildung 3: Kartierungsumfang LAP Steinenbronn Stufe 3	14
Abbildung 4: Auszug Rasterlärmkarte Tag.....	16
Abbildung 5: Auszug Gebäudelärmkarte Nacht	16
Abbildung 6: Übersicht der Rechengebiete	17
Abbildung 7: Gebietsnutzung nach Flächennutzungsplan, K 1051 Schönaicher Str.	18
Abbildung 8: Hauptbelastungsbereich K 1051 Schönaicher Str.....	19
Abbildung 9: L 1208 Umgehungsstraße, Stuttgarter Str., Ausschnitt.....	20
Abbildung 10: L 1208 Bereich Nord, Lärmpegel IST-Situation (Tempo 70).....	20
Abbildung 11: K 1051 Schönaicher Str., T30 aus Verkehrssicherheitsgründen	21
Abbildung 12: Gebietskategorien Ruhige Gebiete (Leitfaden Ruhige Gebiete, VM B-W 2019)22	
Abbildung 13: K 1051 OD Steinenbronn, Verortung 30 km/h ganztags.....	39
Abbildung 14: L 1208 Nord, Lärminderungswirkung T50 im Zeitbereich Tag	40
Abbildung 15: L 1208, Verortung 50 km/h ganztags	42

Beilagenverzeichnis

- Anlage 1: Rasterlärmkarte Tag
- Anlage 2: Rasterlärmkarte Nacht
- Anlage 3: Gebäudelärmkarte Tag
- Anlage 4: Gebäudelärmkarte Nacht
- Anlage 5: Differenzkarte ohne/mit 30/50 km/h für den Zeitbereich Tag und Gebäudelärmkarte mit 30/50 km/h für den Zeitbereich Tag
- Anlage 6: Differenzkarte ohne/mit 30/50 km/h für den Zeitbereich Nacht und Gebäudelärmkarte mit 30/50 km/h für den Zeitbereich Nacht
- Anlage 7: Gebäude mit Anzahl Einwohner, zulässige Geschwindigkeiten (Lkw maximal 80 km/h) und Korrekturfaktor D_{str0} in dB(A)
- Anlage 8: Stellungnahmen im Beteiligungsverfahren

1 Einleitung

Lärm zählt zu den größten Umweltproblemen in unserer Gesellschaft, wobei der Straßenverkehr die bedeutendste Belastungsquelle darstellt. Lärm ist auch ein Gesundheitsrisiko – Lärm kann krank machen! Lärm mindert die Arbeitsleistung und das Wohlbefinden von Menschen, entwertet Immobilien, reduziert die Einnahmen von Kommunen und verursacht allein in Deutschland jährlich mehrere Milliarden Euro Folgekosten.

Die Lärmaktionsplanung ist ein in §§ 47a ff. Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) normiertes Instrument zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen. Dieses Instrument geht auf die EG-Umgebungslärmrichtlinie¹ zurück. Die Bürgerinnen und Bürger sowie die Verwaltung sollen über Lärmprobleme und Lärmauswirkungen in der jeweiligen Gemeinde oder Stadt unterrichtet und für die daraus folgenden Konflikte sensibilisiert werden. Zugleich muss die für die Planaufstellung zuständige Kommune ein Konzept vorlegen, wie sie die Lärmprobleme und -konflikte bewältigen und lösen will.

Durch die Gemeinde Steinenbronn führt die Landesstraße L 1208, eine Hauptverkehrsstraße mit Verkehrsbelastung über dem Schwellenwert der dritten Stufe der Lärmkartierung (8.200 Kfz/24h, § 47b Nr. 3 BImSchG). Die Gemeinde ist daher zur Erstellung eines kommunalen Lärmaktionsplans gesetzlich verpflichtet. Nachdem die Gemeinde Steinenbronn in Stufe 2 bereits einen vereinfachten Lärmaktionsplan erstellt hat, wird nun der Lärmaktionsplan im qualifizierten Verfahren fortgeschrieben. Hierzu wird, neben der L 1208, auch freiwillig der Straßenzug der Kreisstraße K 1051 untersucht.

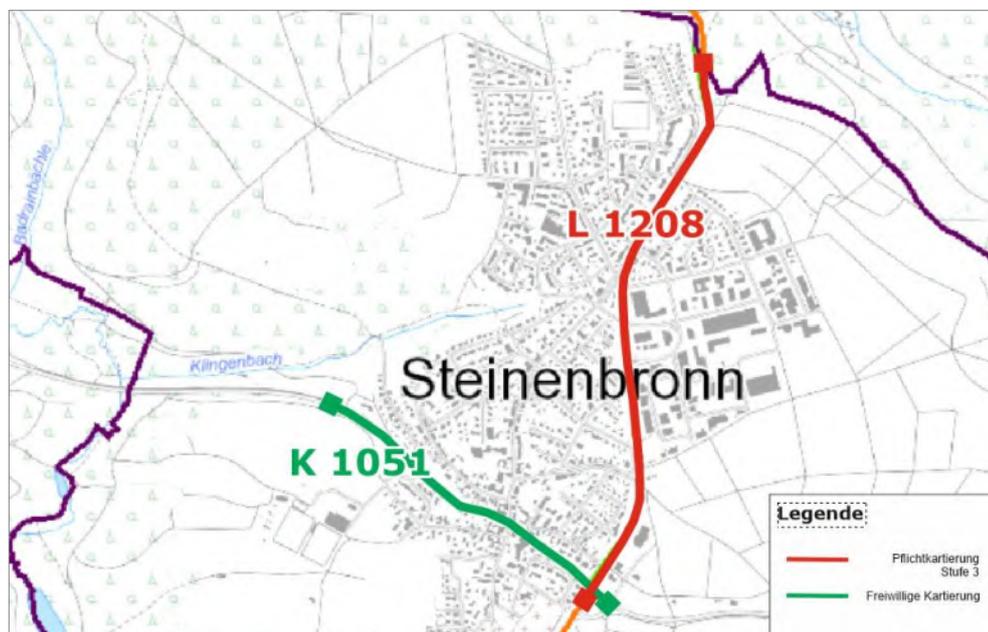


Abbildung 1: Kartierungsumfang LAP Steinenbronn Stufe 3

¹ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. L 189 vom 28.07.2002, S. 12); zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1137/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2008 (ABl. L 311 vom 21.11.2008, S. 1).

Eine Voraussetzung, um diese Aufgaben zielführend bewältigen zu können, ist das Grundwissen über das Alltagsphänomen „Lärm“. Diese Informationen sind gerade in der Öffentlichkeitsbeteiligung besonders wichtig, um den Bürgerinnen und Bürgern das Mitwirken an der Lärmaktionsplanung zu erleichtern.

1.1 Lärm und Lärmquellen

Lärm sind Schallereignisse, die durch ihre Lautstärke und Struktur für den Menschen und die Umwelt gesundheitsschädigend, störend oder belastend wirken. Lärm entsteht also dort, wo physikalische Schallwellen auf einen Betroffenen einwirken und bei ihm negative Folgen auslösen.

Der Lärm zählt zu den sog. Umwelteinwirkungen. Wichtig für das Verständnis der Lärmwirkungen ist die Unterscheidung zwischen „Emission“ und „Immission“.

- Die Emission bezeichnet den von einer Schallquelle ausgehenden Schall.
- Die Immission bezeichnet den Schall, der den Menschen erreicht und von ihm als Lärm wahrgenommen und empfunden wird.

Die Lärmaktionsplanung hat den sog. Umgebungslärm zum Gegenstand. Umgebungslärm wird definiert als „unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten (...) ausgeht“ (Art. 3 lit. a UmgebungslärmRL).

Der motorisierte Straßenverkehr ist in Deutschland die Hauptlärmquelle. Dort wo es Schienen- oder Flugverkehrslärm gibt, können diese Lärmquellen den Straßenverkehr zwar häufig überlagern. Die sehr vernetzte Straßeninfrastruktur und die hohe motorisierte Mobilität des Einzelnen führen aber dazu, dass sich die meisten Lärmbetroffenen von Straßenverkehrslärm belästigt oder gestört fühlen. Auch in Steinenbronn ist der Straßenverkehrslärm die Hauptlärmquelle.

Der Straßenverkehr ist keine homogene Schallquelle. Es gibt verschiedene Schallquellen, deren Einfluss auf das Gesamtgeräusch von den gefahrenen Geschwindigkeiten abhängt.

- Die Motor- und Getriebegeräusche sind vor allem im innerörtlichen „stop-and-go“ Verkehr im unteren Geschwindigkeitsbereich dominierend. Dabei kommt es natürlich auf die Besonderheiten des einzelnen Fahrzeugs an (Motorisierung, Abschirmung des Motorblocks, Alter des Kfz usw.).
- Die Abrollgeräusche der Reifen auf dem Fahrbahnbelag dominieren ungefähr ab 30 km/h den wahrgenommenen Fahrzeuglärm.
- Aerodynamische Geräusche („Rauschen“ der Autobahn oder der Schnellstraße) entstehen durch die Verwirbelung abreißender Luftströme. Sie dominieren den Fahrzeuglärm bei Geschwindigkeiten von über 100 km/h.

Wesentliche Verursacher des Straßenlärms sind Lkw und Motorräder. Lkw verursachen bei 50 km/h etwa so viel Lärm wie zwanzig Pkw. Der Lärm von Motorrädern wird belastender als die Geräusche schwerer Lkw empfunden.

1.2 Wahrnehmung von Lärm

Bei der Wahrnehmung von Schall ist zwischen physikalischen Faktoren der Schallquelle und der Schallausbreitung einerseits und den subjektiven Faktoren der Wahrnehmung durch den jeweiligen Betroffenen zu differenzieren. Als Lärm werden Schallereignisse bezeichnet, die subjektiv als störend empfunden werden. Lärm ist also unerwünschter Schall, der das physische, psychische und soziale Wohlbefinden der Menschen erheblich beeinträchtigen kann.

Physikalische Wirkfaktoren der Lärmwahrnehmung sind:

- der Schalldruck,
- die Tonhöhe (hohe Töne werden in der Regel als unangenehmer empfunden als tiefe Töne),
- die Tonhaltigkeit (einzelne tonale Komponenten des Schalls erhöhen die wahrgenommene Lautstärke) und
- die Impulshaltigkeit (Geräusche mit starken Schwankungen werden als unangenehmer empfunden als Geräusche mit konstanter oder gleichmäßiger Lautstärke).

Subjektive Wirkfaktoren der Lärmwahrnehmung und der Bewertung als störend oder belästigend sind u.a.:

- die Sichtbarkeit der Lärmquelle (eine nicht sichtbare Lärmquelle wird als weniger störend empfunden als eine sichtbare Lärmquelle, obwohl der Lärmpegel identisch ist),
- die Beziehung zur Lärmquelle (hat der Betroffene – warum auch immer – ein positives Verhältnis zur Schallquelle, empfindet er den Schall als weniger störend) und
- das Gefühl der Ohnmacht (die Empfindung als störend steigt mit dem Maß, wie der Betroffene das Gefühl hat, ohnehin nichts gegen den Lärm ausrichten zu können).

1.3 Was ist dB(A)?

Die Wahrnehmung von Lärm hängt zudem maßgeblich von der Leistungsfähigkeit des menschlichen Hörempfindens ab. Das menschliche Hörempfinden folgt eigenen Gesetzmäßigkeiten und ist begrenzt. Die lineare Zunahme der menschlichen Hörempfindung entspricht am besten dem logarithmischen Anstieg des Schalldrucks. Zur Beschreibung des Maßes des menschlich wahrnehmbaren Schalls wird daher in der Akustik regelmäßig ein sog. logarithmisches Relativmaß herangezogen: der Schalldruckpegel. Er wird in der Einheit Dezibel = dB(A) angegeben. Der Zusatz (A) bringt zum Ausdruck, dass es sich um eine dem menschlichen Hörempfinden angepasste Bewertung handelt.

Das logarithmische Maß des Schalldrucks zwingt bei der Untersuchung und Bewertung von Lärmbelastungen eine sog. energetische Addition bzw. Subtraktion vorzunehmen, die eigenen „Rechenregeln“ folgt. Die Verdopplung der Anzahl der Schallquellen von gleicher Intensität führt immer zu einer Steigerung des Schalldruckpegels um 3 dB(A). Eine Halbierung der Anzahl gleich intensiver Schallquellen führt stets nur zu einer Reduzierung um 3 dB(A). Zwei Beispiele:

Wirken zwei Schallquellen von je 50 dB(A) auf einen Immissionsort ein, so steigt der Schalldruckpegel am Immissionsort um 3 dB(A) auf 53 dB(A).

Gelingt es, die Verkehrsmenge auf einer Durchgangsstraße zu halbieren, wird die Lärmbelastung um 3 dB(A) sinken.

Die Wahrnehmung des Lärms verdoppelt bzw. halbiert sich jedoch nicht mit einem Anstieg bzw. mit einem Absinken der Lärmbelastung um 3 dB(A). Eine Schallpegeldifferenz von 3 dB(A) ist für den Menschen als Unterschied in der Lautstärke gut wahrnehmbar. Eine Verdoppelung bzw. Halbierung der wahrgenommenen Lautstärke erfolgt erst bei einer Pegeldifferenz von 10 dB(A). Dies entspricht z.B. einer Verzehnfachung des Verkehrsaufkommens oder einer Verringerung des Verkehrs auf 1/10 der ursprünglichen Verkehrsbelastung. Diese Wirkeffekte sind von verkehrsplanerischen Maßnahmen in der Lärmaktionsplanung nur selten zu erwarten. Nur bauliche Lärmschutzmaßnahmen an der Lärmquelle oder auf dem Schallausbreitungsweg sind in der Lage, solche Pegelminderungen zu erreichen.

1.4 Auswirkungen auf die Gesundheit und die Gesellschaft

Schall, der als Lärm empfunden wird, kann nicht nur belästigend wirken. Er kann auch konkrete gesundheitsschädliche Folgen haben. Lärm erschwert oder unterbindet die zwischenmenschliche Kommunikation. Lärm kann die Konzentration beeinträchtigen. Und Lärm kann vor allem Ärger, Stress sowie Schlafstörungen und -losigkeit bei den Betroffenen auslösen. Dabei kann Lärm aber auch auf den menschlichen Organismus einwirken, ohne dass dies dem Betroffenen bewusst wird. Das vegetative Nervensystem reagiert immer auf Lärm, gleichgültig, ob der Betroffene schläft oder sich subjektiv an die Lärmkulisse gewöhnt hat. Eine organische Gewöhnung an Lärm tritt nicht ein.

Die Hauptlärmquelle, der Straßenverkehr, ist ein gesamtgesellschaftliches Phänomen und Problem. Die Flächen für entlastende Infrastrukturmaßnahmen (Umgehungsstraßen) sind begrenzt, die finanziellen Mittel sind beschränkt. Zugleich ist die individuelle motorisierte Mobilität zur wirtschaftlichen Existenzvoraussetzung und zum Ausdruck persönlicher Freiheit geworden. Die Mobilität ist gestiegen und mit ihr die Anzahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge. Wer sich dem Lärm einer Stadt durch einen Umzug in ländliche Gegenden entziehen will, wird unmittelbar selbst Teil des Lärmproblems, wenn er den Weg in die Stadt (zum Arbeitsplatz) mit dem eigenen Kfz zurücklegen muss. Erforderlich ist daher ein intelligenter, nachhaltiger und verantwortungsbewusster Umgang mit der bestehenden Infrastruktur unter dem Gesichtspunkt „Lärm“.

Nach dem Kooperationserlass vom 29.10.2018 liegen Lärmbelastungen oberhalb von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich. Die qualifizierte Lärmaktionsplanung sollte darauf hinzielen, diese Lärmwerte nach Möglichkeit zu unterschreiten.

1.5 Ruhe

Attraktive Städte und Gemeinden sind lebendig. Sie bieten gleichzeitig aber auch Ruhe- und Rückzugsorte. „Ruhe“ ist ein wichtiger Standortfaktor. Ruhige Rückzugsgebiete stellen einen kommunalen Wert dar, den es zu erhalten gilt.

Die Umgebungslärmrichtlinie hat daher nicht nur die Minderung bestehender Lärmprobleme sondern auch die Bewahrung bestehender Ruheoasen zum Ziel (präventiver Ansatz). Über die Lärmaktionsplanung besteht die Gelegenheit, ruhige Gebiete im Interesse der Menschen zu schützen.

Die Kommunen leisten dadurch nicht nur einen wichtigen Beitrag zur Gesundheitsvorsorge, sondern sie

- verhindern das Entstehen neuer Lärmbelastungen,
- erhöhen ihre Attraktivität als Wohn-, Arbeits- und Freizeitstandort,
- stärken die Naherholung,
- steigern ihre touristische Attraktivität,
- unterstützen die Nahmobilität,
- schaffen Synergien mit der Grün- und Freiraumplanung,
- können anderen Planungen eigene Belange entgegensetzen und
- erschaffen ein Alleinstellungsmerkmal.

2 Rechtliche Grundlagen der Lärmaktionsplanung

Die Lärmaktionsplanung ist in den §§ 47a ff. BImSchG geregelt, die auf die EG-Umgebungs-lärmrichtlinie zurückgehen.

2.1 Die EU-Umgebungslärmrichtlinie

Aufgrund der europaweiten Lärmproblematik und der davon ausgehenden, großen Gesundheitsbelastung vieler Menschen verabschiedete die Europäische Gemeinschaft (seit dem Vertrag von Lissabon: Europäische Union) im Jahr 2002 die Umgebungslärmrichtlinie (UmgebungslärmRL). Als Richtlinie hat sie unmittelbare Bindungswirkung nur gegenüber den einzelnen Mitgliedstaaten, die ihrerseits die Richtlinie zielkonform in eigenes Recht umsetzen müssen. Deutsche Rechtsvorschriften, die eine Richtlinie umsetzen oder im Zusammenhang mit der Anwendung des deutschen Umsetzungsrechts stehen, sind so auszulegen und anzuwenden, dass die Ziele der Richtlinie möglichst erreicht werden. Stehen nationale Umsetzungsgesetze im Widerspruch zu ihrer Richtlinie, kann es sogar zu einem Anwendungsverbot kommen.

Die Europäische Kommission kontrolliert die Umsetzung der UmgebungslärmRL. Gegenstand der Kontrolle ist, ob überhaupt Lärmaktionspläne aufgestellt werden und ob diese auch effektiv sind - insbesondere, ob sie umgesetzt werden.

Der Geltungsbereich der EU-Richtlinie umfasst den Umgebungslärm.

Umgebungslärm sind „unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten (...) ausgeht“;

so Art. 3 lit. a UmgebungslärmRL. Im Zentrum der Richtlinie steht der Mensch, auf den der Lärm einwirkt (akzeptorbezogener Ansatz).

Die Lärmaktionsplanung soll schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm verhindern, ihnen vorbeugen oder sie mindern (Art. 1 Abs. 1 UmgebungslärmRL). Hierzu sollen schrittweise folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

- Ermittlung der örtlichen Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten,

- Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen,
- Aufstellung von Lärmaktionsplänen mit dem Ziel, den Umgebungslärm so weit erforderlich zu verhindern und zu mindern und eine zufrieden stellende Umweltqualität zu erhalten

Die Lärmaktionsplanung soll Planungsziele formulieren und Maßnahmen festlegen, mit denen die Ziele zukünftig kurz-, mittel- oder langfristig erreicht werden können.

Nach Art. 8 Abs. 5 UmgebungslärmRL muss der Lärmaktionsplan spätestens alle fünf Jahre nach dem Planungsbeschluss fortgeschrieben werden. Eine Fortschreibung kann aber auch schon früher erforderlich werden, wenn sich eine bedeutsame Entwicklung abzeichnet, die sich auf die bestehende Lärmsituation auswirkt.

2.2 Umsetzung in deutsches Recht

Die Vorgaben der UmgebungslärmRL werden in Deutschland durch die §§ 47a ff. BImSchG in nationales Recht umgesetzt. Sie sind grundsätzlich für die Aufstellung und Umsetzung der Lärmaktionspläne maßgeblich. Die Lärmaktionsplanung ist ausführlich in § 47d BImSchG geregelt.

Die Lärmaktionsplanung ist Teil der Lärminderungsplanung. Die Lärminderungsplanung umfasst die Lärmkartierung (§ 47c BImSchG) und die auf den Lärmkarten aufbauende Lärmaktionsplanung (§ 47d BImSchG).

Die Lärmkartierung soll die tatsächlichen Lärmverhältnisse vor Ort aufarbeiten und darstellen. Zuständig für die Lärmkartierung ist in Baden-Württemberg grundsätzlich die Landesanstalt für Umwelt (LUBW). Sie kartiert Hauptverkehrsstraßen, nicht-bundeseigene Haupteisenbahnstrecken und den Flughafen Stuttgart als einzigem Großflughafen im Land. Die neun Ballungsräume kartieren ihr Stadtgebiet selbst, die Haupteisenbahnstrecken des Bundes werden vom Eisenbahn-Bundesamt erfasst. Die Kartierungsergebnisse der LUBW können auf der Homepage der Landesanstalt² abgerufen werden. Die Ergebnisse der Lärmkartierung Stufe 3 sind seit Mitte Dezember 2018 verfügbar. Auf der Informationsgrundlage der Lärmkartierung sind die Lärmaktionspläne aufzustellen. In Baden-Württemberg sind hierfür – nach dem Leitbild des § 47e Abs. 1 BImSchG – die Kommunen zuständig. Die Lärmaktionsplanung ist Teil der durch Art. 28 Abs. 2 GG geschützten gemeindlichen Planungshoheit.³

Der gesetzliche Auftrag der Lärmaktionsplanung ist nach § 47d Abs. 1 S. 1 BImSchG die Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen vor Ort. Das Lärmmanagement steht auf zwei Säulen:

- Information und Einbindung der Öffentlichkeit und
- konkreten Lärminderungsmaßnahmen.

Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans wird die Bevölkerung auf der Grundlage der Lärmkartierung umfassend über die Lärmsituation in ihrer Umgebung informiert. Die Bevölkerung

² <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/laerm-und-erschuetterungen/laermkarten>

³ Scheidler/Tegeger, in: Feldhaus (Hrsg.), Bundesimmissionsschutzrecht, Bd. 1 – Teil II, BImSchG §§ 22 – 74, 2. Aufl., § 47e Rn. 8, Stand: Mai 2007.

wird in das Verfahren der Planaufstellung eingebunden. Ein zentrales Anliegen der UmgebungslärmRL ist es, die Öffentlichkeit und den einzelnen Betroffenen in die Regelung der Lärmprobleme und -auswirkungen mit einzubeziehen. Art. 8 Abs. 7 UAbs. 1 UmgebungslärmRL bestimmt:

„Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört wird, dass sie rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhält, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken, dass die Ergebnisse dieser Mitwirkung berücksichtigt werden und dass die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen unterrichtet wird. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Mitwirkung der Öffentlichkeit vorzusehen.“

Die umfassende Beteiligung der „Öffentlichkeit“ dient dazu, es zu ermöglichen, dass die Plan aufstellende Kommune über die Lärmbelastung vor Ort unterrichtet wird. Niemand kennt die Lärmbelastung so gut, wie die Menschen vor Ort selbst. Die Öffentlichkeitsbeteiligung kann die Erfassung von Lärmschwerpunkten und mögliche Maßnahmen zur Lärminderung zum Gegenstand haben. Die Betroffenen können häufig Lärmquellen und -ursachen mitteilen, die bei der Lärmkartierung und der Lärmpegelberechnung nicht ermittelt werden können (punktuell gesteigerte Geschwindigkeitsverstöße, lockere oder abgesenkte Kanaldeckel, Schleichwege usw.).

Ein effektives Lärmmanagement setzt die Festlegung von Lärminderungsmaßnahmen voraus. Der Lärmaktionsplan muss „Aktionen“ zur Regelung der Lärmprobleme und Lärmauswirkungen vorsehen: die sog. Planungsinstrumente.

3 Hinweise des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Das VM weist für den Umgang mit der Kartierung der LUBW (Hauptverkehrsstraßen und nicht-bundeseigene Haupteisenbahnstrecken) darauf hin, dass die Kartierung bei der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen ist. Den Kommunen wird jedoch mit dem Kooperationserlass vom 29.10.2018 empfohlen, die Kartierung zu ergänzen und zu verfeinern:

„Für eine zielgerichtete Lärmaktionsplanung wird den Gemeinden empfohlen, die Lärmkartierung zu ergänzen und beispielsweise durch eine räumlich differenzierte Betroffenheitsanalyse zu verfeinern. Einzubeziehen sind hier häufig verkehrsreiche Kreis- und Gemeindestraßen oder auch lärmrelevante Straßen mit weniger als 8.200 Kfz/Tag, sowie ortsbekannte, aber nicht erfasste Lärmprobleme und Gebiete mit offensichtlicher Mehrfachbelastung.“

Zur Reichweite der gesetzlichen Planungspflicht und zum erforderlichen Planungsumfang vertritt das Verkehrsministerium Baden-Württemberg eine modifizierte Auffassung zu der der EU-Kommission. Das Ministerium für Verkehr weist im Kooperationserlass auf Folgendes hin:

„Lärmaktionspläne sind grundsätzlich für alle kartierten Gebiete aufzustellen, in denen die Umgebungslärmkartierung Betroffene ausweist. Zu kartieren sind gemäß § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) Bereiche mit Lärmpegeln über 55 dB(A) L_{DEN} und 50 dB(A) L_{Night} .

Aus der Rundungsregel gemäß § 4 Abs. 5 der 34. BImSchV, nach der die Zahlenangaben auf die nächste Hunderterstelle auf- oder abzurunden sind, ergibt sich, dass für Gemeinden mit weniger als 50 Lärmbetroffenen keine Verpflichtung zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans besteht.

Auf jeden Fall sind die Bereiche mit Lärmbelastungen über 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} zu berücksichtigen. Ergänzend ist zu prüfen, ob weitere Gebiete einzubeziehen sind, z.B. Gebiete in engem räumlichem Zusammenhang oder seit langem bekannte Lärmschwerpunkte. Vordringlicher Handlungsbedarf besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen über 70 dB(A) L_{DEN} und 60 dB(A) L_{Night} .

In einfach gelagerten Fällen, wenn beispielsweise keine Betroffenen oberhalb von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} ausgewiesen sind, kann der Lärmaktionsplan mit vermindertem Aufwand erstellt werden. In bestimmten Fällen kann die Lärmaktionsplanung sogar mit der Bewertung der Lärmsituation abgeschlossen werden.“

Aus diesen Hinweisen ergibt sich für die Planungspflicht und den empfohlenen Planungsinhalt die folgende Übersicht:

Kartierte Lärmbelastung	Planungspflicht / Empfohlener Inhalt der Planung
Betroffenheiten > 55 dB(A) L_{DEN} / 50 dB(A) L_{Night} und Summe der betroffenen Einwohner < 50	Keine Pflicht zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes
Kartierte Hauptverkehrsstraße, keine oder nur geringe Betroffenheiten	Einfache Planungspflicht , ggf. lediglich Darstellung und Bewertung der Lärmbelastung
Betroffenheiten > 65 dB(A) L_{DEN} / 55 dB(A) L_{Night}	Qualifizierte Planung , Lärmaktionsplanung soll darauf hinwirken diese Werte zu unterschreiten
Betroffenheiten > 70 dB(A) L_{DEN} / 60 dB(A) L_{Night}	Vordringlicher Handlungsbedarf

Im Kooperationserlass vom 29.10.2018 weist das VM darauf hin, dass bei Lärmpegeln über L_{DEN} 70 dB(A) oder über L_{Night} 60 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf zur Lärminderung und zur Verringerung der Anzahl der Betroffenen besteht. Insofern können diese Werte auch als so genannte „Pflichtwerte“ bezeichnet werden.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Als (vorübergehende) wirksame Sofortmaßnahme kommen an Lärmschwerpunkten häufig straßenverkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen in Betracht. Der Kooperationserlass führt zur insoweit einschlägigen Rechtsgrundlage des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, Abs. 9 StVO aus, dass für die fachrechtliche Vorprüfung die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche

Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) eine Orientierungshilfe geben. Die dort enthaltenen grundsätzlichen Wertungen lassen auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind. Insoweit muss sich die Abwägung mit den Orientierungswerten auseinandersetzen. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen kommen – unabhängig vom Gebietstyp – insbesondere in Betracht, wenn 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erreicht oder überschritten werden. Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den vorbenannten Werten, verdichtet sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten. Aber auch unterhalb dieser Werte können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit den Anwohnern zugemutet werden kann.

Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36).

4 Auslösewerte

Die „Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen“ ist nur möglich, wenn feststeht, welche Bereiche darauf untersucht werden sollen, ob Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden.

„**Auslösewerte**“ sind Belastungsschwellen, die es dort, wo sie überschritten werden, rechtfertigen, diesen Bereich in die Lärmaktionsplanung miteinzubeziehen. Ihre Bestimmung liegt im planerischen Gestaltungsermessen der Gemeinde Steinenbronn.

Weder die UmgebungslärmRL noch das Bundes-Immissionsschutzgesetz bestimmen für die Lärmaktionsplanung verbindliche Auslösewerte. Sie werden lediglich in § 4 Abs. 4 S. 1 Nr. 2 der 34. BImSchV thematisiert (Pflicht zur graphischen Darstellung in Lärmkarten). Ziel einer erfolgreichen Lärmaktionsplanung ist das Unterschreiten der Auslösewerte durch verkehrs- und bauplanerische, verkehrliche, organisatorische, technische, bauliche und gestalterische Maßnahmen.

Das zuständige Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg veröffentlichte in einem Schreiben an die Kommunen des Landes am 29. Oktober 2018 Hinweise zum Verfahren zur Aufstellung und zur Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen. Dieser aktualisierte Kooperationserlass beinhaltet folgende Empfehlungen für die zu berücksichtigenden Auslösewerte:

Lärmaktionspläne sind zu erstellen

- für alle Bereiche, die von Gesetzes wegen von der LUBW kartiert wurden;
- hierbei sind auf jeden Fall alle Bereiche mit Betroffenheiten über $L_{FT} > 65$ dB(A) oder $L_{FN} > 55$ dB(A) zu berücksichtigen;
- ergänzend sind alle kartierten Bereiche darauf zu prüfen, ob diese einzubeziehen sind (z.B. Gebiete in engem räumlichem Zusammenhang oder seit langem bekannte Lärm-schwerpunkte);

- ein unverhältnismäßiger Aufwand für Lärmaktionspläne für wenige Betroffene soll vermieden werden;
- die Lärmaktionsplanung soll darauf hinwirken, dass Betroffenheiten über Pegeln von $L_{rT} > 65 \text{ dB(A)}$ oder $L_{rN} > 55 \text{ dB(A)}$ nach Möglichkeit unterschritten werden („Auslöswerte“);
- vordringlicher Handlungsbedarf besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen ($L_{rT} > 70 \text{ dB(A)}$ oder $L_{rN} > 60 \text{ dB(A)}$; „Pflichtwerte“).

Für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans hat sich die Gemeinde Steinenbronn entschlossen, den Vorschlägen der Landesregierung für die Bestimmung der Auslöswerte zu folgen: 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht. Die Feinabgrenzung des Plangebiets erfolgt aufgrund einer Betrachtung der konkreten örtlichen Verhältnisse im Einzelfall. Maßgeblich können insbesondere sein die bereits gegenwärtig absehbaren Entwicklungen in der näheren Zukunft, verkehrsfunktionale Beziehungen, das Verhältnis von Lärmbelastung und Betroffenenzahl auf einer bestimmten Fläche oder das Verhältnis von Aufwand und Lärmmin- derung für eine bestimmte Maßnahme.

5 Grundlagen zur Lärmberechnung und Ermittlung der Betroffenheiten

In der Lärmmin- derungsplanung (Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung) wird der Umge- bungslärm berechnet, nicht gemessen.

5.1 Berechnung statt Messung

Verkehrslärm ist nach der gesetzlichen Konzeption nicht ohne Grund zu berechnen und nicht zu messen. Messungen führen häufig zu nicht repräsentativen Ergebnissen. Die Messgenauig- keit wird durch die Unwägbarkeit der Messbedingungen aufgehoben. Wind- und Wetterlagen (z.B. ist Verkehr bei nasser Fahrbahn lauter als Verkehr auf trockener Fahrbahn) können die Aussagekraft der Messergebnisse ebenso verfälschen wie Tages- und Jahreszeit (z.B. Mes- sungen zur Urlaubszeit). Nur eine ganzjährige, flächendeckende Messung mit einheitlichen Messgeräten könnte vergleichbare und repräsentative Daten erzeugen. Dies kann aufgrund der Kosten und des Aufwandes nicht geleistet werden.

Die Berechnung der Lärmbelastung geht allgemein nicht zu Lasten der Betroffenen. Die ge- setzlich vorgesehenen Berechnungsmethoden führen regelmäßig dazu, dass die berechneten Lärmimmissionen die gemessenen Werte übersteigen. Dieser Umstand verhilft den Betroffe- nen zu einem höheren Schutzniveau. Gleichwohl können Fälle auftreten, in denen die berech- nete Belastung nicht dem subjektiven Empfinden der Betroffenen entspricht.

5.2 Berechnungsmethode und Ermittlung der Betroffenheiten

Die Berechnung des Verkehrslärms erfolgt anhand von Computermodellen. In die Modelle fließen u.a. die Gesamtverkehrsstärke und Schwerverkehrsanteil, die Straßenoberfläche, Steigungen, die Bebauung, vorhandene Lärmschutzanlagen und die Geländetopografie ein. Die Berechnungsmethoden, die verbindlich vorgeschrieben sind, variieren je nach Art des Lärms. Anzuwenden sind daher:

- für Industrie- und Gewerbelärm die VBUI (Vorläufige Berechnungsmethode für den Um- gebungslärm durch Industrie und Gewerbe) auf der Basis der DIN ISO 9613-2,

- für Straßenverkehrslärm die VBUS (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen) auf der Basis der RLS-90 und
- für Schienenverkehrslärm die VBUSch (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen) auf der Basis der Schall 03.

Die Berechnungsmethode VBUS findet in diesem Lärmaktionsplan keine Anwendung. Vielmehr folgt die Gemeinde Steinenbronn den Empfehlungen des Ministeriums für Verkehr und führt die Lärmberechnung nach den Vorgaben der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) durch.

Die Ermittlung der Betroffenen erfolgt bei der Lärmkartierung nach dem Verfahren der BEB⁴ in Verbindung mit der 34.BImSchV⁵, die in § 4 Absatz 4 die Anforderungen definiert.

Hierfür werden zunächst für alle Gebäude die Positionen der Immissionspunkte festgelegt. Diese liegen auf der Fassade in einer Höhe von 4 m über dem Gelände. Um nun die Zahl der Belasteten zu ermitteln, werden die Einwohnerzahlen den Gebäuden zugeordnet. Die Einwohnerzahlen wurden bei der landesweiten Lärmkartierung der LUBW aus dem Datenpool der kommunalen Rechenzentren mit Hilfe von dafür erstellten Algorithmen ermittelt und den einzelnen Gebäuden zugeordnet, soweit die Kommunen der Verwendung der Einwohnerdaten zugestimmt hatten. Davon abweichend erfolgte eine pauschale Abschätzung der Einwohner nach der BEB für einzelne Gebäude, für die keine Einwohner vermerkt waren und für alle Gebäude einer Kommune, falls die Gemeinde der Weitergabe der Einwohnerdaten nicht zustimmte oder der übliche Datenpool mit Einwohnern pro Einzelgebäude nicht verfügbar war.

In einem nächsten Schritt werden nun die Einwohner eines Gebäudes mit den Pegelwerten der Immissionspunkte des Gebäudes verknüpft. Da die Lage, die Größe und der Grundriss der Wohnungen in den Gebäuden im Allgemeinen nicht bekannt ist, schlägt die BEB für die Lärmkartierung in Kapitel 4 vor, die Einwohner gleichmäßig auf die Immissionspunkte zu verteilen. Zusätzlich soll die Anzahl der Bewohner noch mit der Länge der repräsentierten Fassade gewichtet werden, so dass die Summe über alle Immissionspunkte die Gesamtzahl der Bewohner wiedergibt. Somit sei sichergestellt, dass für jede Wohnung mindestens ein Immissionspunkt ermittelt wird.

Die BEB gilt unmittelbar nur für die Lärmkartierung. Die Prämisse der BEB trifft auf große Wohngebäude („Wohnblocks“) zu. In Ein- oder Zweifamilienhäusern erstrecken sich die Wohnungen in der Regel über die gesamte Geschossfläche. Die Annahme der BEB ist daher lebensfremd, nur eine gewisse Anzahl an Personen aus einer z.B. vierköpfigen Familie der laute Fassade zuzuordnen. Es werden daher nicht nur die Betroffenen ermittelt, sondern auch die Anzahl der betroffenen Hauptwohngebäude ausgewiesen. Dies erscheint auch für die spätere Öffentlichkeitsbeteiligung sowohl für die Vermittlung der Ergebnisse der Betroffenheit als auch für die Akzeptanz der Maßnahmen die geeignetere Basis zu sein.

⁴ BEB - Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, Nov. 2018.

⁵ Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung).

In den Statistiktabellen werden die genaue Anzahl der Wohngebäude sowie der Betroffenen nach BEB, die bestimmten Werten eines Lärmindex ausgesetzt sind, aufgeführt. Ausgewertet wurden die Pegelintervalle (in 5 dB Schritten) über 50 dB(A) für die Zeitbereiche L_{FT} und L_{FN} .

6 Verfahrensablauf

6.1 Das Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans

Mindestanforderungen an das Planaufstellungsverfahren finden sich in § 47d BImSchG. Ein abschließender Verfahrensfahrplan folgt hieraus jedoch nicht. Zentral ist die Beteiligung der Öffentlichkeit. Darüber hinaus muss das Aufstellungsverfahren die Träger öffentlicher Belange beteiligen. Aus der verwaltungsinternen Bindungswirkung nach der Aufstellung des Lärmaktionsplans folgt, dass die gebundenen Behörden bei der Aufstellung zu beteiligen sind. Die Fachbehörden müssen die Möglichkeit haben, sich rechtzeitig und effektiv insoweit in das Verfahren einzubringen, als Aspekte planerisch abgearbeitet und Maßnahmen festgesetzt werden sollen, die sachlich in ihren Aufgabenbereich fallen. Dies folgt auch aus dem Gebot der fehlerfreien Abwägung. Die Gemeinde Steinenbronn hat daher alle für sie ersichtlich betroffenen Träger öffentlicher Belange in das Verfahren eingebunden.

Den aufgezeigten Anforderungen wird die Gemeinde Steinenbronn mit folgendem Verfahrensablauf gerecht:

- Beschluss des Gemeinderates, einen Lärmaktionsplan aufzustellen.
- Öffentlichkeitsbeteiligung: „rechtzeitig und effektiv an der Ausarbeitung mitzuwirken“.
- Behördenbeteiligung / Beteiligung Träger öffentlicher Belange
- Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen sowie Anregungen und Einarbeitung in den Planentwurf
- Beschluss des Lärmaktionsplans durch den Gemeinderat
- Unterrichtung der Öffentlichkeit und der Behörden / Träger öffentlicher Belange samt Zugänglichmachung des Lärmaktionsplans

6.2 Die Verfahrensschritte in der Gemeinde Steinenbronn

Die Ergebnisse der Lärmberechnung und das Grobkonzept der Wirkungsanalyse wurden dem Gemeinderat am 23. März 2021 in seiner Sitzung vorgestellt. In dieser Sitzung wurden der Beschluss für die Untersuchung der vorgeschlagenen Wirkungsanalyse gefasst.

Das Ergebnis der Lärmberechnung, der Wirkungsanalyse sowie der Entwurf des Lärmaktionsplans wurden dem Gemeinderat in seiner Sitzung am 27. Juli 2021 vorgestellt werden. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie die Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte in der Zeit vom 6. August bis 13. September 2021. Die Offenlage der Lärmaktionsplanung wurde vorweg öffentlich bekannt gegeben.

Der Gemeinderat nimmt die im Rahmen der Offenlage eingegangenen Stellungnahmen und deren Wertung in der Sitzung am 14. Dezember 2021 zur Kenntnis und wird den Lärmaktionsplan mit den darin enthaltenen Maßnahmen beschließen.

Nach Beschluss des Lärmaktionsplans erfolgt die Mitteilung an die LUBW mittels Kurzdokumentation sowie die Öffentliche Bekanntmachung und die Information der Träger Öffentlicher Belange. Die Gemeindeverwaltung stellt bei der zuständigen Verkehrsbehörde einen Antrag auf verkehrsrechtliche Anordnung der festgesetzten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen.

7 Erfassung des Sachverhaltes

7.1 Kartierungsumfang und verkehrliche Grundlagen

Die Gemeinde Steinenbronn liegt im Osten des Landkreises Böblingen. Auf einer Gemarkungsfläche von rund 10 km² leben ca. 6.500 Einwohner⁶. Die Gemeinde Steinenbronn ist nach § 47d Bundesimmissionsschutzgesetz verpflichtet, für Hauptverkehrsstraßen⁷ einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Die Pflichtkartierung der LUBW beinhaltet in Steinenbronn einen Teilabschnitt der Landesstraße L 1208.



Abbildung 2: Lärmkartierung Steinenbronn, Hauptverkehrsstraßen (LUBW 2017)

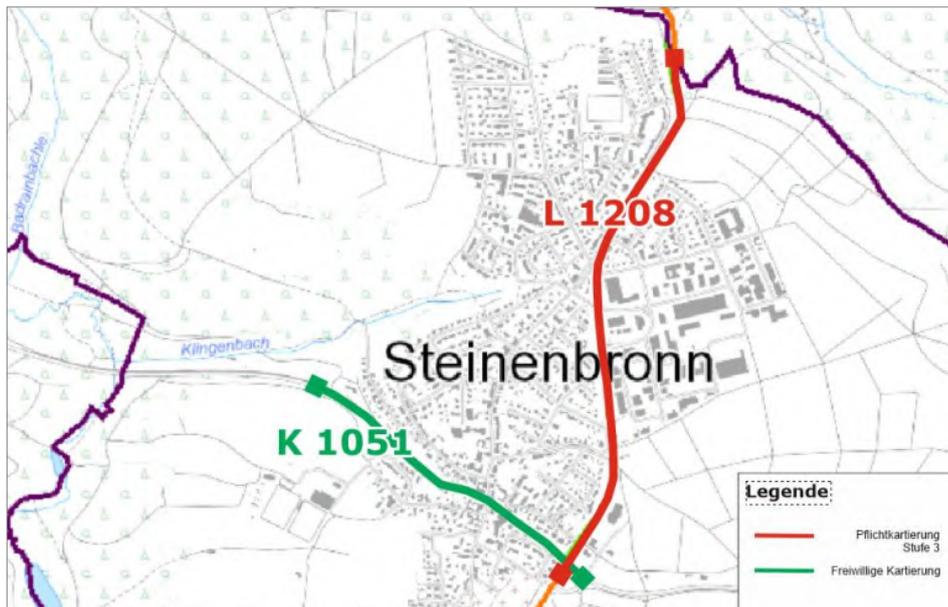


Abbildung 3: Kartierungsumfang LAP Steinenbronn Stufe 3

⁶ Quelle: <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/99025010.tab?R=GS115046>; letzter Zugriff 15.07.2021.

⁷ Hauptverkehrsstraßen im Sinne des § 47b Bundesimmissionsschutzgesetz sind Bundesfernstraßen, Landesstraßen oder auch sonstige grenzüberschreitende Straßen, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (8.200 Kfz/24h).

Zur Reduzierung der Lärmbelastungen und Verbesserung des Wohnumfeldes entlang der K 1051 Schönaicher Straße erachtet die Gemeinde Steinenbronn zusätzlich eine freiwillige Kartierung der Kreisstraße als sinnvoll.

Als Grundlage der Lärmaktionsplanung wird das schalltechnische Modell der LUBW übernommen, überprüft und aktualisiert. Zur Aktualisierung zählen u. a. Verkehrsbelastungen, Einwohnerzahlen⁸ und Veränderungen in der Bebauung.

Der Lärmneuberechnung wurden die amtlichen Ergebnisse des Verkehrsmonitoring 2019 zu Grund gelegt:

	Zählstellen-Nr. SVZ Baden- Württemberg	DTV (Kfz/24h)	Schwer- verkehr (Lkw/24h)	p (%)	M (Kfz/h)	
					Tag (06:00 - 22:00) Nacht ((22:00 - 06:00)	p (%) Tag (06:00 - 22:00) Nacht ((22:00 - 06:00)
L 1208	7320 1104	13'370	485	3.6%	778	3.5%
					115	4.4%
K 1051	7320 1403	9'138	295	3.2%	527	3.3%
					89	2.7%

Tabelle 1: Verkehrsmengen LAP Steinenbronn Stufe 3

Die Abkürzungen in Tabelle 1 bedeuten:

- SVZ Straßenverkehrszentrale
- DTV durchschnittlicher täglicher Verkehr
- Kfz Kraftfahrzeug
- Lkw Lastkraftwagen
- SV Schwerverkehr
- M maßgebende stündliche Verkehrsstärke
- p Schwerverkehrsanteil

⁸ Die Einwohnerzahlen der Hauptwohngebäude wurden mit Stand 07/2020 aktualisiert.

7.2 Ergebnisse der Lärmkartierung

Auf der Grundlage der Lärmkartierung wurde folgendes Planwerk entwickelt:

- Rasterlärmkarten in den beiden Zeitbereichen Tag und Nacht nach RLS-90
- Gebäudelärmkarten in den beiden Zeitbereichen Tag und Nacht nach RLS-90



Abbildung 4: Auszug Rasterlärmkarte Tag

In den Gebäudelärmkarten werden die Wohngebäude jeweils in der Farbe des Pegelintervalls eingefärbt, in dem der höchste am Gebäude ermittelte Fassadenpegel liegt.



Abbildung 5: Auszug Gebäudelärmkarte Nacht

7.3 Untersuchte Bereiche

Zur Auswertung der Betroffenheiten wird das Untersuchungsgebiet entlang der kartierten Strecken in zwei Rechengebiete unterteilt. Vorrangig werden Straßenabschnitte gleicher Verkehrsfunktion und städtebaulicher Typologie zusammengefasst, bei denen (voraussichtlich) gleiche oder gleichwertige Lärminderungsmaßnahmen machbar sind:

- L 1208 Umgehungsstraße, Stuttgarter Straße
- K 1051 Schönaicher Straße

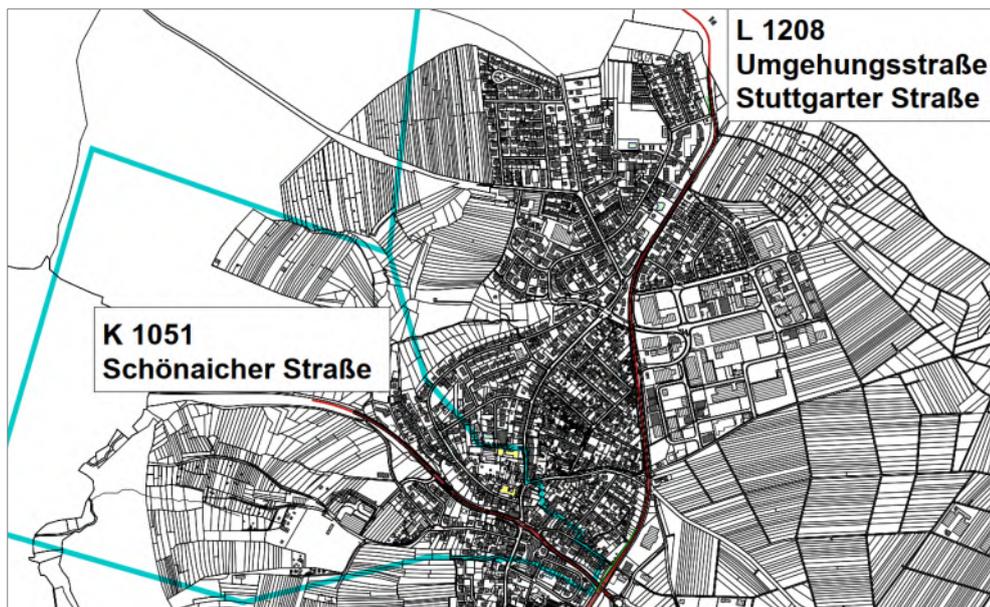


Abbildung 6: Übersicht der Rechengebiete

Die Ergebnisse der Betroffenheitsanalyse nach BEB werden in Tabelle 2 aufgeführt. Diese zeigt, dass entlang der L 1208 Umgehungsstraße, Stuttgarter Straße 23/48 Personen und in der K 1051 Schönaicher Straße 2/18 Personen von Überschreitungen der Auslösewerte 65/55 dB(A) tags/nachts betroffen sind.

Nr.	Rechengebiet	L_{T} nach BEB					L_{N} nach BEB		
		50-55 dB(A)	55-60 dB(A)	60-65 dB(A)	65-70 dB(A)	>65 dB(A)	50-55 dB(A)	55-60 dB(A)	>55 dB(A)
1	L 1208 Umgehungsstraße, Stuttgarter Straße	218	124	171	23	23	194	48	48
2	K 1051 Schönaicher Straße	128	77	43	2	2	54	18	18
	Summe beider Rechengebiete	346	201	214	26	26	248	66	66

Tabelle 2: Betroffenheiten RLS-90 nach Rechengebieten

Im Ergebnis der Lärmkartierung, der Betroffenheitsanalyse und der qualitativen Einzelfallbewertung, wurden die in den nachfolgenden Kapiteln beschriebenen Belastungsbereiche ermittelt. Den Belastungsbereichen gemeinsam ist, dass der Straßenverkehrslärm die ganztägigen und nächtlichen Auslösewerte 65/55 dB(A) tags/nachts an mehreren Immissionspunkten übertrifft.

7.3.1 Belastungsbereich K 1051 Schönaicher Straße

Die Auslösewerte 65/55 dB(A) am Tag/ in der Nacht werden im Rechengebiet mit 68/60 dB(A) um bis zu 5 dB(A) überschritten.

Die Anzahl der Betroffenen, der betroffenen Hauptwohngebäude sowie die Anzahl der betroffenen Einwohner entlang des ca. 800 m langen Teilbereichs der K 1051 Schönaicher Straße kann nachfolgender Tabelle 3 entnommen werden. Auch hier werden die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV in Höhe von 59/49 dB(A) tags/nachts an mehreren Hauptwohngebäuden im straßennahen Bereich an der Schönaicher Straße überschritten. Somit haben die Anwohner der Hauptwohngebäude an der K 1051 Schönaicher Straße einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33).

	> 64 dB(A) L _{rT}	> 54 dB(A) L _{rN}	> 59 dB(A) L _{rT}	> 49 dB(A) L _{rN}
	Mischgebiet (MI)		Allgemeines Wohngebiet (WA)	
Anzahl betr. Hauptwohngebäude	7	11	17	24
EW in betr. Hauptwohngebäuden	63	83	71	98

Tabelle 3: Betroffenen K 1051 Schönaicher Str.

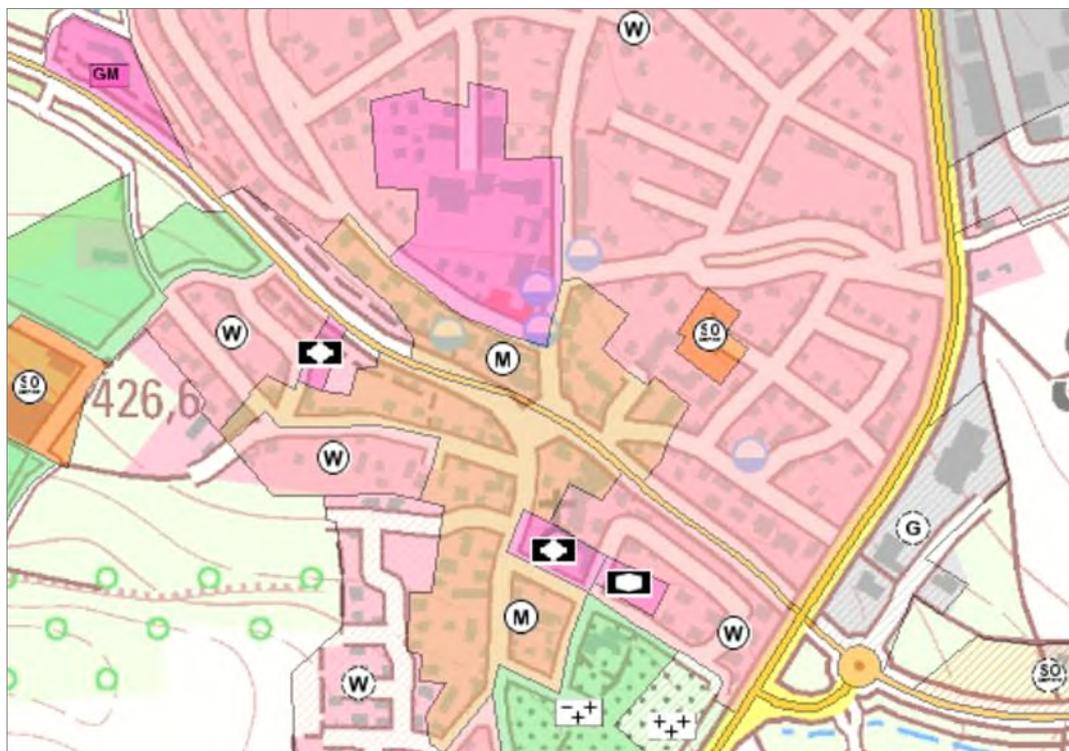


Abbildung 7: Gebietsnutzung nach Flächennutzungsplan, K 1051 Schönaicher Str.

Am stärksten betroffen ist der Teilabschnitt der Schönaicher Straße im Bereich des Kreisverkehrsplatzes Einmündung Stuttgarter Straße. In diesem Bereich liegen drei Wohngebäude an denen der Auslösewert 65 dB(A) tags überschritten ist und einige an denen der Auslösewert nur knapp eingehalten wird. Viele der Hauptwohngebäude liegen, in Abhängigkeit der Gebietsnutzung, über den Immissionsgrenzwerten nach 16. BImSchV.



Abbildung 8: Hauptbelastungsbereich K 1051 Schönaicher Str.

7.3.2 Belastungsbereich L 1208 Umgehungsstraße/Stuttgarter Straße

Die Auslösewerte 65/55 dB(A) am Tag/ in der Nacht werden im Rechengebiet mit maximalen Lärmpegeln von 67/59 dB(A) um bis zu 4 dB(A) überschritten.

Die Anzahl der Betroffenen, der betroffenen Hauptwohngebäude sowie die Anzahl der betroffenen Einwohner entlang des ca. 2.1 km langen Teilbereichs der L 1208 Umgehungsstraße, Stuttgarter Str. kann nachfolgender Tabelle 4 entnommen werden.

	> 65 dB(A) L _{RT}	> 55 dB(A) L _{RTN}
Anzahl Betroffene	23	48
Anzahl betr. Hauptwohngebäude	9	22
EW in betr. Hauptwohngebäuden	98	203

Tabelle 4: Betroffenenheiten L 1208 Umgehungsstraße, Stuttgarter Str.

Am stärksten betroffen ist der Teilabschnitt der Umgehungsstraße zwischen den Einmündungen Stuttgarter Str. und Finkenweg. In diesem Bereich liegen acht der insgesamt neun Wohngebäude an denen der Auslösewert 65 dB(A) tags überschritten ist.



Abbildung 9: L 1208 Umgehungsstraße, Stuttgarter Str., Ausschnitt

An dieser Stelle wird noch der Bereich Nord der L 1208 detaillierter betrachtet. In diesem Bereich werden die Auslöswerte 65/55 dB(A) tags/nachts nicht überschritten. Jedoch kann eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV, in Abhängigkeit der Gebietsnutzung, festgestellt werden.



Abbildung 10: L 1208 Bereich Nord, Lärmpegel IST-Situation (Tempo 70)

In dem hier betrachteten nördlichen Streckenabschnitt der L 1208 gilt eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ganztags. Die Betroffenheiten oberhalb der Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV werden in nachfolgender Tabelle dargestellt.

	Mischgebiet (MI)		Allgemeines Wohngebiet (WA)	
	> 64 dB(A) tags	> 54 dB(A) nachts	> 59 dB(A) tags	> 49 dB(A) nachts
Anzahl betr. Hauptwohngebäude	0	2	1	2
EW in betr. Hauptwohngebäuden	0	134	4	10

Tabelle 5: L 1208 Bereich Nord, Betroffenheiten 16. BImSchV

7.4 Bereits durchgeführte oder geplante Lärmschutzmaßnahmen

Entlang der kartierten Streckenabschnitte auf Gemarkung Steinenbronn besteht bereits heute eine städtebauliche und verkehrliche Planung, die schalltechnische Aspekte miteinbezieht. Hierbei ist zwischen ausschließlich lokal wirkenden Maßnahmen und Konzepten/Maßnahmen mit nur bedingt lokal zuordbaren Wirkungszusammenhängen zu unterscheiden.

Lärmschutzwände und -wälle

Entlang der kartierten Strecke der L 1208 im Gemarkungsgebiet Steinenbronn wurde bereits aktiver Lärmschutz verwirklicht:

- LS-Wall, westlich der L 1208, zum Schutz der Bebauung Friedrichstraße
- LS-Wand, westlich der L 1208, zum Schutz der Bebauung Ludwigstraße 9
- LS-Wand, westlich der L 1208, zum Schutz der Bebauung Seestraße / Uhlandstraße

Geschwindigkeitsbeschränkung

Aus Verkehrssicherheitsgründen und zum Schutz der Bewohner des Seniorenwohnheims gilt entlang der K 1051 Schönaicher Straße, zwischen dem Kreisverkehrsplatz in Richtung Osten bis zum Hauptwohngebäude „Schönaicher Str. 20a“, bereits eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h.



Abbildung 11: K 1051 Schönaicher Str., T30 aus Verkehrssicherheitsgründen

7.5 Ruhige Gebiete

Nach Art. 8 Abs. 1 lit. b) S. 2 der UmgebungslärmRL soll Ziel der Lärmaktionspläne auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Dieselbe Verpflichtung enthält § 47d Abs. 2 S. 2 BImSchG.

Ruhige Gebiete dienen dem Gesundheitsschutz. Durch ihre Erholungsfunktion sollen sie lärm-belasteten Menschen Rückzugsorte bieten, um ihre Gesundheit zu schützen und zu erhalten. Gesundheitliche Erholung ist aber nur dort erforderlich, wo gesundheitliche Belastungen vorliegen. Ruhige Gebiete sind kein Selbstzweck. Ihre Ausweisung wird nur dort benötigt, wo sie auch in Anspruch genommen werden. Aus der Erholungsfunktion ruhiger Gebiete folgt, dass die Verpflichtung zur Festlegung ruhiger Gebiete nicht flächendeckend ist, sondern nur dort besteht, wo ruhige Gebiete zugunsten der von Umgebungslärm belasteten Menschen benötigt werden. Dies ist in ländlichen Gebieten deutlich weniger der Fall als in Ballungsräumen.

Die rechtliche Differenzierung der Umgebungslärmrichtlinie und des BImSchG nach ruhigen Gebieten in Ballungsräumen und solchen auf dem Land setzt sich in der Praxis nicht fort, weil sie kaum mit konkreten Merkmalen unterlegt wird. Der Leitfaden des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg⁹ zur Festlegung ruhiger Gebiete in der Lärmaktionsplanung empfiehlt daher den Gemeinden, sich besser an den (Aufenthalts-) Qualitäten eines Gebietes zu orientieren, die ein „zur Ruhe kommen“ erlauben und an Gebieten, die tatsächlich als „Lärm-rückzugsraum“ genutzt werden. Die Definition, Auswahl und Festlegung ruhiger Gebiete ist in das Ermessen der für die Lärmaktionsplanung zuständigen Stellen gestellt. Je nach Größe, Lage und Struktur der Kommune kommen unterschiedliche Kategorien von ruhigen Gebieten in Frage (vgl. Abbildung 12).

ZUSAMMEN-HÄNGENDER NATURRAUM	SPAZIERGEBIET AM ORTSRAND	STADTPARK / KURPARK	INNERÖRTLICHER ERHOLUNGSRAUM	INNERÖRTLICHE ACHSE
				
z. B. großräumiges naturnahes Gebiet, weitgehend frei von Umgebungslärm	z. B. naturnah, wenig Umgebungslärm, erschlossen	z. B. innerörtlich, im Inneren ruhiger als an den Rändern, durch Wege erschlossen, mit Sitz- und/oder Liegeflächen	z. B. innerörtliche, kleinräumige Aufenthaltsfläche, eher für den kurzzeitigen Aufenthalt, nicht unbedingt leise, aber von der Bevölkerung als Rückzugsort genutzt	z. B. Wegeverbindungen für Fuß- und Radverkehr abseits der Straßen, nicht unbedingt leise, aber von der Bevölkerung genutzt

Abbildung 12: Gebietskategorien Ruhige Gebiete (Leitfaden Ruhige Gebiete, VM B-W 2019)

⁹ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg; Ruhige Gebiete - Leitfaden zur Festlegung in der Lärmaktionsplanung; Stuttgart, November 2019

Die Kommunen haben bei der Auswahl der ruhigen Gebiete einen Ermessensspielraum, das heißt sie können die Kriterien, die ein ruhiges Gebiet auf ihrer Gemarkung erfüllen muss, selbst wählen. Auch eine Kombination mehrerer Auswahlkriterien ist möglich.

AUSWAHLKRITERIEN	HINWEISE
Synergien mit anderen Planungen	Vorhandene Planwerke können hinsichtlich möglicher Synergien (z. B. Erholungsfunktion) ausgewertet werden. In Frage kommen beispielsweise Landschafts- und Landschaftsrahmenpläne, regionale Raumordnungsprogramme oder Landschafts- und Naturschutzgebiete.
Akustische Qualität	Natürliche Geräuschquellen wie Vogelgezwitscher, Blätter- oder Wasserrauschen werden in der Regel als angenehmer empfunden als technische Geräusche mit dem gleichen Schallpegel.
Flächennutzung und -funktion	Grundsätzlich können sich alle Flächen, die der Erholung dienen (Parks, Grünflächen, geschützte Bereiche nach Naturschutzrecht usw.), für die Auswahl als ruhiges Gebiet eignen. Darüber hinaus können aber auch städtisch geprägte Räume als Erholungsraum in Frage kommen, wenn sie ausreichende (Aufenthalts-)Qualitäten aufweisen und ein „zur Ruhe kommen“ erlauben bzw. tatsächlich als „Lärmrückzugsraum“ genutzt werden.
Ortskenntnis	Fehlende Daten aus der Lärmkartierung können durch die Vor-Ort-Kenntnisse und eine fachliche Einschätzung der Planenden in der Verwaltung ergänzt werden.
Erreichbarkeit	Die Erreichbarkeit der Gebiete für Erholungssuchende muss gegeben sein. Sie kann beispielsweise anhand der Verkehrsanbindung – v. a. im Umweltverbund: Bahn, Bus, Fahrrad und zu Fuß – und der Einzugsbereiche bewertet werden. Insbesondere Flächen für einen kurzzeitigen Aufenthalt müssen unmotorisiert erreichbar sein.
Allgemeine Zugänglichkeit	Die von der Gemeinde festgelegten Gebiete sollten für die Allgemeinheit zugänglich sein. Bereiche, die nur bestimmten Nutzergruppen offenstehen (z. B. nur den Pächtern einer Kleingartenanlage, Golfplatz) eignen sich grundsätzlich nicht. Auch auf eine barrierefreie Zugänglichkeit sollte geachtet werden.
Regionale Ausgewogenheit	In urbanen Räumen kann die gleichmäßige Versorgung aller Stadtteile mit ruhigen Gebieten oder Erholungsräumen ein Auswahlkriterium sein. Dabei können die Kommunen auch die Höhe der Lärmbelastung im Umfeld berücksichtigen.
Sinnvolle Arrondierung	Die Grenzen der in Frage kommenden Gebiete sollten sich an Wegen oder Flurstücksgrenzen (z. B. des Stadtparks) orientieren und kartographisch dargestellt werden.
Allgemeine Aufenthaltsqualität	Visuelle Ruhe (z. B. Weitsicht / Aussicht, Begrünung, Gewässer), Sitzgelegenheiten, Schatten, soziale Sicherheit, Nutzungsintensität, Art der möglichen Aktivitäten, Toiletten, Vernetzung mit anderen Erholungsräumen, ...
Zielkonflikte mit anderen Planungen	Bei der Festlegung ruhiger Gebiete sind die Erfordernisse der Raumordnung, aber auch gemeindliche Entwicklungsziele zu beachten. Es ist wenig sinnvoll, ruhige Gebiete dort festzulegen, wo die Planungen überörtlicher Bauvorhaben oder eigene Gebietsentwicklungen bereits verfestigt sind.
Interkommunales Vorgehen	Da ruhige Gebiete über Gemeindegrenzen hinausgehen können, ist es in diesen Fällen sinnvoll, sich mit den Nachbarkommunen abzustimmen und ruhige Gebiete ggf. über Gemeindegrenzen hinweg festzulegen.

Tabelle 6: Auswahlkriterien für ruhige Gebiete (Leitfaden Ruhige Gebiete, VM B-W 2019)

8 Grundsätzlich mögliche Maßnahmen zur Lärminderung

Eine effektive Möglichkeit, Verkehrslärm zu mindern, ist die Reduzierung der Emission am Kraftfahrzeug selbst. Diese Möglichkeit liegt jedoch außerhalb des Einwirkungsbereichs der Kommunen, die die Lärmaktionspläne aufzustellen haben. Die Europäische Union steuert durch ihre Vorschriften über den Fahrzeugbau auf eine stärkere Emissionsbegrenzung beim Fahrzeug selbst hin.

Eine Lärminderung kann auf kommunaler Ebene durch Instrumente der Verkehrsplanung, der Raumordnung, der auf die Geräuschquelle ausgerichteten technischen Maßnahmen, die Verringerung der Schallübertragung und verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize erzielt werden.

Innerhalb der Lärminderungsmaßnahmen differenziert man zwischen aktivem und passivem Lärmschutz. Aktive Lärmschutzmaßnahmen setzen an der Emissionsquelle und auf dem Ausbreitungsweg an. Zu ihnen zählen z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, der Austausch des Fahrbahnbelages oder die Errichtung von Lärmschutzwänden und -wällen. Passive Schallschutzmaßnahmen setzen am Immissionsort an: Sie schirmen ihn vor schädlichen Lärmimmissionen ab. Zu Ihnen zählen z.B. Schallschutzfenster.

Aktiver Lärmschutz bewirkt, dass es insgesamt, also auch in Außenbereichen leiser wird, passive Lärmschutzmaßnahmen sorgen lediglich dafür, dass Innenräume vor Lärm geschützt sind. Den Lärm in Außenbereichen verringern sie nicht. Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes sind daher grundsätzlich vorzugswürdig. Auch die Umgebungslärmrichtlinie und die Lärmaktionsplanung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz haben zum Ziel, den sog. Umgebungslärm zu reduzieren. Umgebungslärm ist der Lärm, der durch menschliches Verhalten im Freien herrscht. Erst als äußerstes Mittel sind danach auch passive Lärmschutzmaßnahmen zu erwägen, wenn anders die betroffenen Menschen nicht vor Lärm geschützt werden können.

Es gilt daher auch für die Lärmaktionsplanung: „Aktiver Lärmschutz vor passivem Lärmschutz!“

Die Lärmaktionsplanung darf nicht auf einzelne Bereiche (z. B. Straßenabschnitte) beschränkt werden, bei denen die Auslösewerte überschritten werden. Wie schon der notwendige Inhalt der Lärmaktionsplanung nach der UmgebungslärmRL zeigt, liegt der Richtlinie ein weitergehender flächenhafter Ansatz zugrunde. Verkehrsplanerische Aspekte oder auch langfristige Strategien sind nicht auf einzelne Straßenabschnitte zu begrenzen. Daraus folgt die Verpflichtung der Lärmaktionsplanung, nicht nur einzelne Straßenabschnitte, sondern die Lärmauswirkungen gesamthaft zu betrachten. Ebenso spricht die Forderung, die Auswirkungen der Maßnahmen auf mögliche Verlagerungseffekte zu überprüfen, für eine gesamthafte Betrachtung, auch bei der Konzeption von Maßnahmen. Daher ist ein Bündel von Lärminderungsmaßnahmen sinnvoll.

Maßnahmen können auch in eine bestimmte zeitliche Reihenfolge gesetzt werden: Schnell umsetzbare Sofortmaßnahmen (z.B. Verkehrsbeschränkungen) können durch langfristige bauliche / planerische Maßnahmen abgelöst werden.

Nachfolgend werden alle grundsätzlich geeigneten Maßnahmen zur Minderung des Straßenlärms, unabhängig der örtlichen Gegebenheiten dargestellt.

Für die Beteiligung der Öffentlichkeit enthält Kapitel 14 eine Übersicht der Lärminderungsmaßnahmen, die nach einer erfolgten Beurteilung und Abwägung geeignet erscheinen, die Lärmbelastung entlang der L 1208 und K 1051 zu reduzieren. Nach Abschluss der Beteiligung der Öffentlichkeit wird die Gemeinde Steinenbronn den Entwurf des Lärmaktionsplans zu einem beschlussfähigen Planentwurf ausarbeiten, wobei die Anregungen, Hinweise und Ergänzungen der Bürgerinnen und Bürger sowie der Träger öffentlicher Belange berücksichtigt werden.

8.1 Baulicher Lärmschutz

Instandsetzung/Erneuerung des Fahrbahnbelags

Befinden sich die Beläge von Fahrbahnen in schlechtem Zustand, so führt dies zu einer deutlich höheren Lärmbelastung der Anwohner. Die Sanierung des Straßenbelags kann mehrere dB(A) Lärmreduzierung bringen.

Nach den Straßengesetzen haben die Baulastträger die Straßen in verkehrssicherem Zustand zu unterhalten. Rechtliche Vorgaben, ab wann Fahrbahnbeläge zu erneuern sind, gibt es nicht.

Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelages

Entgegen anfänglicher Skepsis gibt es erhebliche Fortschritte bei den lärmindernden Asphaltdeckschichten für Außer- und Innerortslagen. Die vorliegenden Erfahrungen zeigen, dass lärmindernde Fahrbahnbeläge sowohl im Außerortsbereich, als auch unter gewissen Voraussetzungen Innerorts mit der erforderlichen Dauerhaftigkeit zur Lärminderung eingesetzt werden können. Im Zuge anstehender Erhaltungsmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen wird seitens des Straßenbaulastträgers grundsätzlich geprüft, ob die Voraussetzungen zur Lärmsanierung gegeben sind. Werden die Auslösewerte überschritten und die planerischen Randbedingungen erfüllt, wird ein lärmindernder Fahrbahnbelag eingebaut.

Die unterschiedlichen Typen von Straßendeckschichten, denen in Abhängigkeit der Geschwindigkeit ein Korrektur-Wert zugewiesen und damit die Lärminderung nachgewiesen werden kann, sind in nachfolgender Tabelle dargestellt.

Straßendeckschichttyp SDT	Straßendeckschichtkorrektur $D_{SD,SDT,FzG}(V)$ [dB] bei einer Geschwindigkeit v_{FzG} [km/h] für			
	Pkw		Lkw	
	≤ 60	> 60	≤ 60	> 60
Nicht geriffelter Gussasphalt	0,0	0,0	0,0	0,0
Spülmastixasphalte SMA 5 und SMA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	-2,6		-1,8	
Spülmastixasphalte SMA 8 und SMA 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3		-1,8		-2,0
Asphaltbetone ≤ AC 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	-2,7	-1,9	-1,9	-2,1
Offenporiger Asphalt aus PA 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13		-4,5		-4,4
Offenporiger Asphalt aus PA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/13		-5,5		-5,4
Betone nach ZTV Beton-StB 07 mit Waschbetonoberfläche		-1,4		-2,3
Lärmarmer Gussasphalt nach ZTV Asphalt-StB 07/13, Verfahren B		-2,0		-1,5
Lärmtechnisch optimierter Asphalt aus AC D LOA nach E LA D	-3,2		-1,0	
Lärmtechnisch optimierter Asphalt aus SMA LA 8 nach E LA D		-2,8		-4,6
Dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung aus DSH-V 5 nach ZTV BEA-StB 07/13	-3,9	-2,8	-0,9	-2,3

Tabelle 7: Korrekturwerte für Straßenoberflächen, nach RLS-19

Lärmschutzwände/ -wälle

Lärmschutzwände sind bei Straßen, die keine Erschließungsfunktion für angrenzende Grundstücke haben, sehr wirkungsvoll. Hier lassen sich Geräuschminderungen von bis zu 20 dB(A) erreichen. Denkbar ist auch die Einhausung von stark befahrenen Straßen. Hier stellt sich allerdings jeweils die Frage nach der Verhältnismäßigkeit (Kosten/Nutzen). Weiter werfen Lärmschutzwände mitunter erhebliche städtebauliche Probleme auf, welche im Einzelnen für die jeweilige örtliche Situation zu bewerten sind.

Straßenraumgestaltung

Durch die Verschmälerung der Fahrbahn etwa zugunsten eines Parkstreifens oder eines Radverkehrsweges ergibt sich eine Vergrößerung des Abstandes von der Fahrspur (Emissionsort) zum Wohngebäude, was zu einer Senkung der Lärmpegel an den Immissionsorten führt. Fahrbahnverschmälerungen sind möglich, wo die bestehenden Fahrbahnbreiten die Mindest- und Richtmaße der RASSt 06 überschreiten.

Die Umgestaltung von unsignalisierten und insbesondere von signalisierten Knotenpunkten zu Kreisverkehrsplätzen führt durch die Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrsflusses zu einer Lärminderung, die jedoch nach den Berechnungsverfahren der Umgebungslärmrichtlinie nicht nachgewiesen wird.

Passiver Schallschutz

Soweit aktiver Schallschutz nicht machbar ist – städtebauliche Planung, Nutzen-Kosten-gründe –, kommt passiver Schallschutz in Betracht. Lärmschutzmaßnahmen erfolgen an der baulichen Anlage (Objektschutz).

8.2 Steuerung des Verkehrs

Streckenbeschränkungen für bestimmte Verkehrsarten

Rechtliche Streckenbeschränkungen sind beispielsweise das Durchfahrverbot für Lkw und/ oder Motorräder auf innerstädtischen Straßen oder Wohnstraßen. Lkw-Fahrverbote sind vor allem nachts wirkungsvoll.

Problematisch kann allerdings die mit einem Lkw-Durchfahrverbot verbundene Verkehrsverlagerung sein. Lkw-Verbote kommen vor allem in Betracht, wenn anbaufreie Alternativrouten bestehen und somit durch die Verlagerung keine neuen Betroffenen entstehen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen

Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind effektive und kostengünstige Maßnahmen zur Lärminderung. Voraussetzung ist, dass die Geschwindigkeitsanordnungen eingehalten werden. Zur Gewährleistung der Geschwindigkeitsbeschränkungen können insbesondere Kontrollen durchgeführt oder bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ergriffen werden. Neben der Höhe des Lkw-Anteils ist für die im Einzelfall erreichbare Lärmreduktion auch der konkret vorhandene Straßenbelag maßgeblich.

Verstetigung des Verkehrs

Durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses mit nur wenigen Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgängen kann eine spürbare Lärmentlastung erreicht werden. Optimal ist ein sich

langsam mit stetiger Geschwindigkeit bewogender Verkehr. In diesem Fall entsteht ein gleichmäßiges Verkehrsgeräusch ohne die besonders belastigenden Pegelspitzen.

Als mögliche Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrs kommen in Betracht: geeignete Schaltungen der Lichtsignalanlagen (Grüne Welle bei Tempo 30), Anzeige der empfohlenen Geschwindigkeit, Dauerrot für Fußgänger mit Anforderungskontakt, Rückbau von Straßenrandstellplätzen ohne Verbreiterung der Fahrbahn usw.

8.3 Einsatz und Förderung lärmarmen Verkehrsmittel

ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr

Die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds steht bereits heute auf der Agenda vieler Städte und Gemeinden, Hierzu zählen: Einfluss auf die Tarif- und Angebotsgestaltung, finanzielle Förderung des ÖPNV, Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge im ÖPNV, Erarbeitung von Konzepten zur Förderung des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs mit baulichen Maßnahmen und Imagewerbung, Parkraumbewirtschaftung zur Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr usw.

8.4 Stadt- und Verkehrsplanung

Bau von Umgehungsstraßen

Der Bau von Umgehungsstraßen stellt eine verkehrsplanerische Maßnahme dar, die vom Baulastträger lediglich zu berücksichtigen ist. Leider scheitert der Bau von Umgehungsstraßen häufig an den leeren öffentlichen Kassen. Gleichwohl können Städte und Gemeinden Umgehungsstraßen in die Lärmaktionsplanung als mittel-/langfristiges Ziel aufnehmen. Dies gilt nicht nur für die Planungen anderer Baulastträger. Auch die eigene Planung etwa im Straßenbau kann aufgenommen werden.

Kombimaßnahmen und (General-)Verkehrsplan

Die Lärmaktionsplanung hat den Vorteil, dass sie Probleme gesamthaft betrachten und lösen kann. Es besteht die Chance, durch die Kombination von Maßnahmen unterschiedlicher Träger bzw. Behörden die Wirksamkeit von einzelnen Maßnahmen zu steigern.

Nach Maßgabe einer Gesamtverkehrsplanung sollten die Einzelmaßnahmen aufeinander abgestimmt sein. Der Verkehrsplan sollte die regionale (großräumigere) Planung der Verkehrsströme und die innerörtlichen (kleinräumigeren) Planungen koordinieren.

Städtebauliche Maßnahmen

In einen Lärmaktionsplan können nach dem VM Baden-Württemberg¹⁰ auch planerische Festlegungen, insbesondere städtebauliche Maßnahmen, aufgenommen werden. Diese planungsrechtlichen Festlegungen sind dann durch die Behörden in ihren Planungen gemäß § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG zu berücksichtigen. Bei städtebaulichen Maßnahmen in einem Lärmaktionsplan ist darauf zu achten, dass diese auch insbesondere durch entsprechende Festsetzungen in Bebauungsplänen umgesetzt werden können.

¹⁰ Vgl. Rundschreiben des VM Baden-Württemberg v. 10.09.2014 – 53-8826.15/75.

Das Ministerium für Verkehr sieht vor allem die folgenden Maßnahmen als geeignet an, um städtebaulichen Lärmschutz durch einen Lärmaktionsplan zu steuern:

- Verträgliche räumliche Zuordnung neuer Wohn- und Gewerbegebiete untereinander
- Schalltechnisch sinnvolle Gliederung von Baugebieten (insbesondere Industrie- und Gewerbegebiete)
- Struktur der Erschließung, so dass Durchfahrtsmöglichkeiten (Schleichwege) vermieden / reduziert werden
- Dimensionierung und Gestaltung von Straßen gemäß der kommunalen Verkehrskonzepte
- Abschirmung durch Schallschutzwälle, Schallschutzwände, Gebäude insbesondere mit lärmunempfindlichen Nutzungen
- Gebäudeorientierung beispielsweise mit entsprechend angeordneten Grundrissen (insbesondere bei lärmabschirmenden Gebäuden)
- Vermeidung von Schallreflektionen durch geeignete Gebäudeausrichtung, Fassadenanordnung und -gestaltung
- Vermeidung schallharter Gebäudeoberflächen zugunsten lärmabsorbierender Materialien
- Teil- und Vollabdeckung, Tunnel und Umbauungen von Straße / Schiene
- Passiver Lärmschutz, beispielsweise durch Schallschutzfenster (immissionsschutzrechtlich nicht als Lärminderungsmaßnahme gegenüber Sport- und Freizeitanlagen und gegenüber gewerblichen Anlagen möglich)
- Begrünung

9 Bewertungsgrundsätze

Die in Betracht kommenden Maßnahmen und die von ihnen jeweils betroffenen Belange sind im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung zu gewichten. Zunächst soll jede Maßnahme für sich im Hinblick auf das Planungsziel analysiert werden. Weil das aber nicht im Sinn einer „Alles-oder-Nichts-Lösung“ geschehen darf, müssen nicht nur die einzelnen Maßnahmen samt der von ihnen betroffenen Belange in Beziehung zum Planungsziel gebracht werden. In einem zweiten Schritt sind vielmehr die Maßnahmen, die gleichlaufenden Interessen aber auch die gegenläufigen Belange zueinander – im Hinblick auf das Planungsziel – in Verhältnis zu setzen. Auf der so gewonnenen Grundlage werden die konkret zu ergreifenden Maßnahmen letztendlich bestimmt.

9.1 Lärmschutzkonzept

Grundsätzliches Ziel des Lärmschutzkonzepts dieses Lärmaktionsplans ist die Unterschreitung der Auslösewerte für Lärminderungsmaßnahmen. Es wird ein optimales Nutzen-Kosten-Verhältnis angestrebt. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen eine technisch zur Verbesserung der Lärmsituation grundsätzlich geeignete und erforderliche Maßnahme mit einem unverhältnismäßigen Aufwand verbunden ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles. Um eine möglichst umfassende und ausgewogene Bewertung der Maßnahme zu gewährleisten, fließen in das Lärmschutzkonzept folgende Kriterien ein:

- Minderung der Anzahl der betroffenen Einwohner und Gebäude
- Mittelbar positive Wirkungen der Maßnahme:
 - Nutzen der Maßnahme (monetär, vermiedene Lärmkosten)

- Synergien
- Mittelbar negative Wirkungen der Maßnahme:
 - Kosten der Maßnahme; fiskalische Interessen des Straßenbaulastträgers
 - Verkehrsverlagernde Effekte

9.2 Bewertung der Maßnahmen im Hinblick auf das Planungsziel

Ziel dieses freiwilligen Lärmaktionsplanes ist es, die Lärmbelastungssituation für die Menschen und Anwohner entlang der Hauptbelastungsbereiche in der Gemarkung Steinenbronn zu verbessern. Eine Maßnahme wird zunächst danach bewertet, in wie weit sie auf der einen Seite unmittelbar das Planungsziel befördert, auf der anderen Seite danach mit welchem Aufwand – sachlich und zeitlich – sie umgesetzt werden kann. Bei der Auswertung der Berechnungsergebnisse wurden an den Hauptbelastungsbereichen für den Fall ohne Lärmschutzmaßnahme und für die jeweilige Maßnahme die Einwohner und Gebäude ermittelt, die Pegelwerten über 65 dB(A) L_{rT} und 55 dB(A) L_{rN} ausgesetzt sind.

Die Differenz aus der Anzahl betroffener Einwohner mit und ohne Lärmschutzmaßnahme verdeutlicht die Minderungswirkung der Maßnahme bezogen auf die Einwohner, also die Betroffenen.

9.3 Bewertung der Maßnahmen im Hinblick auf weitere Belange

Nachdem die einzelnen Maßnahmen auf ihre unmittelbaren Wirkungen im konkreten Fall untersucht wurden, gilt es, diese Maßnahmen auch entsprechend ihrer weiteren Wirkungen zu bewerten. In Betracht kommen positive, aber auch negative Wirkungen – in Betracht kommen Wirkungen, die sich bei den Lärmbetroffenen auswirken, aber auch Wirkungen, die sich bei Dritten entfalten.

9.3.1 Mittelbare positive Wirkungen

- positive Wirkungen zu Gunsten der Betroffenen gegen weitere Belastungen (Synergien zur Luftreinhaltung, Klimaschutz, Verkehrssicherheit, städtebauliche Aspekte, usw.),
- positive externe Effekte – durch Verringerung bisheriger externer Kosten infolge der Lärmbelastung,

Paradigmatisch die Ausführungen in den LAI-Hinweisen, S. 13 ff.¹¹:

„Belastungen durch Lärm verursachen jedes Jahr hohe volkswirtschaftliche Kosten. Diese externen, nicht vom Lärmverursacher getragenen Kosten können nur im Einzelfall (z. B. Mietzinsausfälle und Verminderung der Immobilienpreise) genau spezifiziert werden. Dennoch sind diese bei der Abwägung von Lärmschutzmaßnahmen entsprechend zu berücksichtigen.

Folgen von Lärm können physische und psychische Störungen sowie Verhaltensänderungen der betroffenen Personen sein. Aber auch gesellschaftliche Auswirkungen sind zu berücksichtigen.

Die menschliche Gesundheit kann durch lärmverursachte physische und psychische Störungen beeinträchtigt werden. Hierzu zählen im Bereich der körperlichen Beeinträchtigungen

¹¹ LAI – AG Aktionsplanung: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Aktualisierte Fassung; 09. März 2017.

u.a. die ischämischen Herzkrankheiten (z. B. Angina Pectoris, Herzinfarkt) und durch Bluthochdruck bedingten Krankheiten (z. B. Hypertonie, hypersensitive Herz- und Nierenkrankheiten). Bei den psychischen Beeinträchtigungen treten u. a. Stressreaktionen, Schlafstörungen und Kommunikationsstörungen auf. Dies kann zu direkten medizinischen Behandlungskosten (Kosten für Personal, Infrastruktur und Arzneimittel) führen. Aber auch indirekte Gesundheitskosten werden verursacht. So erhöht sich z. B. das Unfallrisiko durch lärmbedingte Konzentrationsstörungen oder durch das Überhören von Gefahrensignalen.

Die durch Lärm verursachten Beeinträchtigungen der Gesundheit können zu Produktionsausfall führen, da die betroffenen Personen zeitweise oder dauerhaft nicht als Arbeitskräfte zur Verfügung stehen.

Nicht zu vernachlässigen sind die immateriellen Kosten, wie z. B. Verlust an Wohlbefinden und Leid bei den betroffenen Personen. Diese immateriellen Kosten können die materiellen Kosten (Behandlungskosten, Produktionsausfall) wesentlich übersteigen (z. B. bei Todesfällen und chronischen Erkrankungen).

Neben den Kosten für Gesundheitsschaden sind verminderte Einnahmen durch Mietzahlungen und Immobilienverkäufe feststellbar. Für lärmbelastete Immobilien werden niedrigere Immobilienpreise bezahlt und die erzielbaren Einnahmen aus Mietzinszahlungen liegen niedriger. Effekte auf Immobilienwerte sind bereits ab einem Tagwert von 45 dB(A) nachweisbar.

Verminderte Immobilienpreise und sinkende Mieteinkünfte wirken sich negativ auf die Steuereinnahmen der Kommunen aus, da diese über Einnahmen aus Mieteinkünften, Grunderwerbssteuer und Grundsteuer von niedrigeren Immobilienwerten betroffen sind.

Aus Kosten-Nutzen-Untersuchungen zu Aktionsplanungen nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie lässt sich vorsichtig ableiten, dass bei einer mittleren Monatsmiete von 350 Euro pro Person ein mittlerer Mietverlust von 20 Euro je dB(A), welches den Pegel von 50 dB(A) überschreitet, je Einwohner und Jahr entsteht. Unter den Unwägbarkeiten, die mit Steuerschätzungen üblicherweise zusammenhängen, ist daraus ein Verlust von mietbezogenen Steuern von 2 Euro je dB(A) über 50 dB(A), je Einwohner und Jahr ableitbar.

Eine Stadt, die beispielsweise ihre 250.000 Einwohner im Durchschnitt um 2 dB(A) durch Umsetzung der Maßnahmen einer Lärmaktionsplanung entlastet, würde zusätzliche Steuereinnahmen auf Mieteinkünfte von 1.000.000 Euro pro Jahr erzeugen. Hinzu kämen die Mehreinnahmen aus der Grunderwerbsteuer, die ausschließlich den Kommunen zufließen.

Eine Beispielrechnung für verschiedene Lärminderungsszenarien hat gezeigt, dass Lärminderung nur am Anfang Geld kostet. Die durchgeführten Maßnahmen amortisieren sich in aller Regel kurzfristig und führen anschließend zu zusätzlichen Einnahmen.

Diese Betrachtung wird von den Ergebnissen der EG-Arbeitsgruppe "Health and Socio-Economic Aspects" quantitativ bestätigt.

Im Rahmen der "Studie zur Kostenverhältnismäßigkeit von Schallschutzmaßnahmen" des Bayerischen Landesamtes für Umwelt wurde ermittelt, dass Einfamilienhäuser um ca. 1,5 % je dB(A), das den Wert von 50 dB(A) überschreitet, an Wert verlieren."

9.3.2 Mittelbare negative Wirkungen

Maßnahmen können erhebliche Finanzmittel in Anspruch nehmen (z.B. Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelags); Maßnahmen können aber auch zu einer Verschlechterung der Lärmsituation Dritter beitragen (z.B. verkehrsverlagernde Effekte infolge straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen). Beides entfaltet keine absolute Sperrwirkung – beides ist aber im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Fiskalisches Interesse des Straßenbaulastträgers

Für die Beantwortung der Frage, wer die mit der Umsetzung konkreter Maßnahmen verbundenen Kosten zu tragen hat, gilt das Prinzip der Konnexität von Aufgabenverantwortung und Ausgabenlast: Wer für die Erfüllung einer Aufgabe zuständig ist, muss auch die damit verbundenen Ausgaben tragen. Die Umsetzung einer straßenbaulichen Maßnahme, wie z.B. der Instandsetzung eines Fahrbahnbelages, ist eine Aufgabe im Rahmen der Erfüllung der Straßenbaulast. Dementsprechend haben Bund, Länder, Landkreise und Gemeinden als Baulastträger die ihnen obliegenden Straßenbauaufgaben zu finanzieren.

Verkehrsverlagernde Effekte straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen

Bei der Bekämpfung des Straßenverkehrslärms besitzen insbesondere straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen eine große Bedeutung. Streckenbeschränkungen für bestimmte Verkehrsarten (z.B. Nachtfahrverbot für Lkw) können unmittelbar, andere Maßnahmen wie etwa Geschwindigkeitsbeschränkungen können in diesem Sinn mittelbar verkehrsverlagernde Effekte haben und damit zu erhöhten Lärmimmissionen auf alternativen Routen führen.

Eine Betrachtung der Verkehrseffekte ggf. mithilfe eines Verkehrsmodells ist daher als Grundlage einer sachgerechten Abwägung hilfreich. Für die von den Maßnahmen betroffene Region soll geprüft werden, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang diese verkehrsrelevanten Maßnahmen zu Verkehrsverlagerungen und damit verbundenen Veränderungen der Verkehrslärmbelastung führen werden.

10 Abwägungsgrundsätze

Bestehen regelungsbedürftige Lärmprobleme sowie Lärmauswirkungen und ist die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes deshalb gerechtfertigt, hat die Gemeinde im Rahmen des rechtlich Möglichen die Planlösung herauszuarbeiten, welche aus ihrer planerischen Sicht die öffentlichen und privaten Belange am besten in Einklang bringt. Dazu hat die Gemeinde den wesentlichen Sachverhalt aufzuarbeiten. Sie muss die betroffenen Belange erkennen und zunächst jeweils für sich im Hinblick auf das Planungsziel gewichten, eine Verbesserung der Lärmsituation zu erreichen. Widerstreitende Belange sind mit dem Ziel eines bestmöglichen Ausgleichs auszutariieren. Die Maßnahmen, die letztendlich im Lärmaktionsplan festgesetzt werden, müssen verhältnismäßig sein.

Neben der Wirkung der einzelnen in Betracht kommenden Maßnahmen auf die Verbesserung der Lärmsituation, müssen auch die weiteren Belange, die durch die Realisierung der Maßnahmen tangiert werden, in den Blick genommen werden: Für jeden Hauptbelastungsbereich und jedes sonst in die Lärmaktionsplanung einbezogene Rechengebiet sind die einzelnen Schutzmaßnahmen so zu bestimmen, dass sämtliche, im Einzelfall konfligierenden Interessen austariert werden.

10.1 Allgemeine Abwägungsgrundsätze

Dabei sind insbesondere die folgenden allgemeinen Abwägungsgrundsätze zu beachten:

- Maßnahmen an der Quelle der Geräuschbelastung sind vorrangig.
- Aktive Maßnahmen haben Vorrang vor passiven Schallschutzmaßnahmen.
- Es gilt das Verursacherprinzip.
- Je höher die Belastung lärm betroffener Menschen ist und je stärker diese Belastung reduziert werden kann, desto gewichtigere, mit der Maßnahme verbundene Nachteile können in Kauf genommen werden.
- Lärmbelastungen sind gerecht zu verteilen.
- Weder eine Einzelmaßnahme noch ein Maßnahmenpaket darf zu unverhältnismäßigen Nachteilen führen.
- Bei der Betrachtung sind nicht nur die bestehende Lärmsituation, sondern auch künftige Entwicklungen zu berücksichtigen, die sich bereits heute abzeichnen (Vorsorgeprinzip).
- Für jede Maßnahme sind auch die in Betracht kommenden räumlichen und sachlichen Anwendungsalternativen zu beachten (z. B. ganztägige oder nur nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen).
- Die Maßnahmen sind auf ihre Kombinierbarkeit zu untersuchen (z.B. Geschwindigkeitsreduzierung bis zur Realisierung baulicher Maßnahmen).

10.2 Geschwindigkeitsbeschränkungen

Geschwindigkeitsbeschränkungen sind kostengünstige und wirksame Maßnahmen zur Lärminderung. Die Maßnahmen haben den Vorteil, dass sie kurzfristig umgesetzt werden können und damit vor allem als Sofortmaßnahme geeignet sind. Geschwindigkeitsbeschränkungen haben außerdem in der Regel positive Synergieeffekte in Bezug auf die Verkehrssicherheit.

Nachteilig ist insbesondere, dass unter bestimmten Voraussetzungen mit dieser Maßnahme die Leichtigkeit des fließenden Straßenverkehrs beeinträchtigt werden kann. Vor allem Straßen mit überörtlicher Bedeutung für den Fernverkehr (Bundesstraßen) erfüllen eine wichtige Verkehrsfunktion. Sie bündeln den Verkehr und sorgen damit für eine Entlastung des örtlichen Straßennetzes. Diese Funktion darf nur aus gewichtigen Gründen eingeschränkt werden. Außerdem müssen die wirtschaftlichen Aspekte berücksichtigt werden, die solche Einschränkungen insbesondere im Bereich des Lieferverkehrs mit sich bringen. Vor diesem Hintergrund geht die Gemeinde Steinenbronn bei der Festlegung von Geschwindigkeitsbeschränkungen als Maßnahmen der Lärmaktionsplanung von folgenden Grundsätzen aus:

- Die Maßnahme wird nur festgelegt, wenn erhebliche Betroffenheiten nachgewiesen sind.
- Die Maßnahme muss in ihrem räumlichen Geltungsbereich zu einer spürbaren Lärmentlastung und einer nachweisbaren Minderung der Betroffenheiten führen; Maßnahmen die den Verkehr und den Lärm nur verlagern, scheiden aus.
- Der Geltungsbereich der Maßnahme muss exakt lokalisiert werden; eine „Pauschallösung“ (etwa von Ortsschild zu Ortsschild) kommt grundsätzlich nicht in Betracht.
- Sind Sanierungsmaßnahmen geplant, wird die Notwendigkeit einer Verkehrsbeschränkung nach Realisierung der Maßnahme erneut geprüft.

- Alternativlösungen zur Lärmentlastung müssen ausscheiden (z.B. Beschränkung auf bestimmte Verkehrsarten; Beschränkung auf die Tages- oder Nachtzeit; Realisierung technisch möglicher und finanziell zumutbarer straßenbaulicher Maßnahmen).
- Die positiven und negativen mittelbaren Wirkungen einer Maßnahme sind einzubeziehen (z. B. Aspekte der Verkehrssicherheit; keine Verwirrung der Verkehrsteilnehmer durch zu viele Schilder; Feinstaubbelastung).

Um nach diesen Grundsätzen eine möglichst differenzierte Bewertung zu ermöglichen, werden die Betroffenheiten in den Hauptbelastungsbereichen näher lokalisiert:

Hierfür werden zunächst die Pegelwerte an den Fassaden ohne Lärmschutz ermittelt und räumlich dargestellt (lärmetechnische Ausgangssituation). Da die Maßnahmen auch nachts wirken, wird dabei von dem besonders sensiblen Nachtzeitraum L_{FN} ausgegangen. Die Pegelwerte ohne Lärmschutzmaßnahmen und die Betroffenheiten zeigen, in welchen Bereichen am Lärmschwerpunkt Handlungsbedarf besteht.

In einem zweiten Schritt wird untersucht, welches Wirkungspotential die Geschwindigkeitsbeschränkungen haben. Hierfür wird zum einen der Differenzwert zwischen dem Ausgangspegel ohne Lärmschutz und dem Pegelwert nach Realisierung der Maßnahmen ermittelt. Zum anderen wird überprüft, inwieweit eine Maßnahme die Anzahl der Betroffenheiten über dem Auslösewert reduzieren kann.

Festgelegt wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung schließlich für den Bereich, in dem sie für hinreichend viele Betroffene eine erhebliche Lärmentlastung bewirkt. Neben den Lärmschutzgesichtspunkten können dabei auch weitere Auswirkungen für oder gegen die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung sprechen. Insbesondere verkehrliche Aspekte, wie die Verkehrssicherheit, Querungsbedarf oder Sichtverhältnisse müssen bei der Entscheidung berücksichtigt werden.

11 Wirkungsanalyse der Geschwindigkeitsbeschränkung

11.1 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen

Eine Geschwindigkeitsreduzierung stellt eine schalltechnisch wirksame Maßnahme dar, welche schnell und kostengünstig realisierbar ist. Mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h anstatt 50 km/h können die Lärmpegel um 2 bis 3 dB(A) gesenkt werden. Sie ist allerdings nur als Überbrückungsmaßnahme bis zur Realisierung nachhaltiger baulicher Lärmschutzmaßnahmen gedacht.

In der hier betrachteten Ortsdurchfahrt K 1051 Steinenbronn gilt innerorts eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. In einem kurzen Teilabschnitt östlich des Kreisverkehrsplatzes gilt bereits heute schon 30 km/h ganztags. Es wurde im Innerortsbereich bislang noch kein Fahrbahnbelag verbaut, welcher eine Lärminderung mit sich bringt. Daher wird die Lärminderungsmaßnahme ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h als Maximalvariante zur Lärminderung innerhalb der Ortsdurchfahrt einer Wirkungsanalyse unterzogen. Die Berechnung erfolgt dabei, wie auch bereits bei der Lärmkartierung, nach RLS-90. Die Lärmpegel werden für Hauptwohngebäude in 4m über Grund berechnet.

Das Ergebnis der zwei Wirkungsanalysen nach RLS-90 wird wie folgt dargestellt:

- Differenzkarte ohne/mit 30 km/h für den Zeitbereich Tag und Gebäudelärmkarte mit 30 km/h für den Zeitbereich Tag
- Differenzkarte ohne/mit 30 km/h für den Zeitbereich Nacht und Gebäudelärmkarte mit 30 km/h für den Zeitbereich Nacht

Das schalltechnische Wirkungspotential der untersuchten Maßnahme der Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h ganztags wird in der nachfolgenden Tabelle 8 dargestellt.

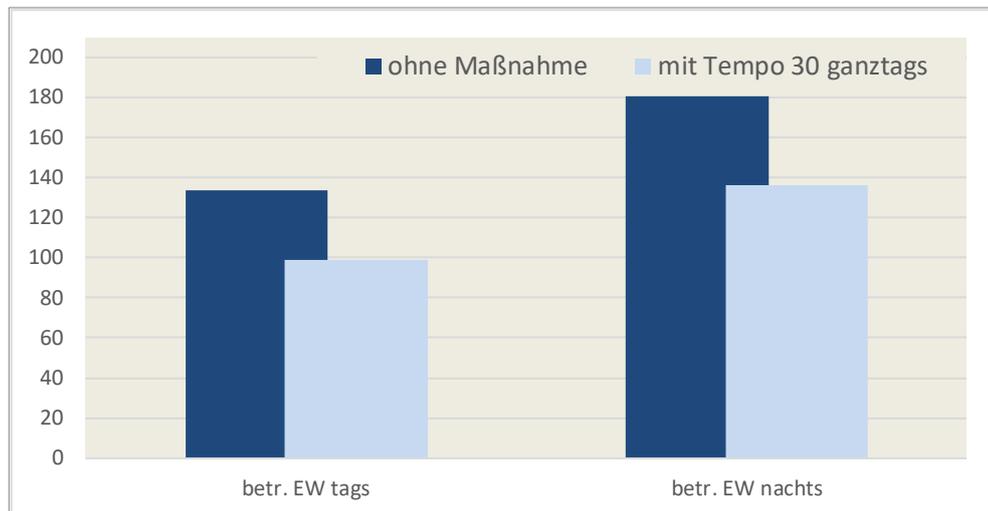


Tabelle 8: K 1051, betroffene Einwohner, Wirkungsanalyse T30

Wie das Ergebnis der Wirkungsanalyse zeigt, kann durch eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen die absolut betroffene Einwohnerzahl in

den allgemeinen Wohngebieten und im Mischgebiet, bewertet nach den jeweiligen Immissionsrichtwerten der 16. BImSchV, tags und nachts im Bereich K 1051 Schönaicher Str. um rund 25% reduziert werden.

11.2 Verlängerung des Bereichs mit Tempo 50 aus Lärmschutzgründen

Entlang der L 1208 Gemarkung Steinenbronn gilt innerorts eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Im nördlichen Bereich der Umgehungsstraße ist das Ortsschild ca. 100 m südlich Höhe Ludwigstraße gesetzt. Ab dort gilt Richtung Norden eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Dadurch ist der Geschosswohnbau (Ludwigstraße 6) westlich der L 1208 übermäßig von Lärm betroffen.

Die Lärminderungsmaßnahme ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h zur Lärminderung zwischen dem heutigen Standort des Ortsschildes und Höhe Ludwigstraße wird als Wirkungsanalyse durchgeführt.

Das schalltechnische Wirkungspotential der untersuchten Maßnahme wird in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Dabei sind Einwohner von Überschreitungen der nach Gebietsnutzung definierten Immissionsrichtwerte nach 16. BImSchV betroffen.

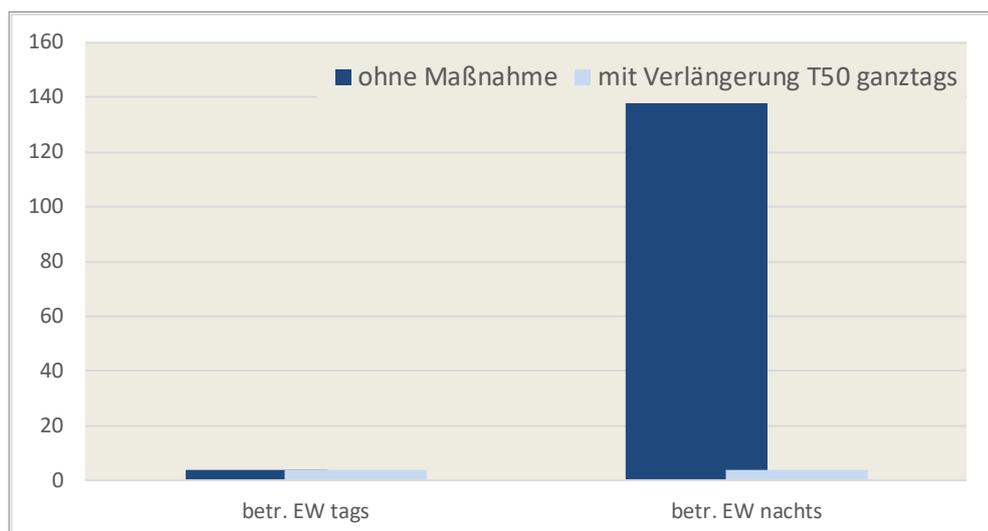


Tabelle 9: L 1208 (Teilbereich), Betroffenheiten, Wirkungsanalyse T50

Wie das Ergebnis der Wirkungsanalyse zeigt, kann durch die Verlängerung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h Richtung Norden die absolute Einwohneranzahl oberhalb der nächtlichen Immissionsrichtwerte 16. BImSchV um 140 betroffene Einwohner reduziert werden.

Im nachfolgenden Kapitel erfolgt eine Abwägung der untersuchten Lärminderungsmaßnahme und insofern verhältnismäßig im Sinne aller Abwägungsgrundsätze eine Festsetzung der Lärminderungsmaßnahme.

12 Abwägung und Auswahl der Lärmschutzmaßnahmen

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung ... erheblich übersteigt“. Die neue Rechtsprechung orientiert sich bei der Identifizierung der Gefahrenlage an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV sind:

	Tag (dB(A))	Nacht (dB(A))
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57	47
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59	49
in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64	54
in Gewerbegebieten	69	59

Tabelle 10: Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV

Ferner heißt es im Kooperationserlass vom 29.10.2018: Werden die Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33).

Im Innerortsbereich der Gemeinde Steinenbronn werden entlang der K 1051 Schönaicher Str. und der L 1208 die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung 65/55 dB(A) am Tag/in der Nacht überschritten. Im Bereich Schönaicher Str. und Umgehungsstraße wurden auch Lärmpegel unterhalb von 65/55 dB(A) tags/nachts, jedoch oberhalb 59/49 dB(A) tags/nachts (Grenzwerte der 16. BImSchV) ermittelt.

12.1 Tempo 30 aus Lärmschutzgründen, K 1051 Schönaicher Straße

Als Sofortmaßnahme zur Entlastung des Hauptbelastungsbereiches K 1051 Schönaicher Straße ist eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h (statt 50 km/h) grundsätzlich zielführend. Die Wirkung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags wurde in Tabelle 8 dargestellt.

Die Lärmbetroffenheiten können durch eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen reduziert werden. Die Verkehrsfunktion der K 1051 als Kreisstraße wird geringfügig beeinträchtigt, Fahrzeitverluste entstehen. Für den 800 m langen Abschnitt K 1051 Schönaicher Straße, für den eine Geschwindigkeitsbeschränkung 30

km/h untersucht wurde, ergibt sich ein theoretischer Fahrzeitverlust von maximal 31 Sekunden¹². Hiervon wären, bei einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung, rund 9.100 Kfz/24h betroffen.

Nach den Abwägungsgrundsätzen in Kapitel 10 muss die angedachte Lärminderungsmaßnahme nicht nur dem Ziel der Lärminderung dienen, sondern auch verhältnismäßig sein. Verhältnismäßig ist eine Maßnahme, wenn sie geeignet, erforderlich und angemessen ist.

Geeignet ist eine Maßnahme, wenn sie objektiv tauglich ist, die Zielerreichung zu fördern. Mit der Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h kann die Lärmbelastigung nachweislich reduziert werden. Demnach ist die Maßnahme geeignet. Erforderlich ist eine Maßnahme, wenn es kein gleich geeignetes, milderes Mittel gibt. Dies ist ebenfalls der Fall. Angemessen ist eine Maßnahme, wenn die Nachteile für den Einzelnen nicht erkennbar außer Verhältnis zu den Vorteilen für die Allgemeinheit stehen. Als Einzelner ist in diesem Fall der Verkehrsteilnehmer zu betrachten. Sein Nachteil ist die reduzierte Geschwindigkeit und der damit verbundene höhere Zeitaufwand beim Durchfahren der K 1051 Schönaicher Straße. Der Vorteil für die Allgemeinheit, hier die betroffenen Anwohner, liegt in der Minderung des Verkehrslärms und der damit einhergehenden Reduzierung der schädlichen Einwirkungen auf die Gesundheit der Betroffenen. Die Nachteile für den Einzelnen (maximal 31 Sekunden Fahrzeitverlust für 9.100 Kraftfahrzeugführer) stehen hier nicht erkennbar außer Verhältnis zu den Vorteilen für die Allgemeinheit (99/136 anstatt 134/181 betroffene Einwohner tags/nachts oberhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV). Somit ist die Maßnahme Tempo 30 ganztags auch angemessen.

Lt. der UBA-Studie (11/2016)¹³ verändern sich, bei gegenwärtiger Fahrzeugflotte und üblicher Fahrweise, die Abgasemissionen bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50 nicht oder nur marginal. Ein wesentliches Kriterium für die Auswirkung auf die Luftschadstoffe ist die Qualität und Verstetigung des Verkehrsflusses. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h kann unter bestimmten Voraussetzungen zur Verstetigung des Verkehrsflusses beitragen. Insbesondere, da entlang des hier betrachteten Streckenabschnittes der K 1051 bereits in einem Teilbereich Tempo 30 aus Verkehrssicherheitsgründen gilt. Daher sind, bei neuen Anordnungen vorhandene Grüne Wellen hinsichtlich einer Anpassung an die veränderte Höchstgeschwindigkeit ebenso zu prüfen wie betriebliche und wirtschaftliche Aspekte des ÖPNV. Entlang der K 1051 Schönaicher Str. gibt es keine lichtsignalisierten Knotenpunkte und jeweils eine Bushaltestelle für jede Richtung. Diese Haltestellen befinden sich im Bereich deren zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits heute schon 30 km/h beträgt. Eine Ausweitung der Tempo 30 aus Lärmschutzgründen wird nicht zu Verzögerungen bei der Fahrzeit des ÖPNV führen, da schon heute, insbesondere in den Spitzenstunden, nicht mit einer Konstantfahrt von 50 km/h in der OD K 1051 zu rechnen ist.

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h trägt zudem zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verkürzung des Anhalteweges, zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie zur Erhöhung der Verträglichkeit zwischen Kfz- und Radverkehr (Reduzierung der Geschwindigkeitsdifferenz) bei. Mit einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit (30 anstatt 50 km/h) erhöht sich die Verkehrssicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer: Fußgänger, Fahrradfahrer, Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen.

¹² Verlustzeiten wurden unter vereinfachten Rahmenbedingungen (Konstantfahrt, gesamte Strecke) ermittelt.

¹³ Umweltbundesamt (November 2016): „Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“.

Geschwindigkeitsbeschränkungen können zu Verkehrsverlagerungseffekten führen. Unter Berücksichtigung der mittleren Zeitverluste bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h sind keine mittelbaren Verdrängungseffekte auf das nachgeordnete Straßennetz zu erwarten. In Deutschland beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften laut § 3 StVO 50 km/h. Wenn aufgrund der Höhe der Lärmbelastungen Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts festgesetzt werden, so dienen diese zur Gefahrenabwehr. Diese Maßnahmen müssen seitens der Verkehrsteilnehmer generell akzeptiert werden. Gegebenenfalls bedarf es unterstützender Geschwindigkeitsmessungen. Entscheidend für die Akzeptanz von Geschwindigkeitsbeschränkungen allgemein ist die Homogenität des Verkehrsflusses und die subjektive Wahrnehmung des Verkehrsteilnehmers.

Im Ergebnis wird durch vertretbare Einschränkungen (theoretischer Fahrzeitverlust und mittelbare Verlagerungseffekt) die Wohnqualität für die Anwohner der K 1051 Ortsdurchfahrt Steinenbronn wesentlich verbessert und deren Gesundheitsgefährdung durch Lärm reduziert. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in der OD K 1051 Schönaicher Straße ist somit gerechtfertigt. Zusammenfassend wird die Abwägung in der Tabelle 11 dargestellt.

Bewertungskriterien	Bestand	Geschwindigkeitsbeschränkung
	50 km/h	30 km/h
maximale Lärminderungswirkung in dB(A)	0	2.5
theoretischer Fahrzeitverlust in Sekunden (bezogen auf 800 m)		31
Betroffen Einwohner > 64/54 dB(A) bzw. 59/49 dB(A), Tag/Nacht	134 / 181	99 / 136
Erhöhung der Verkehrssicherheit (bspw. durch Verkürzung des Anhalteweges)	o	++
Verbesserung der Aufenthaltsqualität	o	++
Verträglichkeit zwischen Kfz- und Radverkehr (Reduzierung der Geschwindigkeitsdifferenz)	o	++
Akzeptanz der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer	o	o
Verkehrsverlagerungseffekte	o	o
Fließender Verkehr	o	++
Auswirkungen auf den ÖPNV	o	o
Luftreinhaltung / Luftschadstoffe	o	o

Tabelle 11: K 1051, Abwägung der Lärminderungsmaßnahme

Aufgrund der vorbenannten Wirkungsanalyse und Abwägung der Lärminderungsmaßnahme ist als Sofortmaßnahme eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen von 30 km/h ganztags entlang der K 1051 Schönaicher Straße zielführend.

Räumliche Verortung der Geschwindigkeitsbeschränkung

Die ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h soll im Bereich K 1051 Schönai-cher Str., zwischen dem östlichen Kreisverkehrsplatz und dem Ortsein- / -ausgang im Wes-ten, gelten. Innerhalb dieses Bereiches liegen alle Hauptwohngebäude, an denen Überschrei-tungen der Immissionsrichtwerte nach der 16. BImSchV ermittelt wurden. Der Fahrzeitverlust bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h beträgt für den 800 m langen Teilabschnitt der K 1051 Schönai-cher Str. rein rechnerisch nur 31 Sekunden.

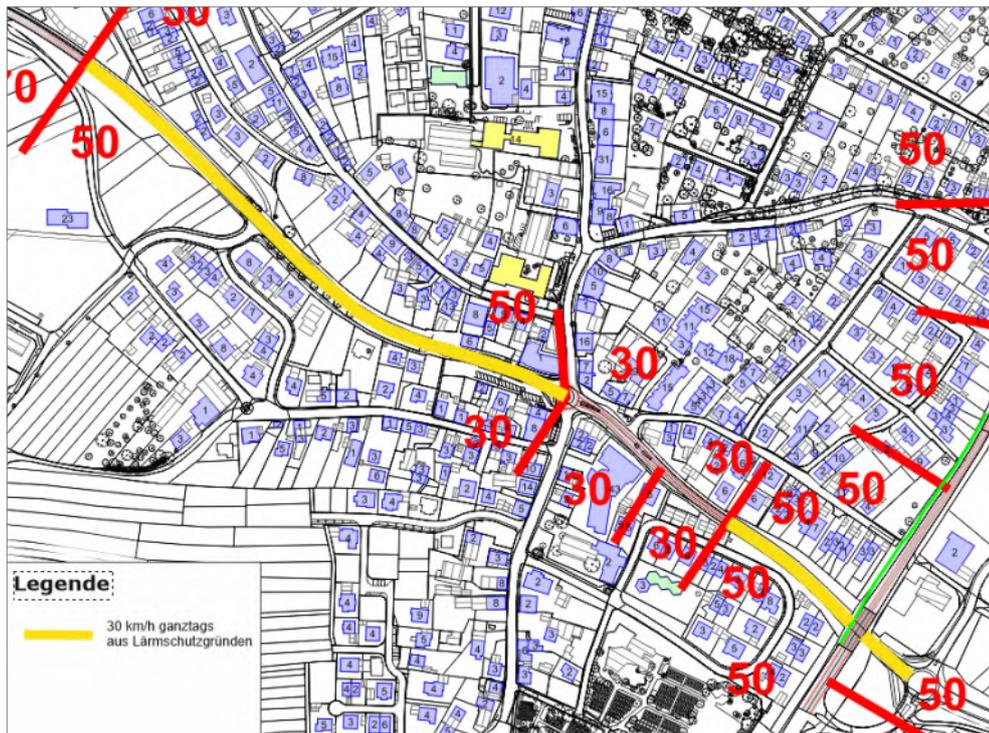


Abbildung 13: K 1051 OD Steinenbronn, Verortung 30 km/h ganztags

12.2 Verlängerung Tempo 50, L 1208 Nord

Als Sofortmaßnahme zur Entlastung des nördlichen Bereichs der L 1208 Umgehungsstraße/Stuttgarter Str. ist eine Verlängerung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h (anstatt 70 km/h) in Richtung Norden aus Lärmschutzgründen zielführend. Die Wirkung der Sofortmaßnahme wurde in Tabelle 9 dargestellt.

Im Tagbereich können die Betroffenen oberhalb der Immissionsrichtwerte nach der 16. BImSchV nicht weiter gemindert werden. Dennoch wirkt die Verlängerung von 50 km/h Richtung Norden auch im Tagzeitraum lärmindernd. Zur Veranschaulichung dient nachfolgende Abbildung:



Abbildung 14: L 1208 Nord, Lärminderungswirkung T50 im Zeitbereich Tag

Die Lärmbetroffenheiten können durch eine Verlängerung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 50 reduziert werden. Die Verkehrsfunktion der L 1208 als Landesstraße wird geringfügig beeinträchtigt, Fahrzeitverluste entstehen. Für den 100 m langen Abschnitt L 1208 Umgehungsstraße, für den eine Reduzierung des Tempos von 70 km/h auf 50 km/h untersucht wurde, ergibt sich ein theoretischer Fahrzeitverlust von maximal 5 Sekunden. Hiervon wären, bei einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung rund 13.400 Kfz betroffen. Eine umfassende Abwägung wird in der nachfolgenden Tabelle 12 dargestellt:

Bewertungskriterien	Bestand	Geschwindigkeits- beschränkung
	70 km/h	50 km/h
maximale Lärminderungswirkung in dB(A)	0	2.4
theoretischer Fahrtzeitverlust in Sekunden (bezogen auf 100 m)		5
Betroffen Einwohner > 64/54 dB(A) bzw. 59/49 dB(A), Tag/Nacht	4 / 144	4 / 4
Akzeptanz der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer	o	o
Verkehrsverlagerungseffekte	o	o
Fließender Verkehr	o	o
Auswirkungen auf den ÖPNV	o	o
Luftreinhaltung / Luftschadstoffe	o	o

Tabelle 12: L 1208, Abwägung der Lärminderungsmaßnahme

Im Hinblick auf die Anzahl der Lärmbetroffenheiten in dem kurzen Streckenabschnitt der L 1208 Steinenbronn und der geringen Beeinträchtigung des Kraftfahrzeugverkehrs erscheint eine Verlängerung der Geschwindigkeitsbeschränkung 50 km/h aus Lärmschutzgründen Richtung Norden gerechtfertigt.

Räumliche Verortung der Geschwindigkeitsbeschränkung

Die Verlängerung der Geschwindigkeitsbeschränkung am nördlichen Ortsausgang der Umgehungsstraße soll mindestens um 100 m weiter nördlich bis in etwa Höhe Ludwigstraße durchgeführt werden. Der Fahrtzeitverlust für die Ausweitung des innerörtlichen Bereichs von 100m entlang der L 1208 Umgehungsstraße beträgt rein rechnerisch nur 5 Sekunden.

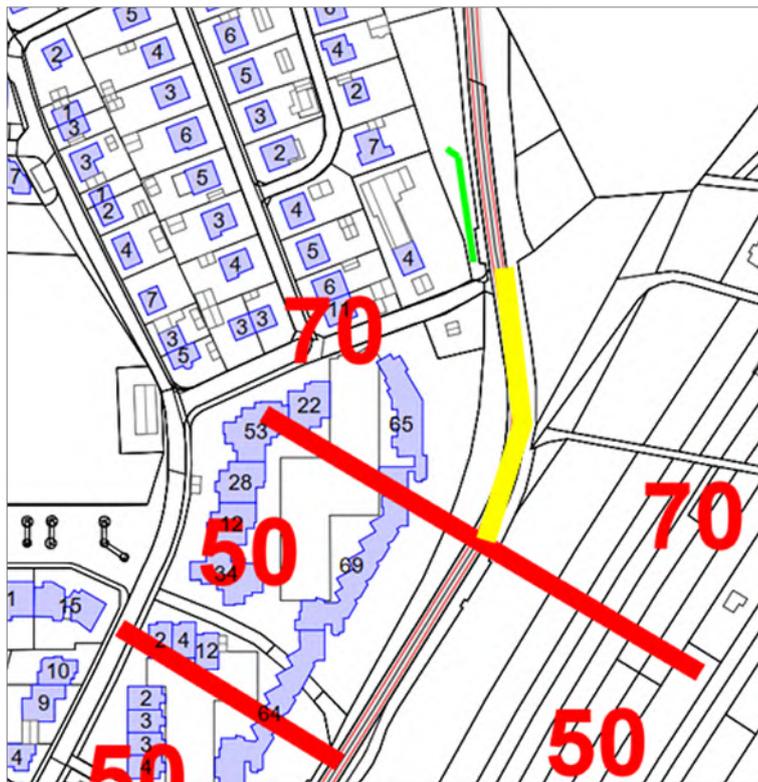


Abbildung 15: L 1208, Verortung 50 km/h ganztags

12.3 Lärmoptimierter Fahrbelag

Von den technisch möglichen und zielführenden Maßnahmen besitzt der Lärmoptimierte Fahrbelag das größte Lärminderungspotential. Je nach Typ des lärmindernden Fahrbelags können durch den Einbau eines Solchen Pegelminderungen von 2-4 dB(A) erreicht werden. Der Einbau eines lärmoptimierten Fahrbelags kann aus wirtschaftlichen Gründen erst mit einem turnusmäßigen Ersatz der vorhandenen Fahrbelagdecke erfolgen.

Für die hier betrachteten Streckenabschnitte der L 1208 und K 1051 soll beim nächsten turnusmäßigen Ersatz der vorhandenen Fahrbelagdecke dann ein lärmoptimierter Fahrbelag verbaut werden. Zum Zeitpunkt der Sanierung soll der Fahrbelag eingebaut werden, der dann dem neuesten Stand der Technik entsprechen wird und mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand eine maximale Verbesserung der Lärmsituation bewirken kann.

Da es sich bei den betrachteten Streckenabschnitten um Innerortsbereiche handelt und somit die zulässige Höchstgeschwindigkeit ≤ 60 km/h beträgt, empfiehlt sich der Einbau eines SMA 5 oder SMA 8 oder eines AC ≤ 11 . Diese Straßendeckschichttypen bringen eine Lärminderung von im Mittel 3 bzw. 2 dB(A) für die Fahrzeugtypen Pkw bzw. Lkw mit sich (vgl. Tabelle 7).

12.4 Weitere Lärminderungsmaßnahmen

Geschwindigkeitsüberwachungen

Geschwindigkeitsbeschränkungen bewirken nur dann eine tatsächliche Lärminderung, wenn sie durch die Verkehrsteilnehmer eingehalten werden oder wenn zumindest das Geschwindigkeitsniveau gegenüber dem Bestand deutlich abgesenkt wird. Die Gemeinde regt bei der Straßenverkehrsbehörde an, die geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Kontrollen verstärkt zu überwachen.

Die Gemeinde selbst wird mittels Anzeigedisplays auf die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit hinwirken.

Passiver Lärmschutz

Unabhängig der Umsetzung zukünftiger Lärminderungsmaßnahmen ermöglicht die sogenannte Lärmsanierung bei bestehenden Straßen in der Baulast des Landes, die nicht neu gebaut oder wesentlich geändert werden, Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Die Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt. Voraussetzung für die Lärmsanierung ist die Überschreitung folgender Auslösewerte:

Nutzungen	Tag (dB(A))	Nacht (dB(A))
Krankenhäuser, Schulen, Kur- u. Altenheime, Wohn- u. Kleinsiedlungsgebiete	64	54
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	66	56
Gewerbegebiete	72	62
Rastanlagen (für LKW-Fahrer)	-	65

Tabelle 13: Auslösewerte für die Lärmsanierung in der Baulast des Landes

So kann bspw. für die von Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte betroffenen Wohngebäude bei dem zuständigen Regierungspräsidium ein Antrag auf Bezuschussung für den Einbau von Lärmschutzfenstern gestellt werden. Die Gemeindeverwaltung wird die Eigentümer der betroffenen Wohngebäude bei der Antragsstellung unterstützen.

Lärmschutz in der Bauleitplanung

In der kommunalen Bauleitplanung berücksichtigt die Gemeinde Steinenbronn auch zukünftig die Hinweise des Ministeriums für Verkehr (VM) vom 29.10.2018 zur Lärminderung mittels städtebaulicher Maßnahmen, welche in Kapitel 8.4 aufgeführt sind. Dazu zählen zum Beispiel eine schalltechnisch sinnvolle Gliederung von Baugebieten.

13 Ruhige Gebiete

Für die Gemeinde Steinenbronn kommen nur die beiden Gebietskategorien:

- Zusammenhängender Naturraum und
- Spazier- /Erholungsgebiet in Frage.

Die Gemeinde Steinenbronn hat sich bei der Auswahl der ruhigen Gebiete an den Abbildung 12 dargestellten Kriterien orientiert. In nachfolgender Tabelle findet sich ein Vorschlag für ruhige Gebiet auf der Gemarkung Steinenbronn. Die Liste sollte verwaltungsintern auf Vollständigkeit geprüft werden und aufgrund von Rückmeldungen seitens der Öffentlichkeit ggf. ergänzt werden.

Nr.	Name	Gebietskategorie		Auswahlkriterium			
		Zusammenhängender Naturraum	Spaziergebiet	Funktion	Größe (ha)	Öffentlich zugänglich	Erreichbarkeit
1	Siebenmületal (Schönbuch)	x	x	Naturschutzgebiet, Wandergebiet	40	x	mäßig
2	Sulzbach-Hochwasserrückhaltebecken	x	x	Erholungsgebiet, Wandergebiet	30	x	gut

Tabelle 14: Vorschlag für ruhige Gebiete in der Gemeinde Steinenbronn

Die ausgewiesenen Gebiete sind grundsätzlich vor weiterer Verlärmung, insbesondere durch Verkehrswege oder Gewerbeansiedlungen, zu schützen. Ob darüber hinaus Maßnahmen zum Schutz gegen bestehende Lärmquellen und auch Maßnahmen zur verbesserten fußläufigen (barrierefreien) Erreichbarkeit einzuleiten sind, ist im Einzelfall zu prüfen.

14 Maßnahmen zur Lärminderung

Bereich	Maßnahme	zuständig
K 1051 OD Steinenbronn	Festsetzung einer gantztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen als Sofortmaßnahme für die K 1051 Schönaicher Straße, zwischen dem Kreisverkehrsplatz im Osten („Solwiesen“-KVP) und dem westlichen Ortsein-/ausgang.	LRA Böblingen
L 1208 Nord	Festsetzung einer gantztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h aus Lärmschutz- und verkehrlichen Gründen in Verlängerung der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung 50 km/h entlang der L 1208 Umgehungsstraße in Richtung Norden bis Höhe Ludwigstraße (100m).	
Gemarkung Steinenbronn	Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags als vordringlicher Bedarf entlang der K 1051 und der L 1208 Ortsdurchfahrt.	LRA Böblingen / RP Stuttgart
	Anregung von flankierenden Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (entlang der OD K 1051 und L 1208).	LRA Böblingen (Kontrollen), Gemeinde Steinenbronn (Anzeigedisplays)
	Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr)	Gemeinde Steinenbronn / RP Stuttgart
	Unterstützung der Eigentümer stark belasteter Wohngebäude bei der Antragstellung auf Bezuschussung für den Einbau von Lärmschutzfenstern	
	Schutz der festgesetzten ruhigen Gebiete vor weiterer Verlärmung.	

Rapp Trans AG

ppa. W. Wahl *i. A. J. Helbig*

Wolfgang Wahl

Jacomo Helbig

Leiter Standort Freiburg i.B.

Fachplaner Schallschutz

Freiburg, 18. November 2021 / HJc

Beraten.
Planen.
Steuern.

RAPP



Lärmaktionsplan Steinenbronn

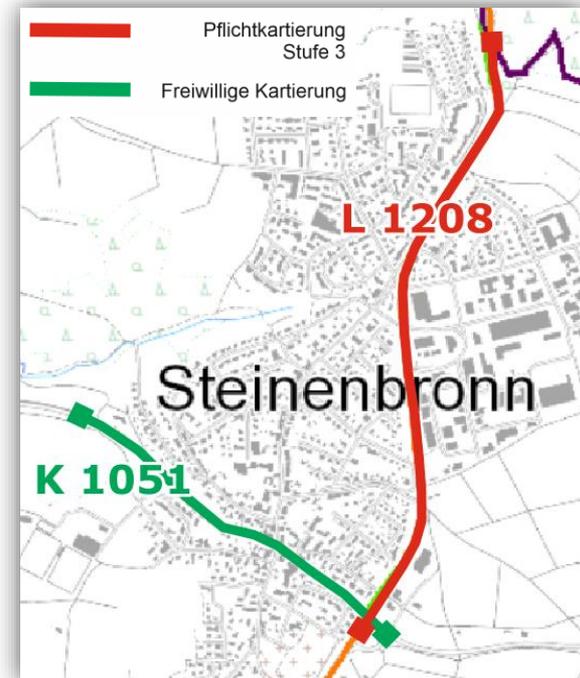
Freiburg, 14.12.2021

Jacomo Helbig, Rapp Trans AG

Verfahrensablauf LAP Steinenbronn

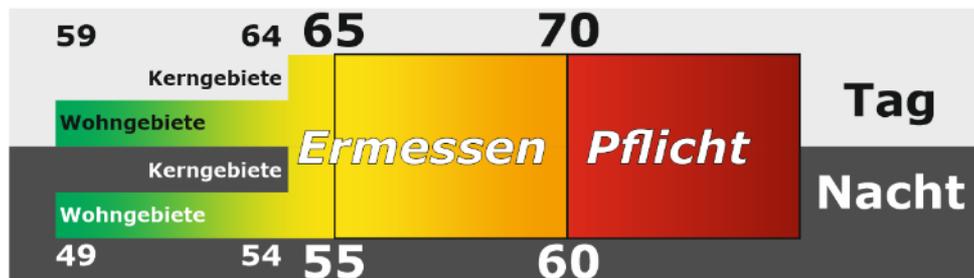
- ✓ Lärmkartierung und Betroffenheitsanalyse
- ✓ Erarbeitung Grobkonzept für den LAP
- ✓ Wirkungsanalyse von Lärminderungsmaßnahmen
- ✓ Erarbeitung Planentwurf
- ✓ förmliche Beteiligung Behörden/TÖB, Öffentlichkeit
- ✓ Überarbeitung und Konkretisierung LAP
- GR-Beschluss Lärmaktionsplan
 - Mitteilung an LUBW / VM
 - Umsetzung der Maßnahmen durch die Fachbehörden

- Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung
- Abwägung und Auswahl der Lärminderungsmaßnahmen
- Beteiligung der TÖB und der Öffentlichkeit:
Stellungnahmen und Wertungen
- Beschluss des Lärmaktionsplan:
Maßnahmen
- Fazit



Was ist bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zu beachten?

- Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO liegen vor, d.h. es muss eine durch Lärm verursachte „Gefahrenlage“ bestehen!
 - Bestehen deutliche Betroffenheiten über 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts verdichtet sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten!
 - Die Ermessensausübung beginnt bei Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung)
 - Werte ab 65 dB(A) tags / 55 dB(A) nachts sind bei der Ermessensausübung besonders zu berücksichtigen



Bindungswirkung bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen

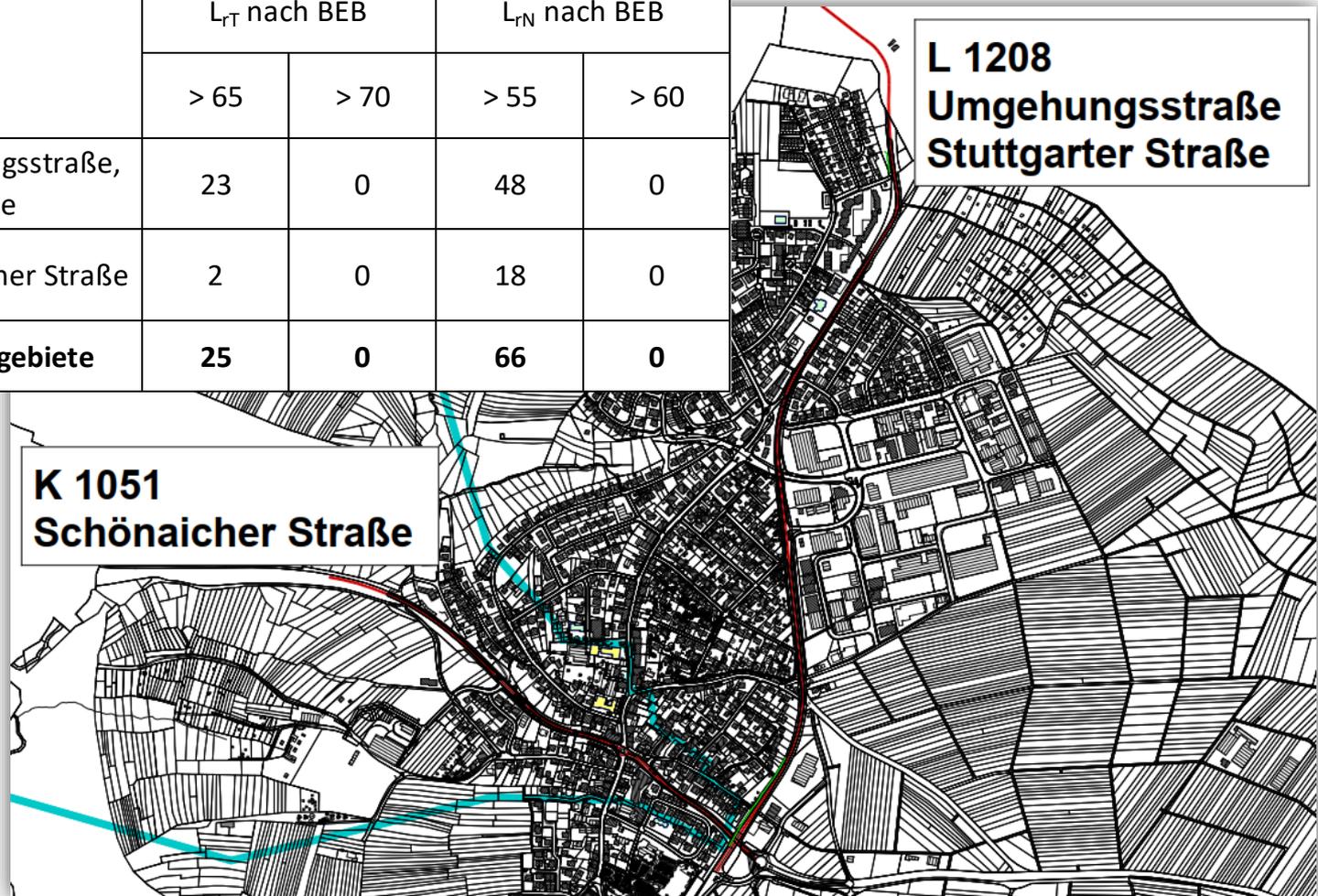
- Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurde ..., ist von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen.

Ergänzungen des Verkehrsministeriums vom 13. April 2021 zum Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung:

- Werden freiwillige Kartierungsstrecken unter 8.200 Kfz/24h in Lärmaktionspläne einbezogen, obliegt die Ermessensausübung ... den zuständigen Straßenverkehrsbehörden. Diese hat unter besonderer Würdigung der Ausführungen des Lärmaktionsplans zu erfolgen...
- In Steinenbronn betrifft dies die K 1051.

Lärmkartierung Straße LAP (2021)

Nr.	Rechengebiet	L _{rT} nach BEB		L _{rN} nach BEB	
		> 65	> 70	> 55	> 60
1	L 1208 Umgehungsstraße, Stuttgarter Straße	23	0	48	0
2	K 1051 Schönaicher Straße	2	0	18	0
Summe aller Rechengebiete		25	0	66	0



Belastungsbereich L 1208 Umgehungsstr. / Stuttgarter Straße

Grenzwerte der 16. BImSchV

Nutzungen	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- u. Altenheime	57	47
Reine u. allg. Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59	49
Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

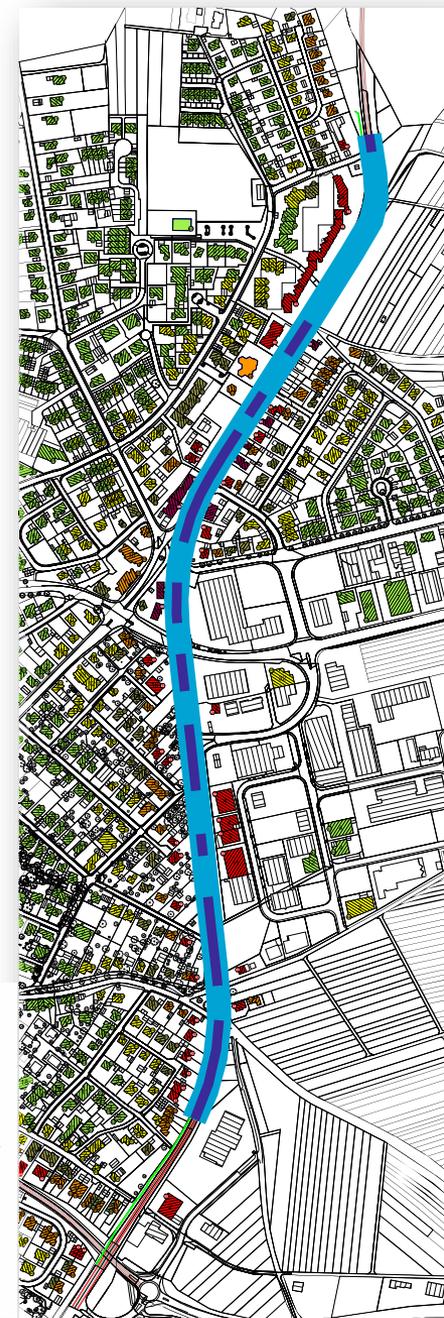
Legende



Überschreitung
Pegelwerte tags
nach 16. BImSchV

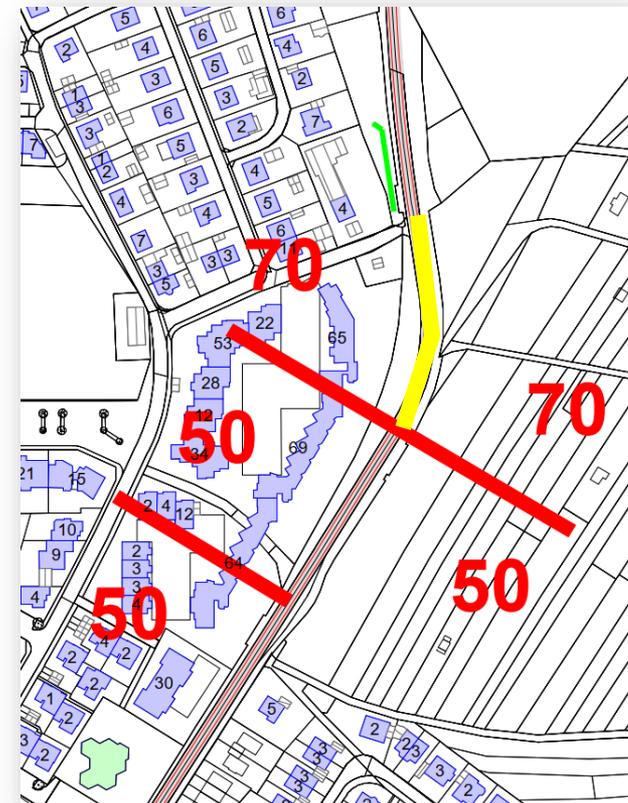


Überschreitung
Pegelwerte nachts
nach 16. BImSchV



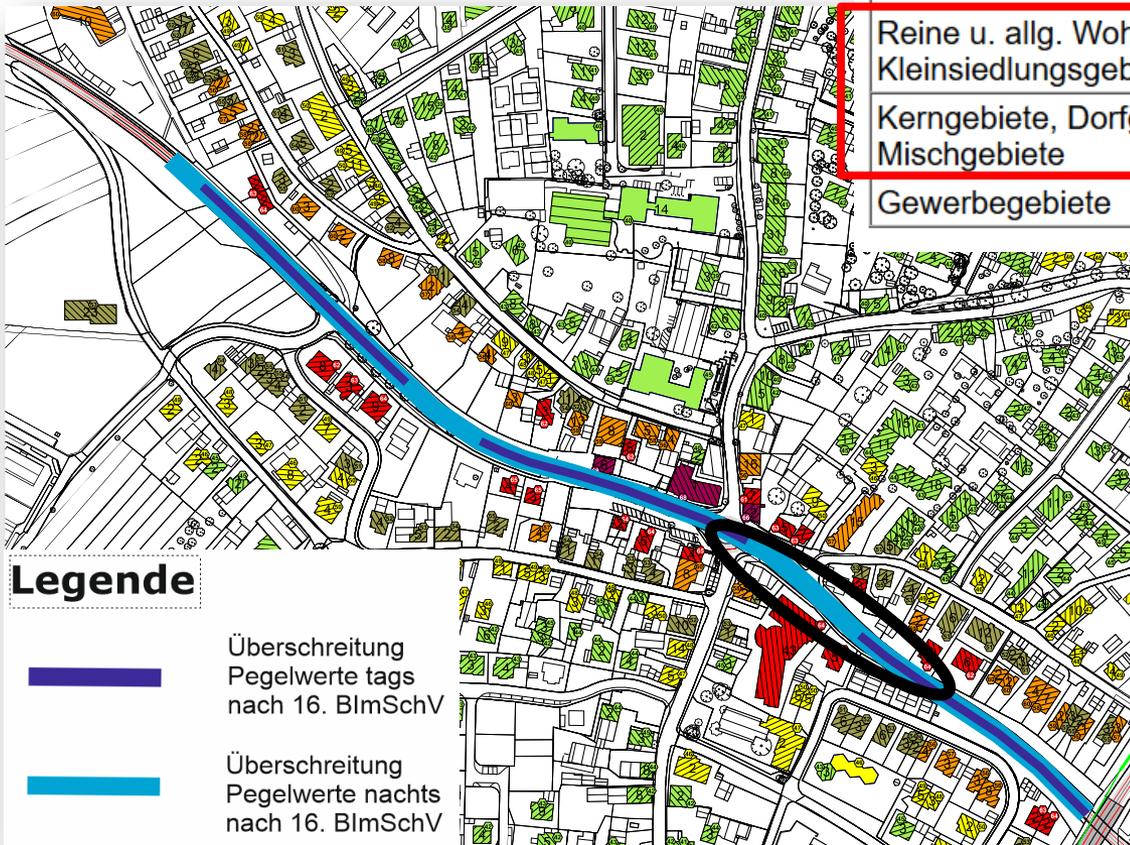
Belastungsbereich L 1208 – Geschwindigkeitsbeschränkung T 50 aus Lärmschutzgründen

- 100 Betroffene werden nachts vor Überschreitungen geschützt
- deutliche Lärminderung von 2.4 dB(A)
- L 1208 verläuft in Ortsrandlage
- größtenteils einseitig bebaut
- Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen bspw. auf 30 km/h nicht verhältnismäßig !
- Verlängerung 50 km/h Richtung Norden (Einmündung Ludwigstr.) grds. möglich



Grenzwerte der 16. BImSchV

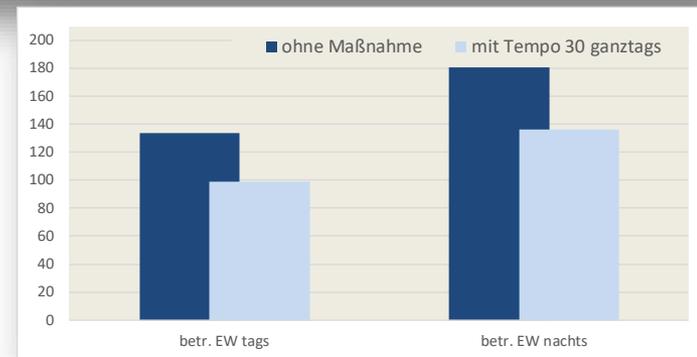
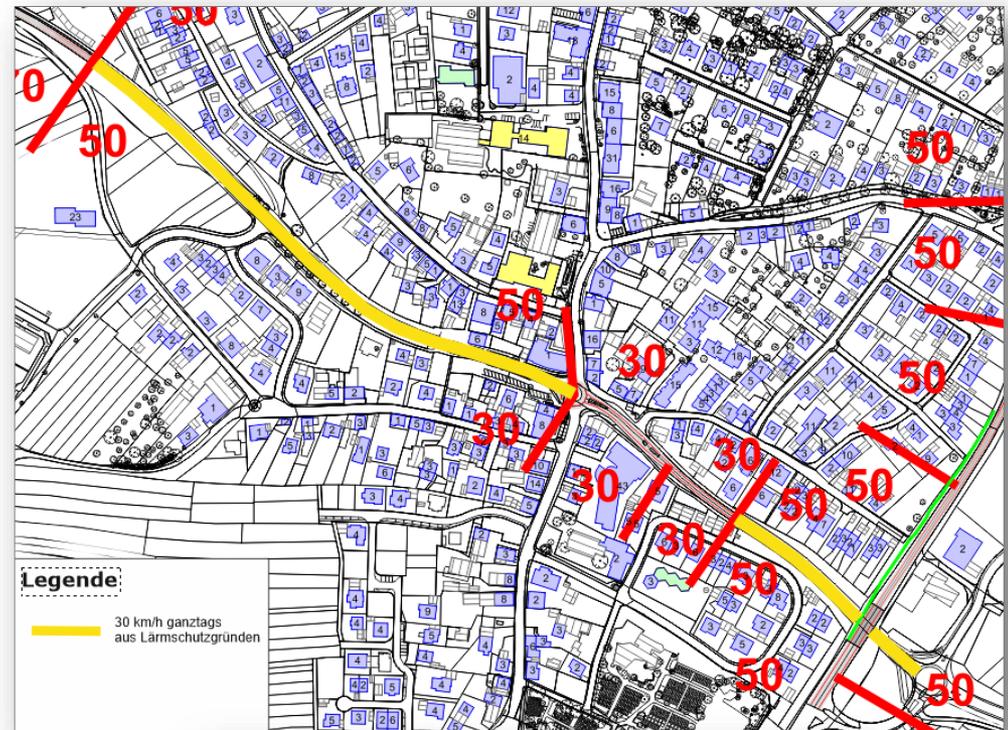
Nutzungen	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- u. Altenheime	57	47
Reine u. allg. Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59	49
Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59



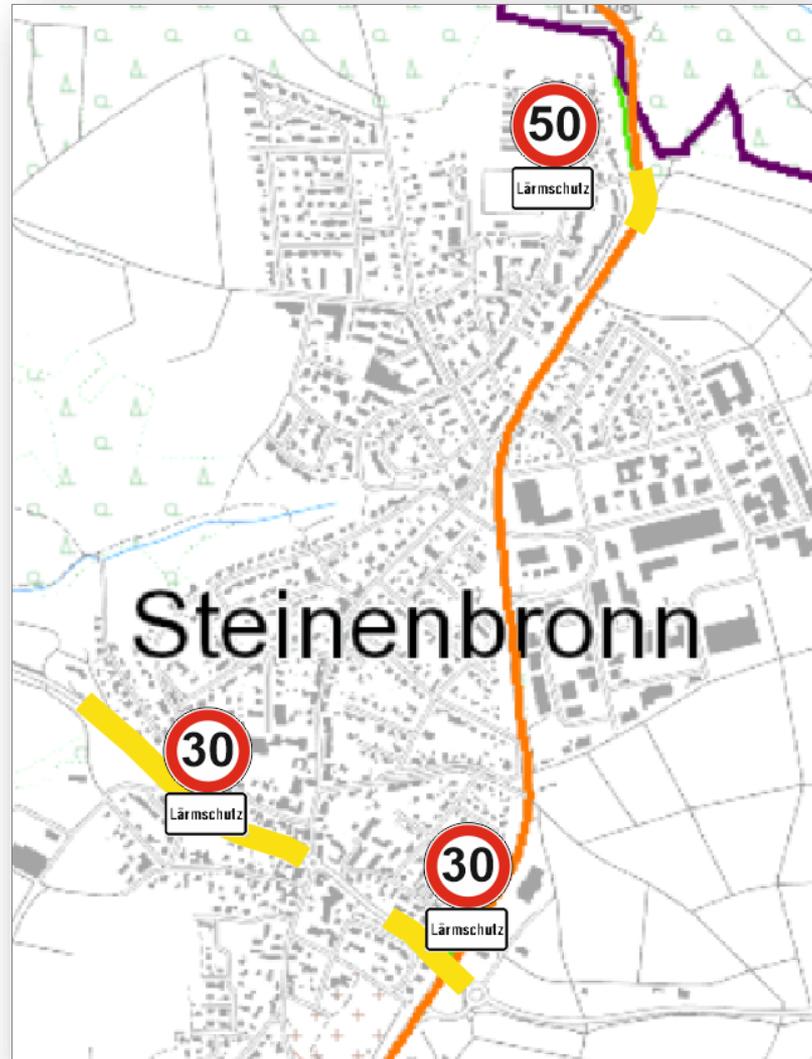
➤ Verlängerung bestehender Tempo 30-Beschränkung grds. möglich!

K 1051 Schönaicher Straße - Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen T30 ganztags

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Keine Verkehrsverlagerungseffekte zu erwarten
- Radverkehr wird sicherer
- Verkehrsfluss wird gefördert
- Vereinheitlichung der Geschwindigkeiten
- Betroffenheiten oberhalb der Immissionsgrenzwerte tags/nachts um 25 % reduziert
- Max. Fahrzeitverlust nur 31 Sekunden



Überblick Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen



Kategorien nach Gebietstyp:

- Zusammenhängender Naturraum (kein Umgebungslärm)
- Spaziergebiet am Ortsrand (wenig Umgebungslärm)

Definition der Auswahlkriterien:

- Flächennutzung und -funktion
- Erreichbarkeit
- Allgemeine Zugänglichkeit
- Größe in ha



- Ruhige Gebiete dienen dem Gesundheitsschutz!
- Erholungsfunktion der ruhigen Gebiete soll lärmbelasteten Menschen Rückzugsorte bieten.

Vorschlag ruhige Gebiete auf der Gemarkung Steinenbronn

Nr.	Name	Gebietskategorie		Auswahlkriterium			
		Zusammenhängender Naturraum	Spaziergebiet	Funktion	Größe (ha)	Öffentlich zugänglich	Erreichbarkeit
1	Siebenmületal (Schönbuch)	x	x	Naturschutzgebiet, Wandergebiet	40	x	mäßig
2	Sulzbach-Hochwasserrückhaltebecken	x	x	Erholungsgebiet, Wandergebiet	30	x	gut



Foto: Sportfischerverein 1978 Schönaich-Steinenbronn e.V.

LRA Böblingen – Straßenverkehr

- Hinweise auf Kooperationserlass 2018
 - Bekannt und berücksichtigt
- Hinweise auf Fragebogen des RP Stuttgart
 - Ergänzungen mit Antrag auf verkehrsrechtliche Anordnung, Aufgabe des LRA
- Hinweis auf bauliche Maßnahmen (Lärmoptimierter Belag / LS-Wand)
 - Lt. RP keine Sanierungsmaßnahmen geplant

Polizeipräsidium Ludwigsburg

- Abwägung Tempo 30 bzw. 40 km/h erforderlich
 - Wechsel 40 - 30 – 40 nicht sinnvoll.
T40 hinsichtlich Lärminderung nicht ausreichend.
- Akzeptanz der Maßnahme durch Verkehrsteilnehmer fraglich
 - Maßnahmen aufgrund Gefahrenlage müssen akzeptiert werden!

ÖPNV (VVS und LRA Böblingen – ÖPNV)

- 31 Sekunden Zeitverlust auf der K1051
 - Theoretischer Wert, wird deutlich unterschritten.
Fahrpläne sind ggf. entsprechend anzupassen.
- Maßnahmen zur Busbeschleunigung gefordert (Ausgleich Zeitverluste)
 - Kein Thema der Lärmaktionsplanung (wird außerhalb geprüft)

IHK Region Stuttgart

- Störungen des Verkehrsablaufs durch Tempo 30 möglich
 - 30 km/h verbessert den Verkehrsfluss und hat keine negativen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit (Kreisverkehr)

Stadt Leinfelden-Echterdingen

- Die Maßnahmen sind aus unserer Sicht effizient und zielführend

RP Stuttgart

- Nur geringe Überschreitung der Auslösewerte 65 / 55 dB(A)
 - Nach 16. BImSchV gelten die Immissionsgrenzwerte als Schwelle zum gesundheitskritischen Bereich
- Verkehrsrechtliche Maßnahmen kein Ersatz für bauliche Maßnahmen
 - Geschwindigkeitsbeschränkungen sind Sofortmaßnahmen und als solche bei baulichen Veränderungen zu überprüfen

Bürger 1

- Verkehrsbelastungen K1051 werden angezweifelt
 - Amtliche Zählstelle. Mögliche Abweichungen haben nur einen minimalen Einfluss auf die Lärmbelastung.
- Berücksichtigung von baulichen Gegebenheiten (z.B. Mauer).
 - Reflexionen sind entsprechend den Vorgaben berücksichtigt.
- Vorschläge zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Kein Thema der Lärmaktionsplanung

Bürger 2

- Keine gesamtheitliche Betrachtung mit Berücksichtigung der Goldäckerstraße (Vgl. Gutachten 2011 zur Neuansbindung)
 - Kein Thema der Lärmaktionsplanung.

Maßnahmen Lärmaktionsplan Steinenbronn

Bereich	Maßnahme	zuständig
K 1051 OD Steinenbronn	Festsetzung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen als Sofortmaßnahme für die K 1051 Schönaicher Straße, zwischen dem Kreisverkehrsplatz im Osten („Solwiesen“-KVP) und dem westlichen Ortsein-/ausgang.	LRA Böblingen
L 1208 Nord	Festsetzung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h aus Lärmschutz- und verkehrlichen Gründen in Verlängerung der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung 50 km/h entlang der L 1208 Umgehungsstraße in Richtung Norden bis Höhe Ludwigstraße (100m).	

Weitere Maßnahmen Lärmaktionsplan Steinenbronn

Gemarkung Steinenbronn	Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags als vordringlicher Bedarf entlang der K 1051 und der L 1208 Ortsdurchfahrt.	RP Stuttgart
	Anregung von flankierenden Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (entlang der OD K 1051 und L 1208).	LRA Böblingen (Kontrollen), Gemeinde Steinenbronn (Anzeigedisplays)
	Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr)	Gemeinde Steinenbronn / RP Stuttgart
	Unterstützung der Eigentümer stark belasteter Wohngebäude bei der Antragstellung auf Bezuschussung für den Einbau von Lärmschutzfenstern	
	Schutz der festgesetzten ruhigen Gebiete vor weiterer Verlärmung.	

Abschließende Schritte im Rahmen der Lärmaktionsplanung

- amtliche Bekanntmachung ggü. der Öffentlichkeit
- Mitteilung an die LUBW (Kurzfassung)
- Umsetzung der Maßnahmen
 - Antrag auf verkehrsrechtliche Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkungen
 - Hinweis auf Einbau lärmoptimierter Belag bei anstehender Deckensanierung durch das RP
 - Eventuell Installation von (zusätzlichen) Geschwindigkeitsanzeigedisplays durch die Gemeinde

Fazit

- Die Gemeinde Steinbronnen hat mit dem Beschluss des LAP ein Signal zur weiteren Lärminderung innerhalb der Ortsdurchfahrten gesetzt.
- Der Nutzen für die Gemeinde Steinbronnen wird hoch eingeschätzt, da die Betroffenheiten durch die Lärminderungsmaßnahmen deutlich abnehmen werden.

- Der Gemeinderat nimmt die im Rahmen der Offenlage eingegangenen Stellungnahmen und deren Wertung zur Kenntnis.
- Der Gemeinderat beschließt den Lärmaktionsplan der Gemeinde Steinenbronn mit Stand vom 18.11.2021 mit den darin enthaltenen Maßnahmen.
- Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, den Lärmaktionsplan formal abzuschließen und bei den zuständigen Verkehrsbehörden die Umsetzung der im Lärmaktionsplan festgesetzten Maßnahmen zu beantragen.

Beraten.
Planen.
Steuern.

RAPP



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Wolfgang Wahl
Leiter Büro Freiburg im Breisgau
T +49 761 217 717 31
wolfgang.wahl@rapp.ch

Rapp Trans AG
Stühlingerstrasse 21 | T +49 761 217 717 30 |
www.rapp.ch