

Eingegangene Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Nr.		Stellungnahme vom	Stellungnahme	Behandlungsvorschlag
1	RP Stuttgart Abteilung Wirtschaft und Infrastruktur	06.09.2021	<p>—</p> <p>Sehr geehrte Frau Franke, sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>das Regierungspräsidium Stuttgart nimmt als höhere Raumordnungsbehörde zu der o.g. Planung folgendermaßen Stellung:</p> <p>Aus raumordnerischer Sicht werden keine Bedenken geäußert.</p>	<p>Die Ausführungen des RP Stuttgart werden zur Kenntnis genommen.</p>
2	RP Stuttgart Abteilung Mobilität, Verkehr, Straßen	12.01.2022	<p>mit o.g. Schreiben haben Sie zum Lärmaktionsplan (LAP) der Gemeinde Reichenbach an der Fils 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 dem Entwurf Ihres Lärmaktionsplanes folgendes mitteilen:</p> <p>Ob mit den im LAP beschriebenen Maßnahmen alle Betroffenheiten unter dem gesundheitskritischen Pegelwert von 55 dB(A) nachts sowie dem gesundheitskritischen Pegelwert von 65 dB(A) tags reduziert werden können, kann aufgrund der nicht ausreichenden Daten vom LAP, nicht bewertet werden.</p> <p>M1: „Tempo 30 ganztags aus Lärmschutzgründen“ im Verlauf der L 1192 Stuttgarter Straße zw. dem Gebäude Stuttgarter Straße 82 und dem Kreisverkehrsplatz (S.16-18, Ziff. 4.2.1 LAP)</p>	<p>Die Ausführungen des RP Stuttgart werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Mit den im LAP beschriebenen Maßnahmen können die von gesundheitskritischen Pegelwerten tags/nachts > 65/55 dB(A) betroffenen Gebäude/Einwohner deutlich reduziert werden. Das Lärminderungspotential von geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen (Tempo 30) ist in Kapitel 4.2.1 im LAP aufgeführt.</p> <p>Dennoch sollte darüber hinaus vom Straßenbaulastträger geprüft werden, ob ergänzende Maßnahmen (beispielsweise der Einbau von lärmindernden Belägen bei der nächsten anstehenden Sanierung) umgesetzt werden können.</p>

		<p>M2: „Tempo 30 ganztags aus Lärmschutzgründen“ im Verlauf der L 1192 Ulmer Straße zw. der Moltkestraße und dem Gebäude Ulmer Straße 32 (S.18-20, Ziff. 4.2.1 LAP)</p> <p>M3: „Tempo 30 ganztags aus Lärmschutzgründen“ im Verlauf der L 1151 Blumenstraße zw. der Ulmer Straße und dem Knotenpunkt Blumenstraße/Schorndorfer Straße/Weinbergstraße (S.20-23, Ziff. 4.2.1 LAP)</p> <p>M4: „Tempo 30 ganztags aus Lärmschutzgründen“ im Verlauf der L 1151 Schorndorfer Straße zw. dem Knotenpunkt Blumenstraße/Schorndorfer Straße/Weinbergstraße und der Einmündung Reichenbachstraße (S.23-26, Ziff. 4.2.1 LAP)</p> <p>M5: „Tempo 30 ganztags aus Lärmschutzgründen“ im Verlauf der K 1208 Schillerstraße zw. dem Kreisverkehrsplatz und dem Knotenpunkt Schillerstraße/Paulinenstraße/Karlstraße (S.26-28, Ziff. 4.2.1 LAP)</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 gegeben, 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-Richtlinien-StV).</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>Kenntnisnahme. Die entsprechenden Abwägungen gemäß dem Kooperationserlass des MVI BW wurden im Rahmen der Lärmaktionsplanung durchgeführt.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
--	--	--	---

Lärmaktionsplan

Behandlung der im Rahmen der öffentlichen Auslegung vom 23. August 2021 bis 8. Oktober 2021 eingegangenen
Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange.

			<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 (Luftreinhaltung, Verkehrsverlagerung, Leistungsfähigkeit) als unverhältnismäßig erscheint.</p> <p>Je geringer die Lärmwerte sind, umso mehr ist auch die Frage von Bedeutung, ob die Lärmbelastungen 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 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.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Gemäß dem Kooperationserlass des MVI BW sind auch lärmrelevante Straßen mit weniger als 8.200 Kfz/Tag einzubeziehen, um ortsbekannte Lärmprobleme zu ermitteln. 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). Mit der Lärmaktionsplanung ist darauf hinzuwirken, diese Werte nach Möglichkeit zu unterschreiten.</p>
--	--	--	--	---

			<p>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. lärmärmer Straßenbelag, Ortsumfahrung) denkbar, um eine sofortige und spürbare Entlastung für die Anwohner erreichen zu können.</p> <p>M6: Lärmsanierung (S.29-30, Ziff. 4.2.2 LAP)</p> <p>Die Förderung passiver Lärmsanierungsmaßnahmen kann bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen im Rahmen eines Lärmsanierungsprogramms erfolgen. Grundlage hierzu ist u.a. eine Berechnung der Beurteilungspegel gemäß der RLS19 auf der Basis aktueller Verkehrszahlen (z.B. Verkehrsmonitoring des Landes Baden-Württemberg). Grundsätzlich ist das Regierungspräsidium Stuttgart bereit im Zusammenwirken mit der Gemeinde Reichenbach an der Fils bei gegebener Überschreitung der maßgeblichen Auslösewerte durch den Straßenverkehrslärm auf der L 1192 und der L 1151 ein entsprechendes Lärmsanierungsprogramm umzusetzen.</p> <p>Bedingt durch die Vielzahl der bereits in die Vorhabensplanung aufgenommenen Projekte kann derzeit jedoch kein konkreter Umsetzungszeitpunkt benannt werden. Zudem regen wir an zunächst die Entscheidung hinsichtlich der beantragten Geschwindigkeitsbeschränkungen abzuwarten. Bei konkretem Interesse wird gebeten sich mit dem Regierungspräsidium Stuttgart (Abteilung4@rps.bwl.de) in Verbindung zu setzen.</p> <p>M7: Kreisverkehrsplatz am Knotenpunkt Ulmer Straße(L 1192) /Blumenstraße(L 1151) (S.31-32, Ziff. 4.2.2 LAP)</p> <p>Zunächst wäre der Beurteilungspegel gemäß der RLS19 für die unterschiedlichen Knotenpunktarten zu ermitteln. Durch die vorhandene Bebauung dürfte lediglich ein</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
--	--	--	---	---

			<p>Umbau zu einem Minikreisverkehrsplatz möglich sein. Auf Grund der dadurch notwendigen überfahrbaren Mittelinsel können sich in der Realität sogar ungünstigere Lärmimmissionen ergeben. Die Maßnahme halten wir daher aus Gründen des Lärmschutzes für ungeeignet. Weiter wäre im Detail zu prüfen ob eine Realisierung, auf Grund der Großraum- und Schwerlaststrecke 1d des Landes Baden-Württemberg überhaupt, möglich ist.</p> <p>Das Regierungspräsidium Stuttgart sieht bislang keine verkehrliche Notwendigkeit für einen Umbau des Knotenpunktes. Es liegen keine Aussagen oder Hinweise vor, dass der Knotenpunkt nicht leistungsfähig sei. Daher scheidet eine Finanzierung durch den Straßenbaulastträger aus. Sofern die Gemeinde dennoch einen Kreisverkehr in Betracht zieht, wären Planung und Bau des Kreisverkehrsplatzes durch die Gemeinde vorzunehmen und zu finanzieren. Hierüber wäre zu gegebener Zeit eine Vereinbarung zu treffen. Als Voraussetzung für die Genehmigung des Umbaus müsste die Gemeinde zunächst eine Verkehrsuntersuchung erstellen lassen und den Nachweis der mindestens gleichwertigen Leistungsfähigkeit nach HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) erbringen.</p> <p>Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die genannten Punkte müssten in einem gesonderten Verfahren geprüft werden.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
3	Landratsamt Esslingen	05.10.2021	<p>die Gemeinde Reichenbach an der Fils hat mit Schreiben vom 09.08.2021, eingegangen beim Landratsamt Esslingen am 10.08.2021, den Entwurf der Lärmaktionsplanung zur Anhörung an das Landratsamt versandt. Die Fachämter des Landratsamts Esslingen nehmen hierzu wie folgt Stellung:</p> <p>I. <u>Gewerbeaufsichtsamt:</u></p> <p>Im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplans wurde eine erkennbare und sorgfältige Bestandsanalyse vorgenommen, die Einzelheiten des in der Gemeinde Reichenbach vorhandenen Immissionsgeschehens durch den Straßenverkehr zum Inhalt hat. Der vorliegende Entwurf des Lärmaktionsplans basiert auf einer schalltechnischen Untersuchung mit der Projekt-Nr. 6400 vom 22.06.2021, durch die BS Ingenieure. Die dort enthaltenen Ausführungen sind plausibel und nachvollziehbar. Insofern sind von hier aus keine Anregungen zu der Fortschreibung des Lärmaktionsplans vorzubringen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

			<p>II. <u>Naturschutzamt</u></p> <p>Mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes werden im Wesentlichen erweiterte Tempo 30 Zonen an vielbefahrenen Straßen in Reichenbach umgesetzt. Diese Maßnahme wird auch aus naturschutzfachlicher Sicht begrüßt, da damit neben der Lärminderung ergänzend positive Aspekte erreicht werden können. Die untere Naturschutzbehörde stimmt der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes zu.</p> <p>III. <u>Straßenbauamt</u></p> <p>Vielen Dank für die Zusendung des Lärmaktionsplanes. Wie aus den angefügten Karten ersichtlich ist, werden einige zulässige Schallwerte entlang der klassifizierten Straßen (L 1192, L 1151, K 1208) in der Ortsdurchfahrt gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) überschritten. Eine mögliche Verbesserung des Lärmschutzes wäre die Anordnung einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in den entsprechenden Bereichen des klassifizierten Straßennetzes der Ortsdurchfahrt von derzeit 50 km/h auf 30 km/h, wie dies auch in der Maßnahmenkonzeption des Ingenieurbüro BS-Ingenieure, Ludwigsburg vorgeschlagen wird. Dies brächte zwar rechnerisch eine geringfügige Verbesserung der Schallwerte, aber die Einzelschallereignisse (z.B. laute Motorräder) verbleiben. Die Einführung von Tempo 30 aus Verkehrssicherheitsgründen obliegt nicht der Lärmaktionsplanung und ist Thema der Verkehrsschaukommission. Sollte diesbezüglich Handlungsbedarf gesehen werden, so sollte diese Thematik in die nächste Verkehrsschau eingebracht werden. Der Einsatz von lärmoptimierten Asphaltstrecken in Ortsdurchfahrten wird nicht unterstützt. Die Begründung hierfür liegt darin, dass in Ortsdurchfahrten relativ viele Leitungen verschiedenster Träger im Straßenraum liegen. Durch Schäden der Leitungssysteme müssen deshalb vermehrt Aufgrabungen stattfinden. In diesen Bereichen wird dann in der Regel der lärmindernde Asphalt durch andere Asphaltmischungen ersetzt bzw. dessen Gefüge zerstört, so dass dann die lärmindernde Wirkung nicht mehr existent ist.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Ausführungen des Straßenbauamts werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme. Dennoch sollte geprüft werden, ob im Zuge von zukünftigen Erhaltungsmaßnahmen lärmindernde Beläge verbaut werden können.</p>
--	--	--	--	---

IV. Kommunalamt / ÖPNV

Im Anhörungsverfahren zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans Reichenbach a.d.F. gibt das SG 463 als ÖPNV-Behörde folgende Stellungnahme ab:

Die Maßnahmenvorschläge der Lärmaktionsplanung sollten so ausgestaltet werden, dass der ÖPNV als Teil der Maßnahmen zur Lärminderung (vgl. Kapitel 4.3.4 des Lärmaktionsplans) gestärkt und nicht geschwächt wird. Insofern sollte der Lärmaktionsplan auch Maßnahmen darstellen, 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 und Vorfahrtsregelungen im Zuge der Linienverläufe, die Einrichtung von Busspuren oder die Installation einer Busbevorrechtigung

an Lichtsignalanlagen. Derartige Darstellungen vermischen wir im vorliegenden Planwerk.

Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Reichenbach sieht für einige Straßen mit ÖPNV Maßnahmen vor, für welche angesichts eines DTVs von < 8.200 Kfz gesetzlich kein zwingender Handlungsbedarf besteht, wie z. B. der K1208 (Schillerstraße) oder der L1151 (Blumenstraße/Schorndorfer Straße). Aus Sicht des ÖPNV sollte daher in der Gesamtabwägung auf die Umsetzung von Maßnahmen verzichtet oder diese auf den nächtlichen Zeitraum von 22 Uhr bis 6 Uhr beschränkt werden.

Bei der Darstellung der Maßnahmen im Lärmaktionsplan, von welchen der ÖPNV betroffen ist, entsteht der Eindruck, dass zum einen durch die Aufteilung der eigentlich zusammenhängenden Gesamtmaßnahme in die Einzelmaßnahmen M1 bis M5, zum anderen durch den Verweis auf die Untersuchung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Literaturverzeichnis zum Lärmaktionsplan: Fußnote 21), welche unserer Einschätzung nach auf die Verhältnisse in Reichenbach (keine kurzen Haltestellenabstände) nur bedingt zutrifft, eine Minimierung der Verlustzeiten des ÖPNV hergeleitet werden soll, um die im Kooperationserlass des Landes genannte Schwelle von 30 Sekunden zu unterschreiten und folglich keine negativen Auswirkungen für den ÖPNV nachzuweisen. Diese Vorgehensweise widerspricht der in Kapitel 4.3.4 der Lärmaktionsplans gleichermaßen genannten Zielsetzung der ÖPNV-Förderung, um „den Modal Split zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu beeinflussen“. Zur Auflösung dieses Widerspruchs innerhalb des Lärmaktionsplans bedarf es auf jeden Fall einer abwägenden Betrachtung der Auswirkungen durch die Maßnahmen auf den ÖPNV.

Die Ausführungen des Kommunalamts / ÖPNV werden zur Kenntnis genommen.

Die Belange des ÖPNV wurden im LAP abgewogen. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden aufgrund der flächendeckend ermittelten Pegel und Betroffenheiten im gesundheitskritischen Bereich tags/nachts > 65/55dB(A) ganztägige Tempo 30-Maßnahmen festgelegt. Das MVI BW weist darauf hin, dass mit der Lärmaktionsplanung darauf hinzuwirken ist, dass die Werte von tags/nachts 65/55 dB(A) nach Möglichkeit unterschritten werden sollen.

Aufgrund der hohen Lärmbelastung und Anzahl an betroffenen Einwohnern sollten die ggfs. erforderlichen Anpassungen der Dienst- und Umlaufpläne überprüft werden. Der Minderung von Betroffenheiten im gesundheitskritischen Bereich (tags/nachts > 65/55 dB(A)) sollte im Rahmen der Abwägung und entsprechend den Zielen des MVI BW Vorrang gewährt werden.

Gemäß dem Kooperationserlass des MVI BW sind auch lärmrelevante Straßen mit weniger als 8.200 Kfz/Tag einzubeziehen, um ortsbekannte Lärmprobleme zu ermitteln. Optionale nächtliche Geschwindigkeitsregelungen wurden im Rahmen der Lärmaktionsplan abgewogen.

Das Thema ÖPNV wird im Rahmen des LAP abgewogen.

Lärmaktionsplan

Behandlung der im Rahmen der öffentlichen Auslegung vom 23. August 2021 bis 8. Oktober 2021 eingegangenen
Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange.

Nachdem von den Maßnahmen insbesondere die langlaufende Regionalbuslinie 262 Plochingen – Schorndorf betroffen ist, welche an beiden Endpunkten verlässliche Anschlüsse zu weiterführenden (Schiene)verkehrsmitteln herstellen muss und bei welcher in der Summe der Maßnahmen alleine in Reichenbach mit 41,5 Sekunden Verlustzeit je Richtung (in Summe also 83 Sekunden je Umlauf) der Schwellwert von 30 Sekunden eindeutig überschritten ist, sind sämtliche geplanten Maßnahmen, welche diese Linie betreffen, ganz besonders gegeneinander abzuwägen. Hierbei sind die Auswirkungen der Fahrzeitverluste auf die gesamte Fahrzeugumläufe zu betrachten, und zwar nicht nur bezogen auf die geplanten Maßnahmen in Reichenbach, sondern sämtliche in Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung stehenden Maßnahmen in allen Ortschaften entlang des gesamten Linienverlaufs.

Daher ist in der Gesamtabwägung zu prüfen, ob auf die geplanten Maßnahmen im Zuge der L1151 angesichts der geringen Anzahl der Betroffenen v. a. tagsüber und des gesetzlich nicht zwingend gegebene Handlungsbedarfs zumindest tagsüber komplett verzichtet werden kann. Mit Blick auf die weiteren betroffenen Buslinien 142 (knapp 58 Sekunden Verlustzeit je Umlauf), 144 (43 Sekunden Verlustzeit je Umlauf), 148 (gut 35 Sekunden Verlustzeit je Umlauf) und 149 (knapp 15 Sekunden Verlustzeit je Umlauf) und deren Fahrplan- und Anschlussstabilität sollte weiterhin abgewogen werden, ob nicht Tempo 40 anstelle Tempo 30 oder ggf. Tempo 30 nur nachts geeignete Mittel wären, dem vom Lärmaktionsplan selbst aufgebauten Spannungsbogen zur Lärminderung durch ÖPNV-Förderung im Rahmen einer Abwägung der Betroffenheiten (betroffene Personen durch Lärminderung vs. betroffene Fahrgäste des ÖPNV) gerecht zu werden. Alternativ wäre allerdings auch die eingangs erwähnte Festlegung konkreter Kompensationsmaßnahmen zur Vermeidung der Fahrzeitverluste im ÖPNV im Lärmaktionsplan denkbar.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden aufgrund der flächendeckend ermittelten Pegel und Betroffenheiten im gesundheitskritischen Bereich tags/nachts > 65/55dB(A) ganztägige Tempo 30-Maßnahmen festgelegt. Das MVI BW weist darauf hin, dass mit der Lärmaktionsplanung darauf hinzuwirken ist, dass die Werte von tags/nachts 65/55 dB(A) nach Möglichkeit unterschritten werden sollen.

			<p>V. <u>Umweltschutzamt</u></p> <p><u>Immissionsschutzbehörde</u></p> <p>Auf Ihre Anhörung vom 17.08.2021 als beteiligte Behörde öffentlicher Belange nach §§ 47 ff. BImSchG i.V.m. dem Erlass des Ministeriums für den Verkehr und Infrastruktur vom 23.03.2012 im o.g. Lärmaktionsplans der Gemeinde Reichenbach a.d.F, nehmen wir wie folgt Stellung: Im vorliegenden Entwurf des o.g. Lärmaktionsplans, wurden unter Berücksichtigung des aktuellen Immissionsgeschehens seitens der beauftragten Fachfirma diverse lärmimmissionsreduzierende Maßnahmen dargestellt und konkrete Aussagen zu deren Nutzen basierend auf einer erkennbaren und sorgfältigen Bestandserhebung und –Bewertung getroffen. Der dargestellte Maßnahmenkatalog trägt zweifelsohne zur Lärmreduzierung in der o.g. Gemeinde bei. Aus Immissionsschutzrechtlicher Sicht ist dieses Ergebnis grundsätzlich sinnvoll und hinsichtlich der zu erwartenden Reduzierung der Emissionen durch Lärm und u.U. durch Abgase/ Feinstaub, zu befürworten. Da lediglich die Betrachtung von Verkehrslärm in den Lärmaktionsplan einfließt, werden Belange des Immissionsschutzes nicht tangiert. Daher verweisen wir auf die fachtechnischen Stellungnahmen der beteiligten Fachämter, insbesondere Amt 45 für fachtechnische Belange.</p> <p><u>Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz</u></p> <p>Die Belange des Amtes für Wasserwirtschaft und Bodenschutz sind von den geplanten Lärmschutzmaßnahmen nicht betroffen. Es gibt daher keine Einwände.</p> <p>VI. <u>Gesundheitsamt</u></p> <p><i>Anmerkung der Straßenverkehrsbehörde: Es wurde keine Stellungnahme abgegeben. Eventuell wird eine Stellungnahme nachgereicht.</i></p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
--	--	--	---	---

			<p>VII. <u>Straßenverkehrsbehörde</u></p> <p>Bei den Maßnahmen M 1 und M 2 sehen wir bei einer ermessensfehlerfreien Beschlussfassung im Gemeinderat unter Berücksichtigung aller im Kooperationserlass genannter Vorgaben eine Bindungswirkung grundsätzlich als möglich an (Vorliegen von Verkehrsstärke, Kartierung und Betroffenheit im vordringlichen Bereich).</p> <p>Bezüglich der Maßnahme M 3 ist die für eine Bindungswirkung notwendige Verkehrsstärke auf dem Streckenabschnitt zwischen der Wagnerstraße und der Weinbergstraße nicht gegeben. Außerdem ist die Blumenstraße in der LUBW nicht kartiert. Maßnahme M 3 sollte nochmals in M 3a (Blumenstraße zwischen der Ulmer Straße bis zur Einmündung Wagnerstraße und M 3b (Ulmer Straße zwischen Einmündung Wagnerstraße bis zur Weinbergstraße) – insbesondere bezüglich der Anzahl der betroffenen Anwohner - aufgetrennt werden.</p> <p>Für M 4 und M 5 entsteht keine Bindungswirkung, da die erforderliche Verkehrsstärke nicht gegeben ist und die Straßen somit ebenfalls nicht in der LUBW kartiert sind.</p> <p>Die Ermessensentscheidung über die Maßnahmen M 3, M 4 und M 5 liegt somit ausschließlich bei der Straßenverkehrsbehörde. Hierzu bitten wir um Übersendung aller vorhandenen Unterlagen (auch zusätzliche Erhebungen, etc.)</p> <p>Bei M 4 sehen wir die Betroffenheit als sehr gering an, um den die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen für alle Verkehrsteilnehmer darstellt, verwaltungsrechtlich zu rechtfertigen. Hier ist zu prüfen, ob bereits mit Tempo 40 nachts eine ausreichende Minderung eintreten würde. Sollte dies nicht errechnet werden können, ist durch die Gemeinde ein Gutachten vorzulegen.</p> <p>Der Fahrtzeitverlust der Linie 262 mit insgesamt 41,5 Sekunden ist ein Verstoß gegen die im Kooperationserlass geforderte Vorgabe der Höchstfahrtzeitverlust-Dauer von 30 Sekunden und wiegt in der Abwägung schwer.</p> <p>Die Einführung von Tempo 30 aus Verkehrssicherheitsgründen obliegt nicht der Lärmaktionsplanung, sondern ausschließlich der Straßenverkehrsbehörde. Entsprechende Festsetzungen sind aus dem Lärmaktionsplan zu streichen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Gemäß dem Kooperationserlass des MVI BW sind auch lärmrelevante Straßen mit weniger als 8.200 Kfz/Tag einzubeziehen, um ortsbekannte Lärmprobleme zu ermitteln. 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). Mit der Lärmaktionsplanung ist darauf hinzuwirken, diese Werte nach Möglichkeit zu unterschreiten.</p> <p>Gemäß dem ergänzenden Schreiben zum Kooperationserlass vom MVI BW (Stand: 13.04.2021) obliegt die Ermessensausübung bei nicht-kartierungspflichtigen Straßen (weniger als 8.200 Kfz/Tag) bei der zuständigen Fachbehörde. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind dies die Straßenverkehrsbehörden. Die Anordnung unterliegt dem Zustimmungsvorbehalt der höheren Straßenverkehrsbehörde (VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e Rn. 13 unter Verweis auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV). Das bedeutet, dass die untere Straßenverkehrsbehörde und die höhere Straßenverkehrsbehörde bei Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden sind, sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Gemeinde je-doch zu eigen machen können. Die Fachbehörden sind hierbei grundsätzlich an die ermessenslenkenden Verwaltungsvorschriften gebunden, was auch vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (VGH) bestätigt wird (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 28).</p> <p>Eine Alternative Tempo 40-Maßnahme wurde im Lärmaktionsplan abgewogen.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
--	--	--	---	--

Lärmaktionsplan

Behandlung der im Rahmen der öffentlichen Auslegung vom 23. August 2021 bis 8. Oktober 2021 eingegangenen
Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange.

4	Verband Region Stuttgart	11.08.2021	<p>für die Beteiligung des Verbandes Region Stuttgart an der Lärmaktionsplanung für die Gemeinde Reichenbach an der Fils danken wir Ihnen sehr. Die im Entwurf zum Lärmaktionsplan in der Beschlussfassung vom 22. Juni 2021 vorgeschlagenen Maßnahmen stehen mit den Festlegungen des Regionalplans in Einklang oder betreffen regionalplanerische Belange nicht.</p> <p>Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	Kenntnisnahme.
5	Eisenbahn-Bundesamt	12.08.2021	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Ihr Schreiben ist am 11.08.2021 beim Eisenbahn-Bundesamt eingegangen und wird hier unter dem o. a. Geschäftszeichen bearbeitet. Ich danke Ihnen für meine Beteiligung als Träger öffentlicher Belange.</p> <p>Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes berühren.</p> <p>Zu Ihrer Anfrage teile ich Ihnen mit, dass die im Zusammenhang mit der Lärmkartierung erhobenen Daten in Bezug auf Zugzahlen nicht zum Zwecke der Weitergabe an Dritte beim EBA vorgehalten werden. Auskünfte dazu erhalten Sie beim Bahn-Umweltzentrum(verkehrsdatenmanagement@deutschebahn.com)</p>	Kenntnisnahme

Lärmaktionsplan

Behandlung der im Rahmen der öffentlichen Auslegung vom 23. August 2021 bis 8. Oktober 2021 eingegangenen
Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange.

6	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)	02.09.2021	<p>vielen Dank für die Übersendung des Lärmaktionsplans der Gemeinde Reichenbach, zu welchem wir nachfolgend aus Sicht des ÖPNV Stellung nehmen.</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 4.3.4 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 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 Reichenbach sieht für einige Straßen mit ÖPNV Maßnahmen vor, für welche angesichts eines DTVs von < 8.200 Kfz gesetzlich kein zwingender Handlungsbedarf besteht, wie z. B. der K1208 (Schillerstraße) oder der L1151 (Blumenstraße/Schorndorfer Straße). Aus Sicht des ÖPNV sollte daher in der Gesamtabwägung auf die Umsetzung von Maßnahmen verzichtet oder diese auf den nächtlichen Zeitraum von 22 Uhr bis 6 Uhr beschränkt werden.</p> <p>Bei der Darstellung der Maßnahmen im Lärmaktionsplan, von welchen der ÖPNV betroffen ist, entsteht der Eindruck, dass zum einen durch die Aufteilung der eigentlich zusammenhängenden Gesamtmaßnahme in die Einzelmaßnahmen M1 bis M5, zum anderen durch den Verweis auf die Untersuchung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Literaturverzeichnis zum Lärmaktionsplan: Fußnote 21), welche unserer Einschätzung nach auf die Verhältnisse in Reichenbach (keine kurzen Haltestellenabstände) nur bedingt zutrifft, eine Minimierung der Verlustzeiten des ÖPNV hergeleitet werden soll, um die im Kooperationserlass des Landes genannte Schwelle von 30 Sekunden zu unterschreiten und folglich keine negativen Auswirkungen für den ÖPNV nachzuweisen. Diese Vorgehensweise widerspricht der in Kapitel 4.3.4 der Lärmaktionsplans gleichermaßen genannten Zielsetzung der ÖPNV-Förderung, um „den Modal Split zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu beeinflussen“. Zur Auflösung dieses Widerspruchs innerhalb des Lärmaktionsplans bedarf es auf jeden Fall einer abwägenden Betrachtung der Auswirkungen durch die Maßnahmen auf den ÖPNV.</p> <p>Nachdem von den Maßnahmen insbesondere die langlaufende Regionalbuslinie 262 Plochingen – Schorndorf betroffen ist, welche an beiden Endpunkten verlässliche Anschlüsse zu weiterführenden (Schienen)verkehrsmitteln herstellen muss und bei welcher in der Summe der Maßnahmen alleine in Reichenbach mit 41,5 Sekunden Verlustzeit je Richtung (in Summe also 83 Sekunden je Umlauf) der Schwellwert von 30 Sekunden eindeutig überschritten ist, sind sämtliche geplanten Maßnahmen, welche diese Linie betreffen, ganz besonders gegeneinander abzuwägen. Hierbei sind die Auswirkungen der Fahrzeitverluste auf die gesamte Fahrzeugumläufe zu betrachten, und zwar nicht nur bezogen auf die geplanten Maßnahmen in Reichenbach, sondern sämtliche in Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung stehenden Maßnahmen in allen Ortschaften entlang des gesamten Linienverlaufs.</p> <p>Wie bereits eingangs erwähnt ist daher in der Gesamtabwägung zu prüfen, ob auf die geplanten Maßnahmen im Zuge der L1151 angesichts der geringen Anzahl der Betroffenen v. a. tagsüber und des gesetzlich nicht zwingend gegebene Handlungsbedarfs zumindest tagsüber komplett verzichtet werden kann. Mit Blick auf die weiteren betroffenen Buslinien 142 (knapp 58 Sekunden Verlustzeit je Umlauf), 144 (43 Sekunden Verlustzeit je Umlauf), 148 (gut 35 Sekunden Verlustzeit je Umlauf) und 149 (knapp 15 Sekunden Verlustzeit je Umlauf) und deren Fahrplan- und Anschlussstabilität sollte weiterhin abgewogen werden, ob nicht Tempo 40 anstelle Tempo 30 oder ggf. Tempo 30 nur nachts geeignete Mittel wären, dem vom Lärmaktionsplan selbst aufgebauten Spannungsbogen zur Lärminderung durch ÖPNV-Förderung im Rahmen einer Abwägung der Betroffenen (betroffene Personen durch Lärminderung vs. betroffene Fahrgäste des ÖPNV) gerecht zu werden. Alternativ wäre allerdings auch die eingangs erwähnte Festlegung konkreter Kompensationsmaßnahmen zur Vermeidung der Fahrzeitverluste im ÖPNV im Lärmaktionsplan denkbar.</p> <p>Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	<p>Die Belange des ÖPNV wurden im LAP abgewogen. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden aufgrund der flächendeckend ermittelten Pegel und Betroffenheiten im gesundheitskritischen Bereich tags/nachts > 65/55dB(A) ganztägige Tempo 30-Maßnahmen festgelegt. Das MVI BW weist darauf hin, dass mit der Lärmaktionsplanung darauf hinzuwirken ist, dass die Werte von tags/nachts 65/55 dB(A) nach Möglichkeit unterschritten werden sollen.</p> <p>Aufgrund der hohen Lärmbelastung und Anzahl an betroffenen Einwohnern sollten die ggfs. erforderlichen Anpassungen der Dienst- und Umlaufpläne überprüft werden. Der Minderung von Betroffenheiten im gesundheitskritischen Bereich (tags/nachts > 65/55 dB(A)) sollte im Rahmen der Abwägung und entsprechend den Zielen des MVI BW Vorrang gewährt werden.</p> <p>Abwägungen zu alternativen Maßnahmen (Tempo 30 nachts/Tempo 40) sind im Lärmaktionsplan enthalten.</p>
---	---	------------	---	---

7	Stadt Wernau	07.09.2021	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>vielen Dank für Ihr Schreiben vom 09.08.2021 mit dem Sie der Stadt Wernau die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Reichenbach an der Fils geben.</p> <p>Durch den Lärmaktionsplan der Gemeinde Reichenbach an der Fils werden die öffentlichen Belange der Stadt Wernau nicht berührt.</p> <p>Aus diesem Grund wird keine Stellungnahme abgegeben.</p>	Kenntnisnahme.
8	Stadt Plochingen	16.09.2021	<p>Sehr geehrte Frau Franke,</p> <p>für die Beteiligung an dem o.g. Verfahren bedanken wir uns.</p> <p>Der Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt der Stadt Plochingen hat in seiner öffentlichen Sitzung am 14.09.2021 zu dem Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes für die Gemeinde Reichenbach an der Fils die folgende Stellungnahme einstimmig beschlossen:</p> <p><u>Stellungnahme der Stadt Plochingen:</u></p> <p>Durch die im Lärmaktionsplan für die Gemeinde Reichenbach/Fils vorgeschlagenen Maßnahmen werden die Belange der Stadt Plochingen nicht berührt. Deshalb werden dazu keine Anregungen und Bedenken geäußert.</p> <p>Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsbegrenzung auf der B 10 wird von der Stadt Plochingen unterstützt und begrüßt, da die Maßnahme gemeinsam mit Vorschlag zur Temporeduzierung auf Plochinger Gemarkung neben der Lärmverminderung auch zur Verbesserung der lufthygienischen Situation führen würde.</p>	Kenntnisnahme.
9	Gemeinde Baltmannsweiler	21.09.2021	<p>der Technische Ausschuss der Gemeinde Baltmannsweiler hat sich in seiner heutigen Sitzung mit der im Betreff näher bezeichneten Planung beschäftigt und beschlossen, dazu keine Anregungen vorzutragen.</p>	Kenntnisnahme.
10	Stadt Ebersbach an der Fils	29.09.2021	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, <i>Lieser Kollege,</i></p> <p>wir danken Ihnen für die Anhörung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans. Aus unserer Sicht bestehen gegen die im Bereich der Gemeinde Reichenbach vorgesehenen Maßnahmen keine Bedenken oder Anregungen.</p> <p>Die Stadt Ebersbach an der Fils betreibt derzeit auch die Lärmaktionsplanung, die demnächst auch in die Anhörungsphase gehen wird. Das Büro BS-Ingenieure ist auch für die Stadt Ebersbach in dieser Sache tätig.</p> <p>Wie die Gemeinde Reichenbach an der Fils ist auch die Stadt Ebersbach an der Fils insbesondere vom Lärm der B 10 betroffen und sitzt damit quasi im selben Boot. Deshalb würden wir es begrüßen, wenn wir hier gegenüber den zuständigen Stellen den Schulterschluss üben und gemeinsam für eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der B 10 eintreten könnten. Gerne können wir zur Abstimmung des weiteren Vorgehens einen Termin vereinbaren.</p>	Kenntnisnahme.

Lärmaktionsplan

Behandlung der im Rahmen der öffentlichen Auslegung vom 23. August 2021 bis 8. Oktober 2021 eingegangenen
Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange.

11	Deutsche Bahn AG	20.09.2021	<p>sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>die Deutschen Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme der DB AG als Träger öffentlicher Belange und aller Unternehmensbereiche zum o. g. Verfahren:</p> <p>Gegen die Aufstellung des o. g. Lärmaktionsplans bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen / Auflagen und Hinweise aus Sicht der Deutschen Bahn AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken. Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.</p> <p>Vielen Dank für Ihr Schreiben vom 09.08.2021 an die Deutsche Bahn und für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Gegen Ihre Lärmaktionsplanung, die sich nur mit dem Straßenverkehr beschäftigt, erheben wir keine Einwände.</p> <p>Seit dem 01. Januar 2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig.</p> <p>Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	Kenntnisnahme.
----	------------------	------------	---	----------------