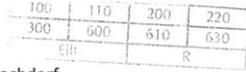


Datum	Behörde / Institution	Inhalt	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
24.11.2015	Polizeipräsidium Reutlingen	Der Entwurf der Lärmaktionsplanung wird zur Kenntnis genommen. Wir gehen davon aus, dass sich konkret auf den öffentlichen Straßenverkehr auswirkende Maßnahmen an geltendem Regelwerk orientiert und die Verkehrssicherheit entsprechend nicht beeinträchtigt wird. Insofern bitten wir, uns bei konkreten Maßnahmen wie Straßenraumumgestaltungen o.ä. zu beteiligen.	Kenntnisnahme.
30.11.2015	Verband Region Stuttgart	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 20. Oktober 2015 vorgeschlagenen Maßnahmen stehen mit den Festlegungen des Regionalplans in Einklang oder betreffen regionalplanerische Belange nicht.	Kenntnisnahme.
02.12.2015	Gemeinde Hochdorf	Die Gemeinde Hochdorf bedankt sich für die Beteiligung am Verfahren.  Die Bearbeitung wurde vom gleichen Ingenieurbüro durchgeführt wie in Hochdorf. Interessant wäre daher gewesen, wie sich die Lärmsituation von der B10 und der Eisenbahnlinie ausgehend über die Gemarkungsgrenze zu unserem Ortsteil Ziegelhof entwickelt hätte. Ansonsten befürworten wir die geplanten Maßnahmen, insbesondere Maßnahme 6: Tempo 80 auf der B10. Weitere Belange Hochdorfs sind nicht berührt.	Kenntnisnahme.
10.12.2015	Stadt Ebersbach an der Fils	vielen Dank für die Information zum Entwurf des Lärmaktionsplans Ihrer Gemeinde. Seitens der Stadt Ebersbach an der Fils bestehen keine Bedenken oder Anregungen, die vorgesehenen Maßnahmen berühren die Belange der Stadt Ebersbach an der Fils nicht. Auf diesem Wege möchten wir Sie darüber informieren, dass die Stadt Ebersbach an der Fils in Bälde auch einen Lärmaktionsplan erstellen lassen wird.	Kenntnisnahme.

Datum	Behörde / Institution	Inhalt	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
10.12.2015	Deutsche Bahn AG	<p>die Deutschen Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG und der DB Station&Service 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>Stellungnahme der DB Netz AG:</p> <p>Vielen Dank für Ihr Schreiben vom 24.11.2015 an die Deutsche Bahn AG und für die Gelegenheit zur Stellungnahme.</p> <p>Gegen Ihre Lärmaktionsplanung erheben wir keine Einwände.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

Datum	Behörde / Institution	Inhalt	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
		<p>Durch Reichenbach verläuft die Bahnstrecke 4700 Stuttgart Hbf - Neu-Ulm. Hierbei handelt es sich um eine planfestgestellte Haupteisenbahnstrecke des Bundes. Bestandsstrecken unterliegen nicht der Verkehrslärmschutzverordnung und von daher besteht - anders als bei Neu- und Ausbaustrecken - kein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz.</p> <p>Seit dem 1. Januar 2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. Dementsprechend sind im Lärmaktionsplan der Gemeinde Reichenbach auch keine Maßnahmenvorschläge zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms enthalten.</p> <p>Für Bestandsstrecken gibt es das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Ein Rechtsanspruch auf die Bundesmittel aus dem Lärmsanierungsprogramm besteht nicht. Im Lärmsanierungsprogramm sind nur Gebäude begünstigt, die vor dem 01.04.1974 (Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes) errichtet wurden. Bundesweit werden zunächst diejenigen Streckenabschnitte saniert, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und bei denen besonders viele Einwohner betroffen sind. Art und Umfang der Lärmsanierung ergeben sich dann konkret aus Schallgutachten.</p> <p>Im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes wurden an der Bahnstrecke 4700 in Reichenbach 815 Meter Lärmschutzwand im Jahr 2012 errichtet. Ergänzend wurden in 2012 passive Schallschutzmaßnahmen an 16 Wohneinheiten gefördert. Hiermit ist die freiwillige Lärmsanierung des Bundes in Reichenbach abgeschlossen.</p> <p>Dennoch wird sich der Schienenlärm in den nächsten Jahren im Gebiet der Gemeinde Reichenbach weiter reduzieren durch den Einsatz neuer Bremssysteme an Güterzügen.</p> <p>Während Personenzüge seit längerem fast nur noch mit lärmarmen Scheibenbremsen verkehren, waren Güterwagen bis vor wenigen Jahren ausnahmslos mit sogenannten Grauguss-Klotzbremsen ausgerüstet. Dieses Bremssystem raut die Radlaufflächen auf und verursacht über das laute Rollgeräusch einen Großteil des Schienenlärms aus dem Güterverkehr. Neue Verbundstoffbremssohlen, sogenannte "Flüsterbremsen", reduzieren das Vorbeifahrgeräusch von Güterzügen um etwa 10 db(A), was einer Halbierung des Lärms entspricht. Dies kommt allen Anwohnern zugute.</p> <p>In den letzten Jahren wurden von der DB AG neue Güterwagen nur noch mit Verbundstoffbremssohle beschafft. Der vorhandene Fuhrpark wird von der DB seit Anfang 2014 sukzessive umgerüstet, mit dem Ziel, dass bis zum Jahr 2020 auch alle ca. 60.000 DB-Bestandsgüterwagen mit "Flüsterbremsen" fahren. Der Fokus liegt zudem darauf, jeweils ganze Züge aus umgerüsteten Wagen zusammenzustellen, so dass gleich zu Beginn der Umrüstungsphase ein hörbarer Effekt erzielt wird. Auch die anderen inländischen und ausländischen Wagenhalter werden von Bund und Bahn dazu angehalten, ihre ca. 120.000 in Deutschland verkehrenden Güterwagen umzurüsten. Anreiz bieten derzeit Fördersysteme und das lärmabhängige Trassenpreissystem. Seit dem 09.12.2012 übernimmt der Bund bis zu 50% der Umrüstungskosten. Seit dem 01.06.2013 erhebt die DB Netz AG zudem erhöhte Trassenpreise für laute Züge, um alle Wagenhalter aus ganz Europa, die das deutsche Streckennetz befahren, verstärkt zu einer Umrüstung auf die "Flüsterbremse" zu bewegen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Datum	Behörde / Institution	Inhalt	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
		<p>Von dem Effekt der "Flüsterbremse" wird daher auch Reichenbach in den nächsten Jahren zunehmend profitieren.</p> <p>Für Rückfragen steht Ihnen Herr Marc Graeschke, Telefon Nr. 0761 212 4502, gerne zur Verfügung.</p> <p>Stellungnahme der DB Station&Service AG:</p> <p>Im beigefügtem Lärmaktionsplan sind wir mit unserer Verkehrsstation Reichenbach (Fils) betroffen. Durch den Betrieb dieser Verkehrsstation entstehen Geräusche in Form von akustischer Kundeninformation. Diese Lautsprecheransagen werden über ein Akustikmodul an unseren DSA (dynamischer Schriftanzeiger) elektronisch erzeugt. Die Ansagen erfolgen dabei zugbezogen und nur im Falle von definierten Geschäftsvorfällen wie Verspätung >5min, Gleiswechsel, Zugausfall, Ersatzzug. Eine Nachtabsenkung für Ansagen nach 22:00 Uhr ist eingestellt.</p> <p>Da die Lautsprecheransagen im beigefügten Lärmaktionsplan nicht erwähnt sind, gehen wir davon aus, dass diese nicht als Lärm zu betrachten sind. Im Übrigen werten wir die Ansagen als für den Betrieb einer Verkehrsstation zwingend erforderliche Kundeninformation und aufgrund der geringen Häufigkeit der Ansagen nicht als Belastung.</p> <p>Als Ansprechpartner steht Ihnen Herr Franz Nerb, Telefon Nr. 0731 102-1490, gerne zur Verfügung.</p> <p>Wir bitten Sie, uns die Abwägungsergebnisse zu gegebener Zeit zuzusenden.</p>	Kenntnisnahme.
16.12.2015	Gemeinde Baltmannsweiler	Belange der Gemeinde Baltmannsweiler werden durch die vorstehende Planung nicht berührt. Es werden aus diesem Grunde keine Anregungen zu der Planung vorgetragen.	Kenntnisnahme.

Datum	Behörde / Institution	Inhalt	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
16.12.2015	Stadt Plochingen	<p>Der Gemeinderat der Stadt Plochingen hat in seiner öffentlichen Sitzung am 15.12.2015 zu dem Entwurf 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 geplanten Tempo-30-Zonen und durch den neuen Kreisverkehr 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 ausdrücklich unterstützt und begrüßt, da die Maßnahme neben der Reduzierung des Lärms auch zu der Verminderung der Kfz-Emissionen führen wird. Dieses Tempolimit ist somit ein wichtiger Beitrag zur Bewahrung der Lebensqualität der Bevölkerung in unserem Bereich des Neckar- und Filstales.</p>	Kenntnisnahme.
28.12.2015	Regierungspräsidium Stuttgart Abteilung 4 Straßenwesen und Verkehr	<p>Nach Prüfung der entsprechenden Unterlagen können wir zum Entwurf des Lärmaktionsplans Folgendes mitteilen:</p> <p>1. Maßnahme 1: Tempo 30 im Bereich Stuttgarter Straße (L 1192) Einmündung Ziegelstraße bis zum Kreisel Einmündung Schillerstraße (K 1208)</p> <p>Über die beantragten verkehrsrechtlichen Maßnahmen kann erst entschieden werden, wenn eine Lärmwertberechnung – gebäudescharf – vorgelegt wird, die auf der Grundlage der aktuellen Verkehrsmonitoringzahlen des Jahres 2014 und der RLS-90 erfolgt ist.</p> <p>Darüber hinaus ist von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde eine Güterabwägung in Bezug auf Bedeutung der Straße, ÖPNV, Verkehrsverlagerungen vorzunehmen.</p>	<p>Berechnungsgrundlage sind die Werte des Verkehrsmonitoring 2012. Die notwendige räumliche Differenzierung im Innerortsbereich erfolgte durch Hochrechnung früher ermittelter Innerortswerte auf der Basis der Verkehrsentwicklung bis 2012.</p> <p>Aus dem Vergleich der Angaben der SVZ 2012 mit denen aus dem Jahr 2015 ergeben sich unter schalltechnischen Gesichtspunkten keine relevanten Belastungsveränderungen. Ausnahme hiervon ist die L 1192 zwischen Schillerstraße und Blumenstraße, wo eine geringere Verkehrsbelastung ausgewiesen wird.</p> <p>Auf die Empfehlung einer durchgängigen Anordnung von Tempo 30 im Zuge der L 1192 gemäß LAP hat dies keine grundsätzlichen Auswirkungen.</p>

Datum	Behörde / Institution	Inhalt	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
		<p>2. Maßnahme 1: Lärmarter Belag im Bereich Stuttgarter Straße (L 1192) von Einmündung Ziegelstraße bis zum Kreisel Einmündung Schillerstraße (K 1208)</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 geprüft, ob die Voraussetzungen für den Einsatz eines solchen Belags vorliegen und dieser eingebracht werden kann.</p> <p>Gemäß der Zustandserfassung und -bewertung auf Bundesstraßen 2011 ist die OD Reichenbach an der Fils im Zuge der L 1192 in „gelber“ Dringlichkeit enthalten. Mit einer mittel- bis längerfristigen Sanierung kann daher gerechnet werden.</p> <p>Im Rahmen einer dann anstehenden Erhaltungsmaßnahme werden anhand des aktuellen Sachstands (z.B. technisches Regelwerk, Lärmbelastung) von Seiten des Regierungspräsidiums Stuttgart die Voraussetzungen für das Vorliegen der Verwendung einer lärmreduzierten Deckschicht geprüft werden.</p> <p>3. Maßnahme 2: Tempo 30 im Bereich Ulmer Straße (L 1192) von Einmündung Moltkestraße bis Einmündung Blumenstraße (L 1151)</p> <p>Siehe oben Ziff. 1.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

Datum	Behörde / Institution	Inhalt	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
		<p>4. Maßnahme 3: Neubau Kreisverkehrsplatz in Ulmer Straße (L 1192) am Knotenpunkt Ulmer Straße / Blumenstraße (L 1192 / L 1151)</p> <p>Sowohl für die L 1151 als auch die L 1192 ist das Land im Kreuzungsbereich Baulastträger.</p> <p>Das Regierungspräsidium hat bislang keinerlei planerische Überlegungen zu einem Umbau des Knotenpunktes L 1192 / L 1151 zu einem Kreisverkehr angestellt. Zur Realisierbarkeit eines Kreisplatzes können daher keine Aussagen gemacht werden. Ob auf den zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen einschließlich Gehwegen ein Kreisverkehr untergebracht werden kann, erscheint fraglich und wäre von der Gemeinde planerisch zu prüfen.</p> <p>Auch ist nach der Straßenzustandserfassung (ZEB 2012) keine Sanierung der Kreuzungsbereiche vorgesehen.</p> <p>Darüber hinaus wird von Seiten des Baulastträgers bislang auch keine verkehrliche Notwendigkeit für einen Umbau des Knotenpunktes gesehen. Sofern ein Umbau aus verkehrlichen Gründen nicht notwendig ist, scheidet eine Finanzierung durch den Straßenbaulastträger aus. Planung und Bau des Kreisverkehrsplatzes wären in diesem Fall durch die Gemeinde zu finanzieren. Hierüber wäre zu gegebener Zeit eine Vereinbarung zu treffen.</p> <p>Als Voraussetzung für die Genehmigung des Umbaus müsste die Gemeinde eine Verkehrsuntersuchung erstellen lassen und den Leistungsfähigkeitsnachweis nach HBS über eine Qualitätsbeurteilung der Knotenpunkte erbringen.</p> <p>Generell gilt bei baulichen Veränderungen an Landesstraßen der Einführungserlass des damaligen Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Baden-Württemberg vom 15.12.2010. Gemäß diesem Erlass ist bei allen Planungen von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen und Landesstraßen ein Straßenverkehrssicherheitsaudit durchzuführen. Neben der Qualitätsbeurteilung der</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

Datum	Behörde / Institution	Inhalt	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
		<p>Straßenverkehrssicherheitsaudit durchzuführen. Neben der Qualitätsbeurteilung der Knotenpunkte durch einen Leistungsfähigkeitsnachweis nach HBS sind für das Straßenverkehrssicherheitsaudit u.a. auch Lage - und Höhenpläne mit Darstellung der Sichtfelder und eine Überprüfung der Befahrbarkeit der Knotenpunkte erforderlich. Des Weiteren sind die höhenmäßigen Anschlüsse, sowie die geplante Entwässerung von Bedeutung.</p> <p>5. Maßnahme 4: Tempo 30 im Bereich Blumenstraße (L 1151) ab Ulmer Straße bis Einmündung Schorndorfer Straße / Weinbergstraße</p> <p>Siehe oben Ziff. 1.</p> <p>6. Maßnahme 5: Tempo 30 im Bereich Schillerstraße (K 1208) ab Einmündung Stuttgarter Straße (L 1192) bis Knotenpunkt Karlstraße</p> <p>Siehe oben Ziff. 1.</p> <p>7. Maßnahme 6: Tempo 80 für B 10 im gesamten Bereich der Gemeinde Reichenbach an der Fils</p> <p>Entlang der B 10 wurden im Bereich Reichenbach nachträglich Lärmvorsorgemaßnahmen in Form eines lärmoptimierten Fahrbahnbelages (2009) und einer Lärmschutzwand (2014) durchgeführt.</p> <p>Bei den Lärmberechnungen sind die zulässigen Fahrgeschwindigkeiten berücksichtigt (PKW: 120 km/h, LKW: 80 km/h). Da die zulässigen Lärmgrenzwerte nicht überschritten und hinsichtlich der Verkehrssicherheit keine Auffälligkeiten bekannt sind, ist eine weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkung rechtlich nicht zu begründen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

Datum	Behörde / Institution	Inhalt	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
04.01.2016	Stadt Wernau	Anregungen und Bedenken werden von uns nicht vorgebracht. Eine weitere Beteiligung der Stadt Wernau am Verfahren ist nicht erforderlich.	Kenntnisnahme.
13.01.2016	Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart	zum o.g. Planentwurf bestehen im Grundsatz keine Bedenken oder Anregungen seitens des Landesamts für Denkmalpflege. Wir bitten jedoch zwei Dinge aufzunehmen bzw. zu berücksichtigen: 1. Bei passiven Lärmschutzmaßnahmen -> Hinweis auf die notwendige Abstimmung bei Kulturdenkmälern im Rahmen eines denkmalschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens 2. Bei Bodeneingriffen für Lärmschutzmaßnahmen -> Hinweis auf § 20 Denkmalschutzgesetz zum Fund von Kulturdenkmälern	Kenntnisnahme.
15.01.2016	Regierungspräsidium Stuttgart Abteilung 2: Wirtschaft und Infrastruktur	das Regierungspräsidium Stuttgart nimmt als höhere Raumordnungsbehörde zu der vorbezeichneten Planung wie folgt Stellung: Unter raumordnerischen Gesichtspunkten bestehen keine Bedenken oder Anregungen.	Kenntnisnahme.
16.02.2016	Landratsamt Esslingen Gewerbeaufsicht	Im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplans wurde eine erkennbare und sorgfältige Bestandsanalyse vorgenommen, die Einzelheiten des in der Gemeinde Reichenbach an der Fils vorhandenen Immissionsgeschehens zum Inhalt hat. Der vorliegende Lärmaktionsplan basiert auf schalltechnischen Untersuchungen durch das Ingenieurbüro BS Ingenieure vom 10. Oktober 2015, deren Ergebnisse plausibel und nachvollziehbar sind. Insofern sind von hier aus keine Anregungen zu der Erstellung des Lärmaktionsplans vorzubringen.	Kenntnisnahme.

Datum	Behörde / Institution	Inhalt	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
16.02.2016	Landratsamt Esslingen Immissionsschutz- behörde	<p>Im vorliegenden Entwurf des o. g. Lärmaktionsplans, wurden unter Berücksichtigung des aktuellen Immissionsgeschehens seitens der beauftragten Fachfirma BS Ingenieure Ludwigsburg diverse lärmimmissionsreduzierende Maßnahmen dargestellt und konkrete Aussagen zu deren Nutzen basierend auf einer erkennbaren und sorgfältigen Bestandserhebung und –Bewertung getroffen. Der dargestellte Maßnahmenkatalog der in Reichenbach an der Fils denkbaren Maßnahmen zur Lärminderung trägt zweifelsohne zur Lärmreduzierung in der Gemeinde Reichenbach an der Fils bei, hierbei handelt es sich vorrangig um die abschnittsweise Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30.</p> <p>Es erfolgte seitens des Planungsbüros gesondert der Hinweis auf die Thematisierung von Lärm unter der Gesamtbetrachtung des Straße-, Schienen-, Sport- und Freizeit- sowie Gewerbelärms. Dieser Auffassung kann grundsätzlich zugestimmt werden, zuständige Fachbehörde für Lärm aus Gewerbe, sowie Sport und Freizeitlärm ist die Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes.</p>	Kenntnisnahme.

Datum	Behörde / Institution	Inhalt	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
16.02.2016	Landratsamt Esslingen Nahverkehrsamt	<p>Die 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Esslingen, die am 11.12.2014 vom Kreistag beschlossen wurde, führt unter Ziffer. 4.1.7.1 zur Gestaltung von Verkehrswegen folgendes aus:</p> <p>“ Zügig und behinderungsfrei befahrbare Verkehrswege sind für die Akzeptanz und Attraktivität eines Linienverkehrs unverzichtbar. Planungs- und Straßenbaulasträger sind deshalb aufgefordert, die Belange des Linienverkehrs bei der Gestaltung von Verkehrswegen zu berücksichtigen. Dies schließt insbesondere die ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen und die Minimierung von Störeinflüssen aus Abbiege- und Querverkehren mit ein. Die Straßen, in welchen Linienbusse verkehren, müssen (soweit möglich) ausnahmslos Vorfahrtsstraßen sein. Dies bietet die größtmögliche Sicherheit und im Interesse der Fahrgäste ein zügiges Erreichen des Fahrzieles oder Umsteigepunktes. Bei Busverkehren ist zudem auf die ausreichende Dimensionierung der Fahrbahnbreiten sowie die verträgliche Gestaltung von Elementen der Verkehrsberuhigung und der straßenbegleitenden Parkierung zu achten. Geschwindigkeitsreduktionen oder andere verkehrsberuhigende Maßnahmen sollten auf ihre Wechselwirkungen mit regelmäßigen Busverkehren hin untersucht werden. Oftmals führen derartige Eingriffe zu einer verminderten Beförderungsgeschwindigkeit und haben für den ÖPNV fatale Folgen. Einerseits verlängert sich die Reisezeit für die Fahrgäste, andererseits wird dadurch ggf. ein Fahrzeugmehrbedarf ausgelöst, da bestehende Fahrzeugumläufe nicht mehr gehalten werden können. Insbesondere wenn solche Maßnahmen im Rahmen von Lärmaktionsplänen oder Luftreinhalteplänen erfolgen sollen, besteht die Gefahr, dass durch die Behinderung des ÖPNV und in der Folge eine Verlagerung von Fahrten vom ÖV zum MIV die ursprüngliche Absicht konterkariert wird. Für die Detailplanung wird auf die Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ) verwiesen.“</p> <p>Eine evtl. Ausdehnung der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wird als kritisch angesehen, da Fahrzeugverlängerungen zu befürchten sind. Deshalb wird auf geeignete „Ausgleichsmaßnahmen“ für den ÖPNV hingewiesen. Über Vorrangschaltungen für den Bus an Lichtsignalanlagen mit hoher Fahrzeugfrequenz könnten die „Verlustzeiten“ wieder aufgefangen werden. Ansonsten ist zu befürchten, dass für die Durchführung des aktuellen Fahrplanangebotes zusätzliche Fahrzeuge erforderlich sein werden, die wiederum das System ÖPNV dann zusätzlich finanziell belasten würden.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Fahrzeitverluste ergeben sich nicht zwangsläufig, da aufgrund der gegebenen innerörtlichen Verkehrs-, Haltestellen- und Straßenraumsituation ohnehin nur auf kurzen Abschnitten 50 km/h erreicht werden. Vorrangschaltungen für Linienbusse an den Lichtsignalanlagen werden befürwortet.</p>

Datum	Behörde / Institution	Inhalt	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
16.02.2016	Landratsamt Esslingen Naturschutzbehörde	Die untere Naturschutzbehörde stimmt dem Entwurf des Lärmaktionsplanes zu. Der Naturschutzbeauftragte weist darauf hin, dass die aufgrund der durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen an der Bahnlinie und B 10 veränderte Lärmsituation in dem Entwurf nicht berücksichtigt wurde.	Kenntnisnahme. Die durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen entlang der B 10 und der Bahnlinie wurden im Berechnungsmodell berücksichtigt.
16.02.2016	Landratsamt Esslingen Straßenbauamt	<i>M. 1 / M. 2 / M. 4 – abschnittsweise Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h an L1192 und L1151</i> So weit diese verkehrsrechtliche Maßnahme zur Erreichung der erforderlichen Lärminderung notwendig ist, bestehen seitens des Straßenbauamts keine grundsätzlichen Bedenken. In Bereichen, bei denen in absehbarer Zeit eine Fahrbahnsanierung ansteht, sollte die Geschwindigkeitsbeschränkung nur <u>vorübergehend</u> bis zur Aufbringung eines lärmreduzierten Belags angeordnet werden. <i>M. 5 – Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h an der K1208</i> Nach unserer Auffassung liegen in diesem erst kürzlich sanierten Abschnitt die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten in einem Bereich, in dem sich eine zusätzliche Beschränkung auf die Lärmimmissionen nicht mehr auswirkt und daher entbehrlich ist. <i>M. 3 – Umbau des Knotens L1192 / L1151 zum Kreisverkehr</i> <i>M. 6 – Tempo 80 auf der B10.</i> Diese Maßnahmen liegen in der Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Stuttgart. Wir gehen davon aus, dass dieses ebenfalls zum Lärmaktionsplan angehört wurde. <i>zu M. 6 – Tempo 80 auf der B10:</i> Nach Errichtung der Lärmschutzwand und Aufbringung eines lärmarmen Belags wird bezweifelt, dass ein zusätzliches Tempo 80 noch einen spürbaren Mehrwert bringen wird. Demzufolge wird diese Maßnahme den Verkehrsteilnehmern nur sehr schwer zu vermitteln sein.	Kenntnisnahme. In Abhängigkeit vom dann verbauten Belag und dem anzustrebenden Pegelniveau ist nach einer Fahrbahndeckensanierung zu prüfen, ob eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen weiterhin erforderlich ist. Kenntnisnahme. Kenntnisnahme.
16.02.2016	Landratsamt Esslingen Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz	Das Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz bringt zu dem Lärmaktionsplan keine Anregungen vor. Belange des Amtes sind durch die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht erkennbar tangiert.	Kenntnisnahme.

Datum	Behörde / Institution	Inhalt	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
16.02.2016	Landratsamt Esslingen Gesundheitsamt	<p>laut WHO steht auf der Liste der die Krankheitslast vergrößernden Umweltfaktoren Umweltlärm nach Luftverschmutzung an zweiter Stelle¹. Gesundheitsschädliche Lärmwirkungen treten selbst unterhalb der Grenzwerte gesetzlicher Regelwerke, wie z. B. der BImSchV, TA Lärm etc. und auch unterhalb der schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung des Beiblattes 1 zu DIN 18005 auf. Lärmbelastungen können eine Reihe von nachteiligen Auswirkungen auf die Lebensqualität und die Gesundheit haben (z. B. Herzinfarkte und andere Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Bluthochdruck sowie Schlaf-, Lernstörungen und Stress²). Es ist zudem lärmmedizinisch belegt, dass Pegelunterschiede auch kleiner 3 dB(A) vom Menschen wahrgenommen werden und zu Gesundheitsbeeinträchtigungen führen können.</p> <p>Lärminderungsmaßnahmen, die dazu dienen, bereits bestehende und/oder neu entstehende Lärmimmissionen auf die Orientierungswerte der DIN 18005 bzw. auf die Grenzwerte der entsprechenden gesetzlichen Regelwerke abzusenken oder diese sogar auf Immissionswerte unterhalb der gesetzlichen Mindestanforderungen weiter zu reduzieren, sind aus gesundheitsvorsorglicher Sicht daher sinnvoll und hinsichtlich des Gesundheitsschutzes Erfolg versprechend. Deshalb sollte besonders auf Lärmreduzierung bzw. -vermeidung, auch über das gesetzlich geforderte Maß hinaus, geachtet werden.</p>	Zustimmung.

Datum	Behörde / Institution	Inhalt	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
16.02.2016	Landratsamt Esslingen Straßenverkehrsbehörde	<p>Allgemeines zu Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h:</p> <p>Vor Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen muss das Regierungspräsidium seine Zustimmung erteilen. Im Bestand von Tempo 30 Regelungen aus Lärmschutzgründen muss nach dem Einbau von lärmindernden Asphaltdeckschichten künftig eine neue Lärmwertberechnung durchgeführt werden. Ggf. müssen die 30 km/h wieder aufgehoben werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> Tempo 30 im Bereich Stuttgarter Straße (L 1192) von Einmündung Ziegelstraße bis zum Kreisverkehr Schillerstraße (K 1208) und im Bereich der Ulmer Straße (L 1192) von Einmündung Moltkestraße bis Einmündung Blumenstraße (L 1151): <p>Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen richten sich nach den Grundsätzen Ziffer 2 der Lärmschutz-Richtlinien-StV, d. h. Tempo 30 kommt als Maßnahme dann in Betracht, wenn die Lärmwerte 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts (Ziffer 2.1) überschritten werden. Der Lärmpegel LrT 70 und LrN 60 ist bei mehreren Gebäuden in der Stuttgarter Straße als auch in der Ulmer Straße überschritten. Somit würde grundsätzlich eine Temporeduzierung auf 30 km/h in Betracht kommen.</p> <ul style="list-style-type: none"> Tempo 30 im Bereich Blumenstraße (L 1151) von Einmündung Ulmer Straße (L 1192) bis Einmündung Schorndorfer Straße/Weinbergstraße: <p>Der Lärmpegel LrT 70 und LrN 60 ist bei mehreren Gebäuden in der Blumenstraße überschritten. Somit würde grundsätzlich eine Temporeduzierung auf 30 km/h in Betracht kommen. Jedoch muss vor der Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen das Regierungspräsidium seine Zustimmung erteilen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung stellen die Lärmschutz-Richtlinien StV lediglich eine Orientierungshilfe zur Beurteilung der Lärmbelastung dar. Die aus den Lärmschutz-Richtlinien StV abgeleiteten Orientierungswerte des Kooperationserlass Lärmaktionsplanung von 70/60 dB(A) tags/nachts, bei denen das Risiko gesundheitlicher Gefährdungen unzweifelhaft besteht, sind vor dem Hintergrund der Zielsetzung der UmgebungslärmRL „schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen, oder sie zu mindern“ als Obergrenze anzusehen. Erkenntnisse der Lärmwirkungsfor- schung belegen, dass Lärmpegel von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts nach Möglichkeit ver- mieden werden sollten, um lärmbedingte ge- sundheitliche Risiken zu vermeiden. Anzuführen ist auch, dass sich die Lärmschutz- Richtlinien StV explizit an die Grundsätze des baulichen Lärmschutzes an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) anlehnen. So geht u. a. aus der Fußnote zu den Richtwerten der Lärmschutz- Richtlinien StV hervor, dass diese den Beurteilungspegeln für die Lärmsanierung an Bundes- fernstraßen entsprechen. Seit Bekanntmachung der Lärmschutz-Richtlinien StV 2007 wurden die Auslösewerte der Lärmsanierung an Bundesfern- straßen um jeweils 3 dB(A), sowie für Wohn- und Mischgebiete an Landesstraßen in Baden-</p>

Datum	Behörde / Institution	Inhalt	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
		<ul style="list-style-type: none"> • Tempo 30 im Bereich Schillerstraße (K 1208) von Einmündung Stuttgarter Straße L 1192) bis Einmündung Karlstraße: <p>Im letzten Jahr wurde in der Schillerstraße zwischen Einmündung Stuttgarter Straße und Karlstraße der Belag erneuert. Vor Abgabe einer endgültigen Stellungnahme ob in der Schillerstraße eine Temporeduzierung auf 30 km/h denkbar wäre, ist der Verkehrsbehörde des Landratsamtes Esslingen ein Nachweis vorzulegen, welcher Minderungswert der neue Fahrbelag mit sich bringt.</p>	<p>Württemberg per Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 22.01.2016 nochmals um 2 dB(A) abgesenkt, ohne dass eine entsprechende Anpassung der Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien StV erfolgt wäre. Bereits in einem Schreiben vom 29.07.2014 an die VerkehrsministerInnen der Länder unterstrich das damalige Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg das Erfordernis und die Sinnhaftigkeit einer Wiederangleichung der Lärmschutz-Richtlinien StV an die Auslösewerte der Lärmsanierung, um einen „besseren Lärmschutz der AnwohnerInnen“ zu erreichen und den Kommunen entsprechende Handlungsmöglichkeiten für eine erleichterte Umsetzung ihrer Lärmaktionspläne einzuräumen.</p> <p>Verbaut wurde ein Asphaltbeton AC 11, dem gem. RLS-90 bei Geschwindigkeiten < 60 km/h kein D_{Stro}-Abschlag zugewiesen ist. Eine Handlungsempfehlung des damaligen Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zum Einsatz lärmmindernder Fahrbeläge im Innerortsbereich vom 17.07.15 bezieht sich auf die feinkörnigeren Fahrbeläge AC 8 / SMA 8. Das dort angeführte Minderungspotenzial von 2 dB(A) kann nicht auf den verbauten AC 11 übertragen werden. Die Lärmberechnung wurde mit einem D_{Stro} von +/- 0 dB(A) korrekt durchgeführt.</p>

