

<b>T 1</b> Beteiligung der Behörden <sup>1</sup>			
Lfd. Nr.	Stellungnahmen	Abwägung	Beschlussvorschlag
01	Deutsche Bahn AG • DB Immobilien Region Südwest • Bahnhofstraße 5 • 76137 Karlsruhe • 09.12.2016		
	<p>Gegen den Lärmaktionsplan der Stadt Schorndorf erheben wir keine Einwände.</p> <p>Durch Schorndorf verläuft die Bahnstrecke 4710 Stuttgart-Bad Cannstatt – Nördlingen. 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.</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. Aufgrund dieser Kriterien ist die Stadt</p>	<p>Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit der Erstellung des Lärmaktionsplanes für alle Haupteisenbahnstrecken des Bundes begonnen. Ab sofort ist unter der Adresse <a href="http://www.laermaktionsplanung-schiene.de">www.laermaktionsplanung-schiene.de</a> die Informationsplattform des EBA zur Lärmaktionsplanung im Internet erreichbar. Im Rahmen dieser Lärmaktionsplanung hat die Öffentlichkeit die Gelegenheit, sich an der Lärmaktionsplanung des EBA zu beteiligen.</p> <p>Für Bestandsstrecken gibt es das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Bundesweit werden zunächst diejenigen Streckenabschnitte saniert, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und bei denen besonders viele Einwohner betroffen sind. Aufgrund dieser Kriterien ist die Stadt Schorndorf derzeit nicht im freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes enthalten.</p> <p>Dennoch wird sich der Schienenlärm in den nächsten Jahren im Gebiet der Stadt Schorndorf, durch den Einsatz neuer Bremssysteme an Güterzügen, reduzieren.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Schorndorf derzeit nicht im freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes enthalten.</p> <p>Dennoch wird sich der Schienenlärm in den nächsten Jahren im Gebiet der Stadt Schorndorf reduzieren durch den Einsatz neuer Bremssysteme an Güterzügen.</p> <p>Bund und Deutsche Bahn haben sich zum Ziel gesetzt, vom Verkehr ausgehenden Lärm bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2000 zu halbieren. Neben der freiwilligen Lärmsanierung des Bundes für Bestandsstrecken ist insbesondere die Umrüstung der Güterwagen auf „Flüsterbremsen“ ein wichtiger Baustein, um dieses Ziel zu erreichen.</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>Bereits seit 2001 beschafft DB Cargo neue Güterwagen mit leisen Sohlen. Zusätzlich ist die flächendeckende Umrüstung der Bestands Güterwagen in vollem Gange. Ende 2015 sind insgesamt, d.h. unter Berücksichtigung von Neuwagen und umgerüsteten Wagen, bereits rund 21.000</p>		
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

	<p>Güterwagen bei DB Cargo mit leisen Verbundstoffsohlen ausgestattet. Bis Ende 2016 kommen weitere rund 11.000 Wagen hinzu, so dass 50 Prozent der in Deutschland eingesetzten Wagen der DB Cargo (insgesamt rund 64.000) mit leisen Bremsen ausgestattet sein.</p> <p>Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 wurde das lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) eingeführt. Hiermit wurde ein Anreizsystem geschaffen, dass für alle Güterwageneigner die Umrüstung bis 2020 flankiert. Derzeit liegt der Zuschlag für laute Güterwagen bei 2,5% auf den Trassenpreis. Im Gegenzug erhalten Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Einsatz umgerüsteter Wagen einen Bonus.</p> <p>Von dem Effekt der „Flüsterbremse“ wird daher auch die Stadt Schorndorf in den nächsten Jahren zunehmend profitieren.</p>		
02	Regierungspräsidium Stuttgart • Referat 41 • Industriestraße 5 • 70565 Stuttgart • 25.11.2016		
	<p>Nach Prüfung der entsprechenden Unterlagen können wir zum Entwurf des Lärmaktionsplanes Folgendes mitteilen:</p> <p>1. Allgemein</p> <p>Die Stadt Schorndorf ist u.a. auch Träger der Straßenbaulast für Landesstraßen in den Ortsdurchfahrten. In der nachfolgenden Stellungnahme wird daher auf eine Bewertung hinsichtlich der in der Maßnahmenplanung vorgesehenen Erneuerung der Fahrbahnbeläge sowie des vorgeschlagenen Lärmschutzfensterprogramms (passive Lärmsanierung) verzichtet.</p>	<p>Mit der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG hat die Europäische Union einen wichtigen Schritt hin zu einer umfassenden Regelung der Geräuschimmissionen in der Umwelt getan. Die Umgebungslärmrichtlinie befasst sich mit den Geräuschen des Straßen-, Schienen- und Flugverkehrs, in Ballungsräumen. Erstmals sind für 2007 landesweit Lärmkarten erstellt worden. Für 2012 erfolgte die zweite Stufe der Lärmkartierung mit dem vollen Kartierungsumfang. Die Lärmkarten zeigen die Lärmbelastung von Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und in Ballungsräumen auch sonstiger relevanter Lärmquellen. Auf den Lärmkarten aufbauend</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>2. Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziff. 10.1.2 Werder Straße</li> <li>• Ziff. 10.1.3 Feuerseestraße</li> <li>• Ziff. 10.1.4 Schlichtener Straße</li> <li>• Ziff. 10.1.5 Burgstraße</li> <li>• Ziff. 10.1.6 Uhlandstraße</li> <li>• Ziff. 10.1.7 Göppinger Straße</li> <li>• Ziff. 10.1.8 Gmünder Straße</li> <li>• Ziff. 10.1.10 Grabenstraße</li> <li>• Ziff. 10.1.11 Waiblinger Straße / Welzheimer Straße / Winnender Straße / Benzstraße</li> <li>• Ziff. 10.1.12 Schornbach: Talaustraße / Weißbacher Straße</li> <li>• Ziff. 10.1.13 Miedelsbach: Haubersbronner Straße / Rudersberger Straße</li> <li>• Ziff. 10.1.14 Weiler: Schorndorfer Straße / Winterbacher Straße</li> </ul> <p>Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h aus Lärmschutzgründen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziff. 10.1.16 L 1151 Spittler Stift, Ortsausgang Schorndorf Richtung Schlichten</li> </ul> <p>Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen obliegen innerhalb des genannten Bereichs der unteren Straßenverkehrsbehörde. Darüber hinaus ist für verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Lärmschutzgründen vorliegend die Zustimmung des Regierungspräsidiums erforderlich. Für die Beurteilung der Lärmsituation an bestehenden Straßen sind die Bestimmungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom</p>	<p>werden Lärmaktionspläne mit Maßnahmen zur Lärminderung erarbeitet. Im durch die Papiere „Lärmaktionsplanung – aktuelle Informationen“ vom 12.04.2013, „Lärmaktionsplanung – Neuer Musterbericht und EU-Prüfverfahren“ sowie „Lärmaktionsplanung, Hinweise zur Bauleitplanung“ vom 10.09.2014 inhaltlich ergänzten „Kooperationserlass – Lärmaktionsplanung“ vom 23. März 2012 des Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, ehemals Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, werden umfassende Hinweise zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen gegeben.</p> <p>Das Ministerium für Verkehr bringt in den vorgenannten Unterlagen zum Ausdruck, dass Lärmaktionspläne grundsätzlich für alle kartierten Bereiche aufzustellen sind, in denen Betroffene von Lärmbelastungen über 55 dB(A) <math>L_{DEN}</math> und 50 dB(A) <math>L_{Night}</math> ausgewiesen sind. Hierbei sind auf jeden Fall die Bereiche mit Lärmbelastungen über 65 dB(A) <math>L_{DEN}</math> und 55 <math>L_{Night}</math> zu berücksichtigen. Ergänzend ist zu prüfen, ob weitere Gebiete einzubeziehen sind, z. B. Gebiete in engem räumlichen Zusammenhang oder seit Langem bekannte Lärmschwerpunkte. Vordringlicher Handlungsbedarf besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen über 70 dB(A) <math>L_{DEN}</math> und 60 dB(A) <math>L_{Night}</math>.</p> <p>Die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ergeben sich aus § 45 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche</p>	
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>23.11.2007 heranzuziehen. Die Ermächtigungsgrundlage hierfür ist in § 45 Abs. 1 b Nr. 5 i. V. m. § 45 Abs. 9 StVO begründet.</p>	<p>Recht haben Sie gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen sowie gemäß § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.</p> <p>Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der genannten Rechtsgüter übersteigt („Ortsüblichkeit“). Die Auslegung und Anwendung unbestimmter Rechtsbegriffe hat auch unter der Beachtung anderer rechtlicher Vorgaben zu erfolgen. Soweit § 47d BImSchG in der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG ein Instrument vorsieht, das es ermöglicht, Maßnahmen festzulegen, die von den zuständigen Behörden nach dem Fachrecht umzusetzen sind (§§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG), muss das Fachrecht auch im Lichte des Europarechts ausgelegt und angewendet werden.</p> <p>Die im Lärmaktionsplan genannten Maßnahmen führen nicht zu einer Beschränkung der Widmung durch Untersagung bestimmter Verkehrsarten oder Benutzungszwecke. Bei der Würdigung, ob straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen, wurde nicht nur auf die Höhe des Lärmpegels, sondern auf alle Umstände des Einzelfalls abgestellt. Die Vor- und Nachteile von Einzelmaßnahmen wurden gegeneinander abgewogen. In die Abwägung sind insbesondere auch die unterschiedlichen Funktionen der Straßen, das quantitative Ausmaß der Lärmbeeinträchtigung,</p>	
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		<p>die Leichtigkeit der Realisierung der Maßnahme und eventuelle Einflüsse auf die Verkehrssicherheit eingeflossen. Die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wurden nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen untersucht.</p> <p>Der Hinweis hinsichtlich der Zustimmungspflichtigkeit ist für die hier in Rede stehende Anordnung von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen, insbesondere also für die Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen aus Lärmschutzgründen, zutreffend. Die Zustimmungspflichtigkeit folgt aus der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO), dort V. zu § 45 StVO.</p>	
	<p>Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen muss die Berechnung des Beurteilungspegels nach den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) erfolgen (vgl. Ziff. 2.2 Lärmschutz-Richtlinien-StV). Unabhängig vom Gebietstyp kommen entsprechende Maßnahmen dabei ab folgenden Werten in Betracht: 70 dB(A)/tags und 60 dB(A)/nachts - in Gewerbegebieten mit Zuschlag von 5 dB(A).</p> <p>Bei einer Überschreitung der Werte um 3 dB(A) bzw. ab 73/63 dB(A) 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 vertretbar erscheint. Auch unterhalb der genannten Werte können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen</p>	<p>Aus der Stellungnahme des Regierungspräsidiums ergibt sich, dass letztlich entscheidend für die Erfüllung der maßgeblichen Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO und damit für die Zulässigkeit einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung ist, ob der Lärm Beeinträchtigungen jenseits dessen mit sich bringt, was als „ortsüblich“ hingenommen werden muss (siehe BVerwG, Urt. v. 22.12.1993 – 11 C 45/92 –). Die Grenze der Ortsüblichkeit einer Lärmbelastung wird nicht durch einen bestimmten, allgemein gültigen Lärmpegel definiert (BVerwG, Urt. v. 04.06.1986 – 7 C 76.84 -; Urt. v. 22.12.1993 – 11 C 45/92 -; Urt. v. 13.03.2008 – 3 C 18.07 -). Deshalb ist die Überschreitung der Grenze der Ortsüblichkeit, die anhand einer Vielzahl von Kriterien zu ermitteln ist, nicht aber die Überschreitung bestimmter dB(A)-Werte entscheidend.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

	<p>angeordnet werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen jenseits dessen mit sich bringt, was als „ortsüblich“ hingenommen werden muss.</p>	<p>Die Lärmschutz-Richtlinien-StV ist eine ermessenslenkende Verwaltungsvorschrift. Sie stellt bereits ihrem Wortlaut nach lediglich eine „Orientierungshilfe“ dar, entfaltet also keine strikte Bindungswirkung. Sie enthält zudem nicht für den Träger der Lärmaktionsplanung, sondern nur für die Straßenverkehrsbehörde Vorgaben (ebenso Umweltbundesamt, „Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“, November 2016, S. 22). Nichtsdestotrotz wird sie im Rahmen der Abwägung als Orientierungshilfe berücksichtigt.</p> <p>Aufgrund der Betonung der Maßgeblichkeit des Ortsüblichkeitskriteriums durch das Regierungspräsidium wird davon ausgegangen, dass auch nach Auffassung des Regierungspräsidiums letztlich die Ortsüblichkeit der Beeinträchtigung im Einzelfall entscheidend ist. Hiervon geht auch der Träger der Lärmaktionsplanung aus.</p>	
	<p>Seitens der Stadt Schorndorf wurden lediglich zwei Lärmkarten vorgelegt, denen RLS-90-Berechnungen zugrunde liegen, aus denen jedoch die exakten Lärmwerte nicht festgestellt werden können. Vor der endgültigen Bewertung der im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen ist noch eine gebäudescharfe, ggf. stockwerksbezogene Berechnung nach den Bestimmungen der RLS-90 in tabellarischer Form erforderlich, um endgültig beurteilen zu können, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Lärmschutzgründen erforderlich sind bzw. in welcher Ausdehnung diese angeordnet werden können.</p> <p>Eine abschließende Stellungnahme durch das Regierungspräsidium Stuttgart ist daher auf Basis der vorgelegten Daten nicht möglich.</p>	<p>Der aktualisierten Fassung liegt die geforderte gebäudescharfe Berechnung nach den Bestimmungen der RLS-90 in tabellarischer Form bei. Auf dieser Basis ist die endgültige Beurteilung der Erforderlichkeit verkehrsbeschränkender Maßnahmen aus Lärmschutzgründen möglich.</p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass bereits nach cursorischer Prüfung die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung zumindest in Teilen als möglich erscheint.</p>	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt.</p>

	Dennoch wurde eine kursorische Prüfung der graphischen Darstellung vorgenommen. Danach erscheint die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung zumindest in Teilen möglich.		
	<p>Auf folgenden Straßen kommt eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen jedoch nicht in Betracht, da in den dargestellten Bereichen weder tags noch nachts die Auslösewerte für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen erreicht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• in der Uhlandstraße (Maßnahmenvorschlag 1 E (10.1.6)),</li> <li>• in den beiden Straßen Waiblinger Straße und Winnender Straße (Maßnahmenvorschlag 2 (10.1.11)),</li> <li>• im Stadtteil Weiler (Maßnahmenvorschlag 5 (10.1.14)).</li> </ul> <p>Für den in Maßnahmenvorschlag 7 (10.1.16) genannten Bereich liegen nach den vorgelegten Lärmkarten ebenfalls keine Überschreitungen der Auslösewerte vor, sodass hier eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen eher nicht möglich erscheint. Andere Gründe bleiben dahingestellt.</p>	Die genannten Maßnahmen werden im Rahmen des LAP nicht weiterverfolgt.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.
	<p>Ferner wird in Anbetracht der jeweiligen Verkehrsbedeutung der betroffenen Straßen, die teilweise als Landes- und Kreisstraßen klassifiziert sind, vor einer abschließenden Bewertung der infrage kommenden Geschwindigkeitsbeschränkungen jeweils noch eine ergänzende Stellungnahme zu folgenden Aspekten benötigt:</p> <p>Bewertung von Verdrängungseffekten aufgrund von Verkehrsbeschränkungen, Auswirkungen</p>	<p>Zu den genannten Aspekten kann zusätzlich zu den in der aktualisierten Fassung enthaltenen Informationen folgendes mitgeteilt werden:</p> <p><b>Verdrängungseffekte von Tempo-30-Anordnungen/Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsstraßen</b></p> <p>Im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Schorndorf, der zwischenzeitlich am 22.06.2017 beschlossen wurde, wurden Szenarien</p>	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

	<p>auf die Luftreinhaltung, Beeinträchtigung des ÖPNV, Aufwand zur Anpassung von Lichtsignalanlagen, Probleme der Akzeptanz der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer. Liegen Erkenntnisse zur V 85 vor? Sofern sich in den betroffenen Straßenzügen Lichtsignalanlagen befinden, um welche Art von Lichtsignalanlagen handelt es sich jeweils (verkehrsregelnde Anlagen oder Fußgänger-Ampeln)? Wo in den betroffenen Straßenzügen findet Wohnnutzung statt bzw. wie werden die betroffenen Gebäude genutzt (Wohngebäude, Gewerbe-/Verkaufsräume,...)? Bitte teilen Sie hierzu auch die jeweilige Art der baulichen Nutzung mit (Allgemeines Wohngebiet, Mischgebiet,...). Im Lärmaktionsplan ist bei einer Vielzahl der Maßnahmen angegeben, dass zum Teil alternativ und zum Teil ergänzend zur beantragten Geschwindigkeitsbeschränkung die Erneuerung des Fahrbahnbelags beabsichtigt ist. Gibt es hierzu bereits konkrete Planungen (Belagsart, Zeithorizont etc.)?</p>	<p>(Basisszenario, Reduktionszenario und Gestaltungsszenario), Planfälle (Attraktivierung ÖPNV und NMIV, Leistungsfähiger Innenstadtring, Hierarchisierung Straßennetz und Ertüchtigung Straßennetz) und die entsprechenden Maßnahmen erarbeitet. Der Kfz-Verkehr fließt überwiegend, wie gewünscht, entlang der Hauptverkehrsstraßen (VEP, S. 114). Ein „Durchgangsverkehrproblem“ wurde allerdings dem Stadtteil Weiler attestiert, weswegen der VEP feststellt, dass die Einrichtung von Tempo 30 auf der Weiler Straße und im Stadtteil selbst im Zusammenwirken mit einer neu zu bauenden Erschließungsstraße für das Gewerbegebiet „Galgenacker/Sündle“ einschließlich der Anbindung eines neu zu errichtenden P+R-Parkplatzes eine deutliche Verkehrsentlastung bewirken würde (VEP, S. 121). Parkhäuser und Parkplätze liegen günstig und können von den Hauptverkehrsstraßen angefahren werden (siehe Seite 114 des VEP). Tempo-30-Anordnungen führen nicht zu nennenswerten Schleichverkehren, da die Attraktivität der Hauptverkehrsstraßen für den Durchgangsverkehr – vom geschilderten Sonderfall Weiler abgesehen – grundsätzlich beibehalten wird. Die Bündelung der Kfz-Verkehre auf eindeutig ausgewiesenen Haupt(verkehrs-)straßen mit Tempo 50 verringert dem VEP zufolge die Verdrängung in ruhige Bereiche mit Tempo 30. Lediglich für die Grabenstraße, die die Rosenstraße und Karlstraße vom Kfz-Verkehr entlasten soll, wird im VEP empfohlen, Tempo 50 beizubehalten. Diesbezüglich sieht der LAP in der aktuellen Fassung auch keine Änderung vor. Ansonsten wird die flächenhafte Ausweisung von Tempo 30 in Wohnbereichen – also auch für Hauptverkehrsstraßen in Wohnbereichen –</p>	
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		<p>positiv gesehen (VEP, S. 121).</p> <p>Dies deckt sich mit den allgemeinen Erkenntnissen des Umweltbundesamtes. Unerwünschte Verdrängungseffekte sind gemäß der Publikation „Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“ des Umweltbundesamtes vom November 2016, die die wichtigsten Erkenntnisse aus Messungen bzw. Erhebungen der Tempo 30-Wirkungen zusammenfasst, bei der Anordnung von Tempo 30 nicht in erheblichem Maße zu erwarten, weil eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h für sich genommen die Funktion innerstädtischer Hauptverkehrsstraßen für den Kfz-Verkehr gar nicht bzw. nicht nennenswert beeinträchtigt (S. 4 f.). Die Leistungsfähigkeit der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen ist bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h grundsätzlich dieselbe wie bei 50 km/h, da die Sättigungsstärke und der zeitliche Fahrzeugabstand dieselben sind (UBA, aaO, S. 4). Die theoretisch möglichen geringfügigen Einschränkungen bei Lichtsignalanlagen (UBA, aaO, S. 4 f.) liegen im Bereich der geplanten Tempo-30-Anordnungen nicht vor, weil lediglich eine Lichtsignalanlage im gesamten Bereich vorhanden ist und dort kein benutzungspflichtiger Radweg vorliegt. Auch längere Fahrzeiten sind bei Tempo-30-Anordnungen nur in ganz geringem Umfang zu erwarten: In der Praxis wurde gemäß der vorgenannten Publikation des Umweltbundesamtes bei Messfahrten Reisezeitverluste an Tempo-30-Strecken von 0 bis 4 Sekunden je 100 Meter festgestellt. Dies ist auch bei längeren Abschnitten oder einer Aneinanderreihung mehrerer Tempo-30-</p>	
--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		<p>Anordnungen volkswirtschaftlich kaum relevant (UBA, aaO, S. 10 f.).</p> <p>Nach der vorgenannten Publikation des Umweltbundesamtes haben bisherige Tempo-30-Anordnungen nicht zu nennenswerten Schleichverkehren geführt. Dabei wird betont, dass die Gefahr unerwünschter Verlagerungen vor allem besteht, wenn die Nutzung untergeordneter Straßen Reisezeitvorteile gegenüber der Hauptstraße verspricht. Wichtig ist zudem die Stetigkeit des Verkehrsflusses. Der Verkehrsfluss kann wiederum bei Tempo 30 besser als bei Tempo 50 sein (UBA, aaO, S. 10 f.).</p> <p>Gemäß der obigen Darlegungen ist vorliegend bei Anordnung von Tempo 30 vorliegend jedoch nicht mit erheblichen Reisezeitverlusten gegenüber dem vorherigen Stand zu rechnen. Wesentlich mehr Schleichverkehre als bislang sind für die hier in Rede stehenden Maßnahmenstrecken zudem auch deshalb, weil auf den Alternativstrecken jeweils grundsätzlich auch Tempo 30 gilt, nicht zu erwarten. Es besteht deshalb kein Anlass zur Annahme, dass die Anordnung von Tempo 30 gemäß den Festlegungen des LAP zu erheblichen Verdrängungseffekten führen oder die Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsstraßen beeinträchtigen wird.</p> <p><b>Luftreinhaltung</b></p> <p>Gemäß der Publikation des Umweltbundesamtes „Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“, Stand November 2016, liegen nur sehr wenige Untersuchungen zum Zusammenhang zwischen zulässiger</p>	
--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		<p>Höchstgeschwindigkeit und Luftschadstoffbelastung vor, die nicht auf Berechnungen oder Messfahrten unter Laborbedingungen beruhen. Da zudem die Zusammenhänge komplex und schwer nachweisbar sind, können keine differenzierten Aussagen getroffen werden. Einige wenige empirische Untersuchungen zeigen jedoch eine leichte Abnahme der Luftschadstoffbelastung nach Einführung von Tempo 30. Von Bedeutung ist dabei vor allem die Qualität des Verkehrsflusses; gelingt eine Verstetigung, sind auch deutliche Reduktionen der Luftschadstoffe möglich (UBA, aaO, S. 14 f.). Unter dem Aspekt der Luftreinhaltung ist die Anordnung von Tempo 30 somit tendenziell vorteilhaft.</p> <p><b>Beeinträchtigung des ÖPNV</b></p> <p>Der ÖPNV wird durch die Anordnung von Tempo 30 im LAP-Gebiet nicht in erheblicher Art und Weise beeinträchtigt. Die Anordnung von Tempo 30 kann zwar dazu führen, dass Fahrzeitverluste entstehen. Entsprechend der obigen Ausführungen können hier nach aktuellem Erkenntnisstand Fahrzeitverluste von 0-4 Sekunden je 100 Meter auftreten. Zudem existiert im vom LAP-Maßnahmen erfassten Bereich ein engmaschiges Haltestellennetz, das zu entsprechenden Ausroll-, Brems-, Halte- und Anfahrstrecken führt; in diesem Bereich wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit, soweit sie über 30 km/h liegt, nicht ausgenutzt. Die von den einzelnen Maßnahmen erfassten Straßenabschnitte erstrecken sich lediglich auf 190 bis 870 Meter Länge. Somit ist in den Straßenabschnitten der meisten LAP-Maßnahmen nur mit Fahrzeitverlusten im Sekundenbereich zu rechnen. Auch eine</p>	
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>kumulative Betrachtung der LAP-Maßnahmen führt zu ähnlichen Ergebnissen: Der längste Straßenabschnitt, für den Tempo 30 durch mehrere aneinander anschließende LAP-Maßnahmen geplant ist, erstreckt sich auf der Haubersbronner Straße/Rudersberger Straße 870 m. Auch hier bleibt der Fahrzeitverlust im Sekundenbereich.</p> <p>Ein Mitarbeiter des die Buslinien bedienenden Unternehmens hat auf Anfrage der Stadtverwaltung nicht anfragegemäß zu etwaigen Auswirkungen auf bestimmte von den Maßnahmen betroffene Straßenabschnitte Stellung genommen, sondern lediglich allgemein ausgeführt, dass – da die Busse im Stadtbereich zwar nicht 50 km/h, aber durchaus 40 km/h erreichen würden – Nachteile für den ÖPNV entstehen würden.</p> <p>Aus den vorgenannten Gründen rechnet der Träger der Lärmaktionsplanung jedoch nicht mit einer erheblichen negativen Beeinflussung des ÖPNV. Dies gilt auch deshalb, weil die Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsstraßen voraussichtlich nicht bzw. nicht erheblich beeinflusst wird (s.o.). Zudem verbessert sich tendenziell die Verkehrssicherheit mit Tempo 30 (s.u.), so dass insofern – ebenso wie bei einer Verstärkung des Verkehrsflusses durch Tempo 30 – sogar ein positiver Effekt für den ÖPNV eintreten kann.</p> <p>Ein Attraktivitätsverlust des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr ist nicht befürchten, da letzteren die Beeinträchtigungen durch die Anordnung von Tempo 30 ebenso treffen.</p>	
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		<p><b>Aufwand zur Anpassung der Lichtsignalanlagen/Arten von Lichtsignalanlagen</b></p> <p>Da es sich nur um eine Lichtsignalanlage handelt, ist diese untergeordnet zu betrachten. Die betroffene Lichtsignalanlage liegt im Straßenabschnitt der LAP-Maßnahme Burgstraße. Die betroffene Lichtsignalanlage liegt an einer Kreuzung mit benutzungspflichtigen Radwegen. Die sich durch die Tempo-30-Maßnahme ergebenden geringfügigen Änderungen der Räumungszeiten werden im Zuge der Maßnahmenumsetzung durch eine Anpassung der Lichtsignalanlage vorgenommen. Eine wesentliche Änderung der Leistungsfähigkeit der Kreuzung ergibt sich nicht.</p> <p><b>Akzeptanz der Tempo-30-Anordnung durch Verkehrsteilnehmer</b></p> <p>Was zunächst die Autofahrer betrifft, so ist gemäß der Publikation „Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“, Stand November 2016, des Umweltbundesamtes für die subjektive Wahrnehmung und damit die Akzeptanz von Tempo 30 die Homogenität des Verkehrsflusses wichtig. Der Verkehrsfluss kann Messungen zufolge bei Tempo 30 besser als bei Tempo 50 sein (UBA, aaO, S. 10 f.), so dass eine geringere Höchstgeschwindigkeit nicht zwingend die Akzeptanz bei den Autofahrern vermindert. Für eine höchstens geringfügige Akzeptanzminderung seitens der Autofahrer spricht auch der zu erwartende allenfalls geringe Reisezeitverlust von 0-4 Sekunden auf 100 Meter (s.o.).</p>	
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>Im Rahmen der Öffentlichen Auslegung des LAP-Entwurfs wurden überwiegend positive Reaktionen auf die beabsichtigte Anordnung von Tempo 30 festgestellt. Positive Stimmungsbilder gibt es auch zur damit einhergehenden Entwicklung der Verkehrssicherheit und zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch Tempo 30.</p> <p>Das UBA hat in seiner vorgenannten Publikation festgestellt, dass Tempo 30 von den Anwohnenden überwiegend positiv wahrgenommen und bewertet wird (UBA, aaO, S. 18 f.).</p> <p>Im Zuge der Aufstellung des am 22.06.2017 durch den Gemeinderat beschlossenen Verkehrsentwicklungsplans (VEP) der Stadt Schorndorf fand eine Bürgerbeteiligung statt. In diesem Rahmen nannten die Bürger die insgesamt hohen Fahrgeschwindigkeiten als negativen Aspekt. Auch spezifisch für den Bereich Rosenstraße/Karlstraße wurden die bisher gefahrenen Geschwindigkeiten kritisiert (siehe S. 112 VEP). Nach der o.g. Publikation des UBA hat Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in der Mehrheit der untersuchten Fälle auch ohne Begleitmaßnahmen eine geschwindigkeitssenkende Wirkung; vor allem die hohen Geschwindigkeiten nehmen ab (UBA, aaO, S. 6 ff.). Es spricht deshalb viel dafür, dass die Anordnung von Tempo 30 insoweit eine positive Resonanz erfährt.</p> <p>Wenngleich zur Akzeptanz seitens Fußgängern und Radfahrern keine gesonderten Erkenntnisse vorliegen, liegt es nahe, dass auch hier die (tendenziell) positiven Auswirkungen auf die</p>	
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>Verkehrssicherheit, die Lärmentwicklung und Luftreinhaltung begrüßt werden.</p> <p><b>Erkenntnisse zu V 85</b></p> <p>Die Erkenntnisse zu V 85 werden in den Maßnahmenblättern zu den einzelnen LAP-Maßnahmen in der aktualisierten Fassung erläutert.</p> <p><b>Nutzung der betroffenen Gebäude</b></p> <p>Die Nutzung der durch die einzelnen Maßnahmen betroffenen Gebäude ist in den Maßnahmenblättern zu den einzelnen LAP-Maßnahmen in der aktualisierten Fassung erläutert.</p> <p><b>Aufwand zur Umsetzung der Tempo-30-Festlegungen</b></p> <p>Der Kostenaufwand für die Umsetzung der Tempo-30-Festlegungen bei Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde ist gering. Er umfasst im Wesentlichen die Kosten für die Beschaffung und Errichtung der Verkehrszeichen.</p> <p><b>Maßnahmen zur Straßenerneuerung</b></p> <p>Im Rahmen von bedarfsabhängigen Straßensanierungsarbeiten ist vorgesehen, sukzessive diejenigen Straßenabschnitte, die Gegenstand von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen nach dem Lärmaktionsplan sind, mit einem schallmindernden Fahrbahnbelag zu belegen. Für Straßen innerorts mit niedrigen Geschwindigkeiten kommen lärmarmere Splitmastixasphalt SMA LA, lärmoptimierte</p>	
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		<p>Asphaltdeckschichten LOA 5 D u.a. zur Anwendung. In jedem dieser Fälle erfolgt mit der Sanierung eine Überprüfung, ob die Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen weiterhin aufrechterhalten bleiben darf und muss. Da jedoch bislang in keinem der Straßenabschnitte, für die die Anordnung von Tempo 30 im LAP vorgesehen ist, konkret Straßensanierungsarbeiten in Aussicht stehen, ist die Anordnung von Tempo 30 in allen Fällen zunächst unbefristet vorgesehen.</p> <p><b>Verkehrssicherheit</b></p> <p>Gemäß der einschlägigen Publikation „Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“ des Umweltbundesamtes, Stand November 2016, nehmen Unfallschwere und Unfallzahl schon wegen der physikalischen Zusammenhänge grundsätzlich mit steigenden Geschwindigkeiten zu. Der Anhalte- und Reaktionsweg beträgt bei Tempo 50 insgesamt 27,7 m, bei Tempo 30 insgesamt 13,3 m. Somit hat Tempo 30 positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.</p>	
	<p>Das Regierungspräsidium kann aus den oben genannten Gründen zum jetzigen Zeitpunkt den beantragten Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen nicht zustimmen.</p>	<p>Die Bewertung wird zur Kenntnis genommen. Die überarbeitete Fassung enthält die seitens des Regierungspräsidiums genannten Informationen, weswegen davon ausgegangen wird, dass die Bedenken des Regierungspräsidiums nach der Prüfung der aktualisierten Fassung nicht fortbestehen werden.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
	<p>Hinweis</p> <p>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sollen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Träger der Lärmaktionsplanung hat sich mit den in Betracht kommenden Alternativen intensiv auseinandergesetzt. Dies zeigt bereits der Umstand, dass gegenüber dem ausgelegten Entwurf mehrere Maßnahmen entfallen sind</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

	<p>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.</p>	<p>bzw. räumlich und zeitlich angepasst wurden. Im Rahmen von bedarfsabhängigen Straßensanierungsarbeiten ist vorgesehen, sukzessive diejenigen Straßenabschnitte, die Gegenstand von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen nach dem Lärmaktionsplan sind, mit einem schallmindernden Fahrbahnbelag zu belegen. Für Straßen innerorts mit niedrigen Geschwindigkeiten kommen lärmarmen Splitmastixasphalt SMA LA, lärmoptimierte Asphaltdeckschichten LOA 5 D u. a. zur Anwendung. In jedem dieser Fälle erfolgt mit der Sanierung eine Überprüfung, ob die Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen weiterhin aufrechterhalten bleiben darf und muss.</p>	
03	Landratsamt Rems-Murr-Kreis • Baurechtsamt • Stuttgarter Straße 110 • 71332 Waiblingen • 23.11.2016		
	<p>Es bestehen keine Bedenken. Straßenbaulastträger und Verkehrsbehörde ist die Stadt Schorndorf.</p> <p>Zur Maßnahme 7, Ziffer 10.1.16 wird auf die folgende Mail vom 23.11.2016 an Herrn Hackspacher hingewiesen:</p> <p>Sehr geehrter Herr Hackspacher,</p> <p>mit Schreiben vom 08.04.2016 beantragte Frau Salenbauch seitens des Pflegezentrums Spittler-Stift aus Gründen des Lärmschutzes eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h im Bereich der Einfahrt Ebersbacher Weg bis Ende Bebauung Spittler-Stift. Unterstützt wird der Antrag durch eine Unterschriftenliste.</p> <p>Folge dessen beantragte Frau Schulz als damalige Leiterin der Verkehrsbehörde Schorndorf bei uns eine Lärmberechnung für</p>	<p>Die LUBW Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg ist für die landesweite Lärmkartierung außerhalb der Ballungsräume zuständig. Die Lärmkartierung erfolgt in zwei Stufen: Stufe 1 wurde im Jahr 2007 abgeschlossen, Stufe 2 folgte im Jahr 2012. Im Rahmen der Lärmkartierung wurden in Stufe 2, unter anderen die Hauptverkehrsstraßen &gt; 8.200 Kfz/24h untersucht. Die Lärmaktionsplanung der Stadt Schorndorf umfasst die oben genannten Hauptverkehrsstraßen sowie zusätzliche Straßen &gt; 8.200 Kfz/24h. Freiwillig wurden noch Straßen &gt; 6.000 Kfz/24h in die Lärmaktionsplanung mit aufgenommen. Die jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) im Bereich Krummhaarstraße bis Ebersbacher Weg liegt bei 6.190 Kfz/24h und wurde somit im Lärmaktionsplan aufgenommen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

	<p>besagten Abschnitt. Hierfür ist gemäß Erlass der Kreis als untere Straßenbaubehörde für Landesstraßen außerorts zunächst zuständig.</p> <p>Seitens der Straßenbehörde ist jedoch eine Lärmberechnung nicht erforderlich, sofern die Kommune verpflichtet ist für diese Straße einen Lärmaktionsplan aufzustellen oder diese Straße in einen entsprechenden Lärmaktionsplan aufnimmt.</p> <p>Dies ist nach unserem aktuellen Kenntnisstand geschehen. So ist die Maßnahme unter Ziffer 10.1.16, Maßnahmenvorschlag 7, aufgeführt. Wir bitten daher als Straßenbaubehörde die Verkehrsbehörde der Stadt Schorndorf in eigener Zuständigkeit über den gestellten Antrag zu entscheiden und es bedarf nach hiesiger Auffassung keiner weiteren Abstimmung mit dem Landkreis als Straßenbaubehörde.</p>	<p>Die benannte Maßnahme am Spittler Stift wird im Rahmen des LAP nicht weiterverfolgt.</p>	
04	Handwerkskammer Region Stuttgart • Heilbronner Straße 43 • 70191 Stuttgart • 21.11.2016		
	<p>Belange des Handwerks sehen wir durch die Aufstellung des Lärmaktionsplans nicht negativ betroffen.</p>	<p>Durch die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes werden die Belange des Handwerks nicht – zumindest nicht erheblich – negativ beeinflusst.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
05	Verband Region Stuttgart • Kronenstraße 25 • 70174 Stuttgart • 14.11.2016		
	<p>Der Maßnahmenkatalog des vorgelegten Entwurfes zum Lärmaktionsplan vom 05.10.2016 steht mit den Festlegungen des Regionalplans in Einklang oder betrifft regionalplanerische Belange nicht.</p> <p>Zum Maßnahmenvorschlag 4 Prüfung auf Realisierung einer Umgehungsstraße für Schorndorf-Miedelsbach ist jedoch darauf hinzuweisen, dass eine solche Umfahrung als Straßenbauvorschlag im Plansatz 4.1.1.5 (V)</p>	<p>Zwischenzeitlich wurde eine Vereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg und der Stadt Schorndorf über die Planung der Ortsumfahrung Miedelsbach im Zuge der L 1148 unterzeichnet.</p> <p>Die Ortsumfahrung Miedelsbach steht im Bauprogramm Landesstraßen des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg unter der Rubrik „Neubau – in Planung“.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

	<p>des Regionalplans genannt ist. Je nach Trassierung greift diese Maßnahme jedoch ggf. in den Regionalen Grünzug G 30 ein. Regionale Grünzüge dürfen nach Plansatz 3.1.1 (z) des Regionalplans keiner weiteren Belastung ausgesetzt werden. Insofern ist bei weiteren Überlegungen zu einer Umfahrung von Miedelsbach eine Abstimmung mit der Regionalplanung unbedingt erforderlich.</p>	<p>Im Rahmen der weiteren Planung wird eine Abstimmung mit dem Verband Region Stuttgart erfolgen.</p>	
06	<p>Eisenbahn-Bundesamt • Olgastraße 13 • 70182 Stuttgart • 10.11.2016</p>		
	<p>Das EBA ist im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung kein Träger öffentlicher Belange und führt selbst keine Planungen oder Baumaßnahmen durch. In dieser Hinsicht ist Ihr Ansprechpartner im Bereich der Eisenbahnen des Bundes die DB Netz AG.</p> <p>Das Referat 45 des EBA in Bonn wird den ersten Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes erstellen. Der Lärmaktionsplan wird für alle in Stufe 2 kartierten Eisenbahnstrecken des Bundes außerhalb der Ballungsräume aufgestellt.</p>	<p>Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit der Erstellung des Lärmaktionsplanes für alle Haupteisenbahnstrecken des Bundes begonnen. Ab sofort ist unter der Adresse <a href="http://www.laermaktionsplanung-schiene.de">www.laermaktionsplanung-schiene.de</a> die Informationsplattform des EBA zur Lärmaktionsplanung im Internet erreichbar. Im Rahmen dieser Lärmaktionsplanung hat die Öffentlichkeit die Gelegenheit, sich an der Lärmaktionsplanung des EBA zu beteiligen.</p> <p>Für Bestandsstrecken gibt es das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Bundesweit werden zunächst diejenigen Streckenabschnitte saniert, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und bei denen besonders viele Einwohner betroffen sind. Aufgrund dieser Kriterien ist die Stadt Schorndorf derzeit nicht im freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes enthalten.</p> <p>Dennoch wird sich der Schienenlärm in den nächsten Jahren im Gebiet der Stadt Schorndorf, durch den Einsatz neuer Bremssysteme an Güterzügen, reduzieren.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

07	Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH • Seewiesenstraße 19-23 • 71334 Waiblingen • 27.10.2016		
	Die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH (WEG) als Betreiberin der Wieslauffalbahn sieht sich in dieser Angelegenheit nicht betroffen. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf den Punkt 10.3 des Lärmaktionsplanes. Dort wird auf Seite 38/43 unter der Überschrift „Wieslauffalbahn“ beschrieben, dass es bei Untersuchungen an keiner Stelle zu Überschreitungen der Lärmsanierungswerte gekommen ist.	Im Rahmen der Lärmaktionsplanung ergaben sich weder in Miedelsbach, noch in Haubersbronn und Schorndorf Überschreitungen der Lärmsanierungswerte.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

1) Folgende Stellungnahmen sind bei der Beteiligung der Behörden im Rahmen der öffentlichen Auslegung in der Zeit vom 31.10.2016 bis 02.12.2016 eingegangen;  
Stand: Donnerstag, 21. Dezember 2017

Tabelle 1: Beteiligung der Behörden