

T 1 Beteiligung der Öffentlichkeit ¹			
Lfd. Nr.	Stellungnahmen	Abwägung	Beschlussvorschlag
01	Beteiligte/r Nr. 1 • 02.12.2016		
	<p>Zusätzlich zu der von mir Ihnen bereits zugesandten Übernahme der Anerkennung der Stellungnahme von RegioConsult als meine, nehme ich wie folgt Stellung:</p> <p>Überall, wo die Verwaltung die Maßnahme Tempo 30 vorschlägt soll diese umgesetzt werden. Das heißt immer diese Maßnahme und wo nötig mit Flüsterasphalt.</p>	<p>Die/der Beteiligte/r nimmt Bezug auf die „Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 2016 der Stadt Schorndorf“ von Regio Consult, Verkehrs- und Umweltmanagement, Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR, Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung, Landschafts- und Umweltplanung, Am Weißenstein 7, 35041 Marburg vom 01.12.2016. Mit Schreiben vom 02.12.2016 hat die/der Beteiligte/r erklärt, dass sie/er sich diese Stellungnahme zu Eigen macht. Zu der Stellungnahme wird nachfolgend unter lfd. Nr. 14 Stellung genommen; hierauf wird vollumfänglich verwiesen.</p> <p>Die/der Beteiligte/r stimmt im Übrigen den Maßnahmenvorschlägen des ausgelegten LAP-Entwurfs zu. Zudem fordert sie/er, dass, wo nötig, „Flüsterasphalt“ eingebaut wird.</p> <p>Was die Forderung bzgl. „Flüsterasphalt“ betrifft, so ist im Rahmen von bedarfsabhängigen Straßensanierungsarbeiten 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 Asphaltdeckschichten LOA 5 D u. a. zur Anwendung. In jedem dieser Fälle erfolgt mit der</p>	Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.

		Sanierung eine Überprüfung, ob die Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen weiterhin aufrechterhalten bleiben darf und muss. Soweit die Aufrechterhaltung der Tempo-30-Anordnung auch nach dem Einbau des schallmindernden Fahrbahnbelags im Einzelfall rechtlich zulässig ist, soll die Anordnung erhalten bleiben.	
02	Beteiligte/r Nr. 2• 01.12.2016		
	Begrenzung auf 30 km/h bis Göpp.Str.45 stadtauswärts erforderlich, da bis zu 80 km/h gefahren wird. Zudem fahren Traktoren aus Ober- u. Unterberken bis nachts 1.36 h mit schweren Anhängern Jauche, Erde, Mais, Getreide mit Lärm bis 96 db/A, gemessen Göpp.Str.40 in 10 m Höhe und ca. 6 m Abstand. Ein unhaltbarer Zustand!	<p>Im Bereich der Göppinger Straße 40/45 gilt momentan eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Wird diese entsprechend der Einwendung verbreitet nicht beachtet, so sind primär Verkehrsüberwachungsmaßnahmen von den zuständigen Stellen zu ergreifen. Der Einwand wurde deshalb an die zuständigen Behörden mit der Bitte um Prüfung, ob Verkehrsüberwachungsmaßnahmen zu ergreifen sind, weitergeleitet.</p> <p>Die Anordnung von Tempo 30 kommt im Bereich Göppinger Straße 40/45 als Hauptverkehrsstraße nur unter bestimmten rechtlichen Voraussetzungen in Betracht. Besonders wichtig sind dabei die Schallwerte nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90). Diese betragen für das Gebäude Göppinger Straße 40 je nach betroffener Fassadenseite 64,3-68,4 dB(A) tags und 55,5-59,6 dB(A) nachts. Im vorliegenden Lärmaktionsplan ist für den Bereich der Göppinger Straße 40 nicht die Anordnung von Tempo 30 als Maßnahme vorgesehen, weil die rechtlichen Voraussetzungen hierfür derzeit noch nicht erfüllt sind, namentlich die Ortsüblichkeitsschwelle nicht überschritten ist. Die als Maßnahme vorgesehene Festlegung von Tempo 30 im Bereich stadteinwärts ab der</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

		Kreuzung Schillerstraße und stadtauswärts bis zur Kreuzung Schillerstraße kann jedoch auch an der Göppinger Straße 40 aufgrund der räumlichen Nähe zu Verbesserungen führen.	
03	Beteiligte/r Nr. 3 • 01.12.2016		
	„Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 2016 der Stadt Schorndorf“ von Regio Consult, Verkehrs- und Umweltmanagement, Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR, Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung, Landschafts- und Umweltplanung, Am Weißenstein 7, 35041 Marburg	Die/der Beteiligte/r nimmt Bezug auf die „Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 2016 der Stadt Schorndorf“ von Regio Consult, Verkehrs- und Umweltmanagement, Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR, Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung, Landschafts- und Umweltplanung, Am Weißenstein 7, 35041 Marburg vom 01.12.2016. Mit Schreiben vom 01.12.2016 hat die/der Beteiligte/r erklärt, dass sie/er sich diese Stellungnahme zu eigen macht. Zu der Stellungnahme wird nachfolgend unter lfd. Nr. 4 Stellung genommen; hierauf wird vollumfänglich verwiesen.	Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.
04	Beteiligte/r Nr. 4 • 01.12.2016		
	Sehr geehrte Damen und Herren, die Inhalte der beigefügten Stellungnahme von RegioConsult, sind in vollem Umfang als meine Stellungnahme zum Lärmaktionsplan zu betrachten. Sie bekommen diese Stellungnahme auch in gedruckter Form im richtigen Format. Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 2016 der Stadt Schorndorf von RegioConsult. Verkehrs- und Umweltmanagement, Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR, Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung, Landschafts- und Umweltplanung, Am Weißenstein 7, 35041 Marburg Tel. 06421/68 69 00	Die/der Beteiligte/r nimmt Bezug auf die „Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 2016 der Stadt Schorndorf“ von Regio Consult, Verkehrs- und Umweltmanagement, Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR, Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung, Landschafts- und Umweltplanung, Am Weißenstein 7, 35041 Marburg vom 01.12.2016. Mit Schreiben vom 01.12.2016 hat die/der Beteiligte/r erklärt, dass er sich diese Stellungnahme zu Eigen macht. Zu dieser Stellungnahme wird wie folgt Stellung genommen:	Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.

	<p>Fax 06421/68 69 10 info@RegioConsult-Marburg.de www.RegioConsult-Marburg.de Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Wulf Hahn Dr. Ralf Hoppe Marburg, im Dezember 2016 Stellungnahme zum LAP Schorndorf - 01.12.16 RegioConsult. Verkehrs- und Umweltmanagement. Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR.</p>		
	<p>Gliederung 1. Einleitung 4 2. Aufgabenstellung 4 3. Methodik und Ablauf 5 4. Lärmkartierung 6 4.1 Verkehrsstärken, Geschwindigkeiten und Emissionspegel 7 4.2 Vorhandene Lärmschutzeinrichtungen und Maßnahmen 11 5. Lärmkartierung und Auswertung nach EU- Umgebungsrichtlinie 11 5.1 Zahl der betroffenen Flächen und Einwohner in Miedelsbach 11 5.2 Wirkungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 auf 30 km/h auf Flächen und Einwohner in Miedelsbach 13 5.3 Reduzierung der Immobilienverluste und Gesundheitskosten durch Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 auf 30 km/h auf 13 6. Berechnung des Straßenverkehrslärms nach RLS-90 13 7. Maßnahmen zur Lärminderung 19 8. Entwurf der Maßnahmenplanung 20 8.1 Maßnahmenplanung für Miedelsbach 20 8.2 Nicht geprüfte Maßnahmen für Miedelsbach 22</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	

	<p>8.3 Kosten für die Maßnahmen 22 8.4 Kosten-Nutzen-Analyse für einzelne Maßnahmen in Miedelsbach 23 9. Zusammenfassung 23 Stellungnahme zum LAP Schorndorf - 01.12.16 RegioConsult. Verkehrs- und Umweltmanagement. Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR. 3 Abbildungsverzeichnis Abbildung 1: Verkehrszählung am 23.10.14 am Kreisel südl. Miedelsbach 9 Abbildung 2: Lärmpegel an Fassaden Tag nach RLS-90 16 Abbildung 3: Lärmpegel an Fassaden am Tag nach RLS-90 17 Abbildung 4: Lärmpegel an Fassaden in der Nacht nach RLS-90 18 Tabellenverzeichnis Tabelle 1: Kennziffern für die Berechnung nach RLS-90 8 Tabelle 2: Abschnittsbezogene Kennziffern für die Berechnung nach RLS-90 8 Tabelle 3: Verkehrsbelastungen auf der L 1148 10 Tabelle 4: Einwohnerstatistik nach EU-Umgebungsrichtlinie 12 Tabelle 5: Flächenstatistik nach EU-Umgebungsrichtlinie für Miedelsbach 12 Tabelle 6: Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung an Landesstraßen 14 Tabelle 7: Einwohnerstatistik nach EU-Umgebungsrichtlinie 21</p>		
	<p>1. Einleitung RegioConsult wurde von die/der Beteiligte/r am 8.11.2016 gebeten, eine Stellungnahme zum LAP Schorndorf zu verfassen. Die folgende Stellungnahme soll sich hinsichtlich der Detailauswertung auf die Ortslage Miedelsbach beziehen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	

	<p>2. Aufgabenstellung</p> <p>Der Entwurf des Lärmaktionsplans Schorndorf wird in der Zeit vom 31.10.2016 bis 02.12.2016 ausgelegt. Auf der Homepage (https://www.schorndorf.de/Lärmaktionsplan) der Stadt Schorndorf stehen folgende Unterlagen zur Verfügung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soundplan GmbH (2016): Lärmaktionsplan 2016, Große Kreisstadt Schorndorf • Anlage 1: Verkehrszahlen für den Lärmaktionsplan (aufbereitet nach: gevas-Ingenieure und BIT Ingenieure: Stadt Schorndorf – Aufbereitung der Verkehrsdaten für die Lärmaktionsplanung – Verkehrsuntersuchung Ergebnisbericht vom 16.02.2016) • Anlage 2: Technische und rechtliche Grundlagen • Karte 1: Straßenverkehrslärm 24 Stunden, Lden, Berechnungen nach VBUS • Karte 2: Straßenverkehrslärm Nacht, Lnicht, Berechnungen nach VBUS • Karte 3 /1 Tag: Lärmpegel an Fassaden Tag - Gebäude über Lärmsanierung 2016 (> 65 dB(A) WA, > 67 dB(A) MI, > 72 dB(A) GE) und über Kooperationserlass MVI 70/73 dB(A) – Tag, Berechnung nach RLS-90 • Karte 3/2 Nacht: Lärmpegel an Fassaden Tag - Gebäude über Lärmsanierung 2016 (> 55 dB(A) WA, > 57 dB(A) MI, > 62 dB(A) GE) und über Kooperationserlass MVI 60/33 dB(A) – Tag, Berechnung nach RLS-90 • Karte 4/1 Tag: Pegel an Fassaden Tag – Schienenlärm, Berechnung nach Schall 03 NEU • Karte 4/2 Nacht: Pegel an Fassaden Nacht – Schienenlärm, Berechnung nach Schall 03 NEU <p>Im Rahmen der Stellungnahme werden die allgemeinen Angaben zum LAP (Methodik, Grundlagendaten) und auf Wunsch des Auftraggebers, nur die für den Ortsteil</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	
--	---	----------------------	--

	<p>Miedelsbach vorgeschlagenen Maßnahmen geprüft und bewertet. Diese beziehen sich auf Landesstraße 1148. Im nördlichen Teil der Ortsdurchfahrt ist sie als Rudersberger Straße ausgewiesen, im südlichen Teil als Haubersbronner Straße.</p>		
	<p>3. Methodik und Ablauf Einleitend werden die rechtlichen Grundlagen genannt, mit denen die Europäische Richtlinie 2002/49/EG in deutsches Recht umgesetzt wird. Dies sind das BImSchG (§§ 47 a-f) und die Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV). Als wesentliche Ziele der Lärmaktionsplanung werden genannt: • Erfassung und Bewertung der Lärmsituation und • Formulierung von kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen und Strategien unter Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und Baulastträger, um eine Reduzierung der Gesamtlärmbelastung zu erreichen. • Außerdem sollen „ruhige Gebiete“ vor einer Zunahme des Lärms geschützt werden. Im LAP wird zu Recht darauf hingewiesen, dass es keine festgelegte Definition „ruhiger Gebiete“ durch die Umgebungslärmrichtlinie gibt. Ruhige Gebiete zeichnen sich durch die Abwesenheit von Lärmquellen aus, z. B. Naherholungsflächen, Kurgebiete u.ä. (Vgl. Soundplan GmbH (2016): Lärmaktionsplan 2016, Große Kreisstadt Schorndorf, S. 5).</p> <p>Auch auf die Problematik der Lärmaktionsplanung, die eine weisungsfreie Pflichtaufgabe der Städte und Gemeinden ist, sie aber häufig für die Umsetzung der Maßnahmen und teilweise auch für die Durchführung anschließender Planungen nicht</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	

	<p>selbst zuständig sind, wird hingewiesen.</p> <p><i>„Welche Bindungswirkung die Maßnahmen eines Lärmaktionsplans gegenüber den für die Umsetzung zuständigen Behörden und Planungsträgern entfalten, ist nicht abschließend geklärt. Umso wichtiger ist es, die zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung und die Planungsträger frühzeitig, umfassend und sachgerecht an der Erarbeitung des Lärmaktionsplans zu beteiligen... Es sollen möglichst konsensuale Lösungen gefunden werden.“</i> (Vgl. Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg: LUBW (Hrsg.): Lärmaktionsplanung. Informationen für die Kommunen in Baden-Württemberg. 2., unveränderter Nachdruck Januar 2008, Karlsruhe, 2011, S. 14).</p> <p>Grundlage des Lärmaktionsplans der Stadt Schorndorf ist die Lärmkartierung, die für Bundes- und Landesstraßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 8.200 Kfz/24h erfolgt sowie für weitere Straßen, die die Stadt berücksichtigen möchte (Vgl. Soundplan GmbH (2016): Lärmaktionsplan 2016, Große Kreisstadt Schorndorf, S. 7).</p> <p>Die grundsätzliche Vorgehensweise bei der Erstellung des Berichts entspricht dem vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) empfohlenen Ablauf der Lärmaktionsplanung.</p>		
	<p>4. Lärmkartierung Im LAP wird ausgeführt, dass für die Lärmberechnungen ein dreidimensionales Datenmodell erstellt wurde. Als Datenquellen wurden verwendet:</p>	<p>Für den Lärmaktionsplan wurden die Bestandsverkehrsstärken getrennt nach DTV-Pkw- und -Lkw-Verkehr ermittelt. Eine, im Rahmen der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes, durchgeführte</p>	

<ul style="list-style-type: none"> • „Verkehrsdaten für die B 29 und die Ortsdurchfahrt Miedelsbach aus der Lärmkartierung Stufe II (Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg) • Liegenschaftskatasterdaten und Einwohnerdaten von der Stadt Schorndorf • Laserscandaten des Landesvermessungsamtes Baden-Württemberg für das Geländemodell und zur Bestimmung der Gebäudehöhen • Verkehrszahlen aus der Verkehrszählung im Rahmen der Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplans für die Stadt Schorndorf durch gevas humberg & partner / BIT Ingenieure 2015 • Daten über Lärmschutzanlagen aus der Lärmkartierung Baden-Württemberg (Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg)“ (Vgl. Soundplan GmbH (2016): Lärmaktionsplan 2016, Große Kreisstadt Schorndorf, S. 9). <p>Es überrascht, dass für die Ortsdurchfahrt Miedelsbach die Verkehrszahlen aus der Lärmkartierung Stufe II entnommen wurden. Denn das Bezugsjahr für die Lärmkartierung Stufe 2 ist das Jahr 2011 bzw. 2010. „Die meisten der für die Lärmberechnung verwendeten Daten stammen aus diesem Jahr. Für die Berechnung des Straßenlärms werden die aktuellsten bei der Landesstelle für Straßentechnik verfügbaren Verkehrsmengen der Straßenverkehrszählung 2010 verwendet, ergänzt um Angaben der Kommunen.“ (Vgl. http://www4.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/218083/)</p> <p>Warum für einen Lärmentwicklungsplan im Jahr</p>	<p>Videoverkehrszählung an Knotenpunkten im gesamten Stadtgebiet bildet dabei die wesentliche Datenbasis.</p> <p>Die Verkehrszählungen an den meisten Knotenpunkten erfolgten im Oktober und November 2014 als Kurzzeitzählungen mit Videotechnik. Den Lärmberechnungen nach den RLS-90 ist der jahresdurchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) mit einer Differenzierung nach Pkw und Lkw ab 2,8t zugrunde zu legen. Dazu ist eine Aufbereitung der Verkehrszählungen erforderlich.</p> <p>Zunächst wurden die Verkehrsmengen für Pkw (Pkw, Krad) und Lkw (Kleintransporter, Lkw, Bus, Sattelzug) ermittelt. Dabei wurden die Kleintransporter dem Lkw-Verkehr zugerechnet, um die Fahrzeugklasse Kfz >2,8t zu erfassen. Normalerweise werden diese Fahrzeuge dem Pkw-Verkehr zur Ermittlung der Fahrzeugklasse des Schwerverkehrs >3,5t zugerechnet.</p> <p>Im Anschluss wurden streckenbezogen aufgrund der Verkehrsfunktion die HBS-Tagesganglinientypen zugeordnet und mit den HBS-Ganglinienanteilen die Verkehrsmengen für Pkw und Lkw >2,8t für die gezählten Zeiträume von 06:00 – 10:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr auf den Tagesverkehr hochgerechnet.</p> <p>Die Umrechnung vom Tagesverkehr auf den DTV-Wert erfolgte nach dem im HBS beschriebenen Verfahren mit den entsprechenden Kennwerten für den jeweiligen Straßentyp (keine Stadtautobahn), den jeweiligen Erhebungstag, Erfassungszeitraum und Halbmonat differenziert nach den beiden Fahrzeugklassen. Als Sonntagsfaktor wurde</p>	
--	---	--

	<p>2016 auf fünf bzw. sechs Jahre alte Daten zurückgegriffen wird, ist nicht nachvollziehbar. Zumal davon auszugehen ist, dass im Rahmen der Verkehrszählungen für den Verkehrsentwicklungsplan im Jahr 2015 aktuelle Zählungen an allen relevanten Stellen durchgeführt wurden. Nach den Angaben in der Ergebnispräsentation zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2015 (Vgl. BIT Ingenieure/gevas humberg & partner (5/2015): Verkehrsentwicklungsplan Schorndorf, S. 9) wurde im Rahmen der Erhebungen zum VEP auch am Kreisel südlich von Miedelsbach eine Verkehrszählung durchgeführt.</p> <p>Die Zählergebnisse an diesem Kreisel wurden bei der Stadtverwaltung Schorndorf abgefragt. Nachdem ein Antrag nach § 3 Umweltinformationsgesetz gestellt wurde, wurde ein Datenblatt mit Zählangaben zur Verfügung gestellt sowie Informationen zur Ermittlung der LKW-Anteile (vgl. Kap. 4.1).</p> <p>Es wäre zu erwarten gewesen, dass im Rahmen der Verkehrszählungen zum Verkehrsentwicklungsplan und/oder der Erstellung des LAP eine Zählstelle in der Ortsdurchfahrt von Miedelsbach eingerichtet wird.</p>	<p>pauschal 0,7 gewählt.</p> <p>Abschließend wurden je nach HBS-Tagesganglinientyp die Anteile für den Tages- (06:00 – 22:00 Uhr) und Nachtzeitraum (22:00 – 06:00 Uhr) für den Pkw- und Lkw-Verkehr >2,8t und daraus der jeweilige Lkw-Anteil ermittelt. Die Datenquelle wird eindeutig benannt.</p> <p>Die Zahlen der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg weisen seit 2010, dem Beginn Verkehrsmonitorings, tendenziell einen Rückgang des Verkehrs an der Zählstelle 81877 am Ortseingang von Miedelsbach auf der Landesstraße 1148 auf. Beim Verkehrsmonitoring wird mit mobilen elektronischen Zählstellen mindestens einmal in 5 Jahren an einer Zählstelle gemessen. In den Jahren dazwischen wird der Wert an diesem Messpunkt in Relation zu umliegenden Messpunkten fortgeschrieben.</p> <p>Die Ergebnisse der Zählstelle vor Miedelsbach (Quelle: Verkehrsmonitoring der Straßenverkehrszentrale 2010-2015) lauten:</p> <p>2010: 14.177 Zählung 2011: 13.600 Zählung 2012: 13.448 Fortschreibung 2013: 13.336 Fortschreibung 2014: 9.326 Zählung (der „drastische“ Rückgang des Verkehrs lässt sich auf die Baustelle und damit einhergehende Sperrung in Rudersberg zurückführen) 2015: 9.363 Fortschreibung.</p> <p>Die Lärmkartierung und Auswertung erfolgt nach den Vorgaben der EU-Umgebungsrichtlinie und nach den dafür geschaffenen Rechenverfahren (Straße: VBUS).</p>	
--	--	---	--

<p>4.1 Verkehrsstärken, Geschwindigkeiten und Emissionspegel</p> <p>Die Darstellung in Kapitel 5.1 des LAP widerspricht den Angaben im o.g. Zitat von Seite 9 des LAP. Denn nach den Angaben in Kapitel 5.1 wurden die Angaben aus der LUBW Lärmkartierung nur für die B 29 entnommen.</p> <p><i>„Für die weiteren Straßenabschnitte wurden die Zahlen aus der Verkehrszählung im Rahmen der Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplans für die Stadt Schorndorf durch gevas humberg & partner / BIT Ingenieure 2015 übernommen [22].“</i> (Vgl. Soundplan GmbH (2016): Lärmaktionsplan 2016, Große Kreisstadt Schorndorf, S. 10 Anmerkung: Die Untersuchung von gevas-Ingeniere und BIT Ingenieure: Stadt Schorndorf – Aufbereitung der Verkehrsdaten für die Lärmaktionsplanung – Verkehrsuntersuchung Ergebnisbericht vom 16.02.2016 wurde von der Stadt Schorndorf trotz eines am 11.11. gestellten UIG-Antrages nicht zur Verfügung gestellt).</p> <p>Die Daten aus der Verkehrszählung im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans wurden nach den Vorgaben der RLS-90 aufbereitet. Die in Tabelle 1 dargestellten Kennziffern bilden die Grundlage für die weiteren Berechnungen. Zwar fehlen im LAP Angaben dazu wie der Lkw-Anteil über 2,8t ermittelt wurde. Am 17.11. wurden durch die Stadtverwaltung jedoch Informationen zur Ermittlung dieser Anteile zur Verfügung gestellt, die dies erläutern (Vgl. E-Mail von Stadtverwaltung Schorndorf (17.11.2016). Anmerkung: Aus den Angaben geht hervor, dass die Ermittlung der Anteilswerte der üblichen Vorgehensweise entspricht).</p>	<p>Die genannte Widersprüchlichkeit liegt nicht vor.</p>	
---	--	--

<p>Tabelle 1: Kennziffern für die Berechnung nach RLS-90</p> <p>Quelle: Soundplan (2016): Lärmaktionsplan 2016, Große Kreisstadt Schorndorf, S. 12</p> <p>Bezogen auf Miedelsbach wurden den Berechnungen, die in Tabelle 2 dargestellten Verkehrszahlen zugrunde gelegt. Da in der Haubersbronner Straße auf einem Teilstück heute schon Tempo 30 km/h angeordnet ist, wäre zu erwarten gewesen, dass auch für diesen Abschnitt die Emissionspegel angegeben werden. Es muss geprüft werden, ob für den Abschnitt der Haubersbronner Straße auf dem Tempo 30 km/h ausgewiesen ist, die Berechnung korrekt erfolgt ist.</p> <p>Tabelle 2: Abschnittsbezogene Kennziffern für die Berechnung nach RLS-90</p> <p>Quelle: Soundplan (2016): Lärmaktionsplan 2016, Große Kreisstadt Schorndorf, Anlage 1, S. 3. * Verkehrsdaten stammen aus der Lärmkartierung der LUBW</p> <p>Wie bereits ausgeführt, erschließt sich nicht, warum für Miedelsbach keine aktuellen Daten der Verkehrszählungen im Rahmen des VEP verwendet wurden. Denn auch nach den Angaben in Anlage 1 stammen diese aus der Lärmkartierung.</p> <p>Am 23.11.16 wurde von der Stadtverwaltung ein Datenblatt zur Verfügung gestellt, das die Angaben zu zwei Zählungen am Kreisel südlich von Miedelsbach zeigt. Dort werden die aus Zählwerten hochgerechneten DTVw-Werte angegeben für zwei Zeitpunkte angegeben (vgl.</p>		
--	--	--

<p>Abb. 1). In der Begleit-E-Mail wird, da dies aus der Abbildung nicht ersichtlich ist, angegeben, dass die Zählung am 23.10.2014 erfolgt ist. Der Bezugstag der zweiten Zählung wurde nicht angegeben.</p> <p>Abbildung 1: Verkehrszählung am 23.10.14 am Kreisel südl. Miedelsbach</p> <p>Quelle: E-Mail Stadtverwaltung Schorndorf (23.11.2016)</p> <p>Rechnet man die in Abbildung 2 angegebenen DTVw-Werte in DTV-Werte um, so ergeben sich etwas geringere Werte als in Tabelle 1 dargestellt (13.948 bzw. 13.851 Kfz/24h) (Vgl. Rechnet man die DTVw-Werte, mit der Annahme, dass diese etwa 10 % über den DTV-Werten liegen, in DTV-Werte um ergeben sich für die Haubersbronner Straße südlich von Miedelsbach 13.948 bzw. 13.851 Kfz/24h).</p> <p>Um die Werte hätten auch die aktuellen Daten aus dem Verkehrsmonitoring 2015: Amtliches Endergebnis für 1-bahnig, 2-streifige Landesstraßen in Baden-Württemberg verwendet werden können.</p> <p>In Tabelle 3 sind die aktuellen Daten des Verkehrsmonitorings für das Jahr 2015 dargestellt. Danach beträgt die Verkehrsbelastung im Jahr 2014 9.340 Kfz/24h und 2015 9.363 Kfz/24h. Tabelle 3: Verkehrsbelastungen auf der L 1148</p> <p>Quelle: Bast (2016): Verkehrsmonitoring 2015, S. 104, http://www.svz-bw.de/info_vm.html</p> <p>Vergleicht man die Angaben in Tabelle 3 mit den</p>		
--	--	--

	<p>Angaben in Tabelle 2 so ist erkennbar, dass danach der Verkehr auf der L 1148 deutlich zurückgegangen ist und der in Tabelle 2 genannte DTV-Wert von 14.010 Kfz/24h um 4.647 Kfz/24h größer ist, als der Wert aus dem Verkehrsmonitoring. Der Widerspruch zwischen den Angaben in Tabelle 2 und Abbildung 1 im Verhältnis zu Tabelle 3 muss aufgeklärt werden.</p> <p>Die Angaben im Verkehrsmonitoring könnten durch die Sanierung der Ortsdurchfahrt Rudersberg, durch die es zu Verkehrsbeeinträchtigungen mit (Voll-)Sperrungen und umfangreichen Umleitungsstrecken zu folgenden Zeiten kam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bauabschnitt: 17.08.2012 bis 24.07.2013 2. Bauabschnitt: 23.04.2014 bis 19.12.2014 (Teilabschnitt: 1 bis 3) und 19.01.2015 bis 27.03.2015 (Teilabschnitt: 4) beeinflusst worden sein. <p>Um die widersprüchlichen Angaben zu prüfen, sollte eine aktuelle Kontrollzählung durchgeführt werden.</p> <p>Denn wenn die Daten des Verkehrsmonitorings zutreffen, müssen für Miedelsbach die Kennziffern für die Berechnung nach RLS-90 neu ermittelt und anschließend die Lärmkarten für Miedelsbach neu erstellt werden.</p> <p>Denn die Berechnung der Lärmbelastung mit der Verkehrsbelastung von 14.010 Kfz/24h führt zu höheren Lärmpegeln. Die aktuelle Verkehrsbelastung ist nach den Angaben des Verkehrsmonitorings aber wesentlich geringer.</p>		
	4.2 Vorhandene Lärmschutzeinrichtungen und Maßnahmen	Kenntnisnahme	

	<p>Bezogen auf Miedelsbach wird im LAP angegeben, dass auf einem kurzen Straßenabschnitt im Kurvenbereich der Ortsdurchfahrt, die eine Gefahrenstelle darstellt, eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h besteht. Im Kurvenbereich besteht zusätzlich ein Gefälle in Fahrtrichtung Rudersberg. Aus Anlage 1 des LAP (vgl. a. Tab. 2) ist nicht erkennbar, ob dies bei der Berechnung berücksichtigt wurde.</p>		
	<p>5. Lärmkartierung und Auswertung nach EU-Umgebungsrichtlinie</p> <p>Die Vorgaben der EU-Umgebungsrichtlinie und die Umsetzung in deutsches Recht erfordern zwei unterschiedliche Berechnungsverfahren, die zu unterschiedlichen und nicht vergleichbaren Ergebnisse führen.</p> <p>Nach dem Berechnungsverfahren der EU-Umgebungsrichtlinie (VBUS) werden die drei Zeitbereiche day (6 bis 18 Uhr), evening (18 bis 22 Uhr) und night (22 bis 6 Uhr) unterschieden. Die drei Zeitbereiche werden zu einem gewichteten 24-Stunden-Pegel zusammengefasst (LDEN). Zusätzlich wird für den Nachtzeitraum der Pegel LNight angegeben.</p> <p>Nach den Vorgaben des MVI sind Lärmaktionspläne für alle Bereiche aufzustellen in denen ein LDEN > 55 dB(A) und ein LNight > 50 db(A) ermittelt wird. Vordringlicher Handlungsbedarf besteht in Bereichen, wo der LDEN > 70 dB(A) und der LNight > 65 db(A) ist. Die Lärmbelastung wird in 4 m Höhe über Gelände berechnet und in Rasterlärmkarten für den LDEN und den LNight dargestellt. Auf der Grundlage der Lärmkarten ist nach der EU-</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	

	Umgebungsrichtlinie, die Zahl der vom Lärm betroffenen Menschen zu ermitteln sowie die betroffene Fläche.		
	<p>5.1 Zahl der betroffenen Flächen und Einwohner in Miedelsbach</p> <p>Von Lärmwerten aus denen sich ein vordringlicher Handlungsbedarf ergibt sind in Miedelsbach durch einen LDEN > 65 dB(A) 120 Personen und durch einen LNight > 65 db(A) 10 Personen betroffen (vgl. Tab. 4).</p> <p>Tabelle 4: Einwohnerstatistik nach EU-Umgebungsrichtlinie</p> <p>Quelle: Soundplan (2016): Lärmaktionsplan 2016, Große Kreisstadt Schorndorf, S. 15</p> <p>Die Flächenstatistik für Miedelsbach ist in Tabelle 5 dargestellt. Von Lärmbelastungen > 65 dB(A) LDEN ist eine Fläche von 0,25 km² betroffen. Auf dieser Fläche befinden sich nach Tabelle 64 Wohnungen und zwei Schulgebäude der Grundschule Miedelsbach (Es gibt nicht zwei Schulen in Miedelsbach, die Angabe kann sich nur auf die betroffenen Gebäude beziehen).</p> <p>Von Lärmbelastungen > 65 dB(A) LNight ist eine Fläche von 0,06 km² betroffen. Auf dieser Fläche befinden sich 6 Wohnungen.</p> <p>Tabelle 5: Flächenstatistik nach EU-Umgebungsrichtlinie für Miedelsbach</p> <p>Quelle: Soundplan (2016): Lärmaktionsplan 2016, Große Kreisstadt Schorndorf, S. 16</p> <p>Betrachtet man die Angaben in Tabelle 4 und 5</p>	Kenntnisnahme	

	<p>gemeinsam, so ist erkennbar, dass sich aus der Einwohnerstatistik ergibt, dass in den 64 Wohnungen durchschnittlich 1,9 Personen je Wohnung von LDEN > 65 dB(A) betroffen sind. Nachts sind es 1,7 Personen je Wohnung die von LNight > 65 db(A) betroffen sind. Angaben zur Zahl der betroffenen Schüler, die von LDEN > 65 dB(A) betroffen sind gibt es im LAP nicht.</p>		
	<p>5.2 Wirkungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 auf 30 km/h auf Flächen und Einwohner in Miedelsbach</p> <p>Ziel der o.g. Statistiken ist es die Wirkungen einzelner Maßnahmen beurteilen zu können, indem die Betroffenheit ohne und mit Maßnahmen dargestellt wird. Zusätzlich ist es möglich, die Veränderung des Immobilienwertes ohne und mit Maßnahme zu berechnen und diese den Kosten für eine Maßnahme gegenüberzustellen. Außerdem ist es möglich die Gesundheitskosten zu berechnen, die durch zu hohe Lärmbelastungen entstehen. In Kapitel 10.2 des LAP werden die Ergebnisse diese Ermittlungen dargestellt, auf diese wird in Kapitel 8.1 dieser Stellungnahme Bezug genommen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	
	<p>5.3 Reduzierung der Immobilienverluste und Gesundheitskosten durch Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 auf 30 km/h auf</p> <p>Die Angaben im LAP zu den Immobilienverlusten und Gesundheitskosten beziehen sich nur auf die Stadt Schorndorf insgesamt. Zwar werden in Anlage II die Berechnungsgrundlagen genannt. Da die Angaben zur Lärmbelastung aber nicht in 1 dB(A)-Schritten erfolgen, kann der Nutzen der Lärmreduzierung nicht für Miedelsbach berechnet werden. Denn im LAP gibt es für</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	

	<p>Miedelsbach nur Angaben in 5 dB(A)-Schritten (vgl. Tab. 4).</p> <p>Der Wertverlust von Immobilien lässt sich nach den Angaben im LAP für Schorndorf insgesamt durch die einfache Maßnahme der Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h um 385.000 € pro Jahr verringern. Die Gesundheitskosten reduzieren sich um 122.150 € (Vgl. Soundplan (2016): Lärmaktionsplan 2016, Große Kreisstadt Schorndorf, S. 37). Daraus ergibt sich ein volkswirtschaftlicher Nutzen der Geschwindigkeitsreduzierung von jährlich etwa 500.000 €.</p>		
	<p>6. Berechnung des Straßenverkehrslärms nach RLS-90</p> <p>Nach dem Kooperationserlass des MVI von 2012, indem die Rahmenbedingungen zur Durchsetzung von straßenbaulichen und straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen gegenüber den Baulasträgern festgelegt werden, müssen die Berechnungen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) erfolgen.</p> <p>Die Berechnungen nach den Richtlinien erfolgen getrennt für den Tageszeitraum von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr und die Nacht (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr). Der Beurteilungspegel von Straßen wird in den RLS-90 aus der Verkehrsstärke (durchschnittlicher täglicher Verkehr, DTV), dem Lkw-Anteil, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Art der Straßenoberfläche und der Steigung bestimmt.</p> <p>Ein Lärmzuschlag für Straßensteigungen oder Gefälle erfolgt bei Gradienten von mehr als 5 %. Die Lärmbewertung nach der RLS-90 erfolgt für</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	

<p>jedes Stockwerk und nicht nur in 4m über Gelände, wie bei der VBUS. Dadurch lassen sich die Lärmpegel an Fassaden differenzierter ermitteln.</p> <p>Voraussetzung für die Durchführung von straßenbaulichen Maßnahmen, wie beispielsweise den Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags ist, dass die Immissionsgrenzwerte für die Lärmsanierung überschritten werden.</p> <p>Für Landesstraßen wurden mit Einführungsschreiben des MVI vom 22.1.2016 die Immissionsgrenzwerte für die Lärmsanierung noch einmal um 2 dB(A) abgesenkt. Das bedeutet, dass an Landesstraßen in Baden-Württemberg die in Tabelle 6 genannten Immissionsgrenzwerte zu beachten sind.</p> <p>Tabelle 6: Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung an Landesstraßen</p> <p>Quelle: Veränderte Darstellung nach Soundplan (2016): Lärmaktionsplan 2016, Große Kreisstadt Schorndorf, S. 17</p> <p>Da die Angaben zu den betroffenen Einwohnern nur in 5 dB(A)-Schritten vorliegen (vgl. Tab. 4), ist bezogen auf Landesstraße L 1148 in der Ortsdurchfahrt von Miedelsbach nicht erkennbar, wie viele Einwohner von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte betroffen sind. Denn dort gelten die Grenzwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts bzw. für die Grundschule der Wert von 65 dB(A) tags. Da auch im Bereich der Grundschule die Immissionsgrenzwerte für die Lärmsanierung überschritten werden (vgl. Abb.</p>		
--	--	--

<p>1), ergibt sich daraus ein erhöhter Handlungsbedarf zum Schutz der Kinder und Lehrer.</p> <p>Im Gegensatz zum „Tenor“ des Einführungsschreibens des MVI vom 22.1.2016 ist im Kooperationserlass des MVI von 2013 festgelegt, dass straßenbaulich und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen erst bei Werten über 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in Betracht kommen. Dort wird erläuternd ausgeführt:</p> <p><i>„Liegen die Beurteilungspegel für eine große Zahl von Betroffenen über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen der Behörden zum Einschreiten. Eine Pflicht, also eine Ermessensreduzierung auf Null ist aber nicht grundsätzlich gegeben. Bei einer Überschreitung der Werte um 3 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.“</i> (Vgl. MVI (23.3.2012): Kooperationserlass, S. 6).</p> <p>Damit wird die Pflicht zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen in einen Bereich verschoben, der 8 dB(A) über den Immissionsgrenzwerten für die Lärmsanierung an Landesstraßen liegt. Diese Aussage vom Kooperationserlass aus dem Jahr 2013, passt nicht zur Zielsetzung des MVI, die zur Absenkung der Immissionsgrenzwerte für Landesstraßen im Januar 2016 geführt hat.</p> <p>Im LAP wird unter Bezug auf den Kooperationserlass darauf hingewiesen (s. o.g. Zitat), dass eine Pflicht zur</p>		
--	--	--

<p>Anordnung/Durchführung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erst bei Werten über 73 dB(A) tags und 63 dB(A) nachts besteht.</p> <p>Anschaulich wird im LAP an einem Beispiel der Unterschied zwischen straßenbaulichen und straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erläutert:</p> <p><i>„Das bedeutet, dass z.B. der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags bereits bei einer Belastung von über 65/55 dB(A) (Tag/Nacht) erfolgen kann, die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung jedoch erst bei einer Überschreitung von 70/60 dB(A) (Tag/Nacht).“</i> (Soundplan (2016): Lärmaktionsplan 2016, Große Kreisstadt Schorndorf, S. 18).</p> <p>Die kartographische Darstellung der aktuellen Lärmbelastung nach RLS-90 im LAP Schorndorf orientiert sich an den o.g. Vorgaben (vgl. Abb. 2).</p> <p>Abbildung 2: Lärmpegel an Fassaden Tag nach RLS-90</p> <p>Quelle: Soundplan (2016): Lärmaktionsplan 2016, Große Kreisstadt Schorndorf, S. 18</p> <p>Betrachtet man die Lärmbelastung in Miedelsbach am Tag so ist erkennbar, dass an 27 Gebäuden der Auslösewert von 65 dB(A) bzw. 67 dB(A) tags überschritten wird.</p> <p>Der Wert von 70 dB(A) (Handlungsbedarf) wird an 21 Gebäuden und von 73 dB(A) tags (dringender Handlungsbedarf) an 7 Gebäuden</p>		
--	--	--

<p>übertroffen (vgl. Abb. 3).</p> <p>Abbildung 3: Lärmpegel an Fassaden am Tag nach RLS-90</p> <p>Quelle: Soundplan (2016): Lärmaktionsplan 2016, Große Kreisstadt Schorndorf, Karte 3/1</p> <p>Nachts wird an 21 Gebäuden der Auslösewert von 55 dB(A) bzw. 57 dB(A) nachts überschritten. Der Wert von 60 dB(A) (Handlungsbedarf) wird an 23 Gebäuden und von 63 dB(A) nachts (dringender Handlungsbedarf) an 13 Gebäuden übertroffen (vgl. Abb. 4).</p> <p>Abbildung 4: Lärmpegel an Fassaden in der Nacht nach RLS-90</p> <p>Quelle: Soundplan (2016): Lärmaktionsplan 2016, Große Kreisstadt Schorndorf, Karte 3/2</p> <p>Aus Abbildung 3 und 4 ist ersichtlich, dass die stärkste Lärmbelastung an der Landesstraße im Bereich zwischen Bronnfeldstraße und Tannbachstraße auftritt. Hier besteht die Pflicht zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen. Handlungsbedarf besteht für zahlreiche Gebäude ab der Freiburgstraße bis zur Straße „Im Hiller“. Die Grenzwerte der Lärmsanierung werden auf der gesamten Ortsdurchfahrt überschritten.</p> <p>An der Darstellung der Lärmbelastung in Karte 3/1 und Karte 3/2 des LAP ist zu bemängeln, dass die absolute Lärmbelastung an den Fassaden nicht dargestellt ist und diese auch nicht in den Anlagen ersichtlich ist. Dadurch ist nicht erkennbar, in welchem Ausmaß die Werte</p>		
--	--	--

	jeweils überschritten werden.		
	<p>7. Maßnahmen zur Lärminderung</p> <p>Im LAP wird in Kapitel 9 eine Übersicht über mögliche Maßnahmen zur Lärminderung gegeben (Soundplan (2016): Lärmaktionsplan 2016, Große Kreisstadt Schorndorf, S. 20, 21). Diese werden unterschieden in aktive und passive Maßnahmen, planerische und organisatorische Maßnahmen sowie weitere mögliche Maßnahmen (wie z.B. ÖPNV-Förderung, Ausbau Radwegenetz, Förderung E-Bikes bzw. Car-Sharing).</p> <p>Für einzelne Maßnahmen werden die Minderungswirkungen genannt, so führt beispielsweise eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h zu einer Verringerung der Lärmbelastung um 2 bis 3 dB(A). Durch den Einbau eines lärmarmen Asphalts ist innerorts nach den Angaben im LAP eine Lärmreduzierung von mindestens 3 dB(A) möglich. Es muss darauf hingewiesen werden, dass die Wirksamkeit einer solchen Maßnahme zeitlich begrenzt ist.</p> <p>Die Lärmreduktion durch die Sperrung für LKW wird in Abhängigkeit vom Anteil am Gesamtverkehr mit 5 bis 6 % angegeben (Soundplan (2016): Lärmaktionsplan 2016, Große Kreisstadt Schorndorf, S. 21).</p>	Kenntnisnahme	
	<p>8. Entwurf der Maßnahmenplanung</p> <p>In Kapitel 10 werden für einzelne Bereiche Maßnahmenvorschläge vorgestellt, die in Absprache mit der Stadtverwaltung erarbeitet wurden (Soundplan (2016): Lärmaktionsplan 2016, Große Kreisstadt Schorndorf, S. 22).</p>	Die aktuellen Maßnahmen des LAP lassen eindeutig erkennen, für welche Straßenabschnitte und welche Zeitbereiche Tempo 30 als LAP-Maßnahme festgelegt werden soll.	

	<p>Der Maßnahmenvorschlag 1 bezieht sich auf die Einführung von Tempo 30 km/h und/oder die Erneuerung des Fahrbahnbelags (nach dem Stand der Technik, Reduzierung je nach Belagsart ca. 2 bis 5 dB(A)) in zahlreichen Straßen im Innenstadtgebiet. Da sich die Karten immer auf den Nachtbereich beziehen geht aus der Darstellung nicht eindeutig hervor, ob die Einführung von Tempo 30 km/h ganztags vorgeschlagen wird oder nur für die Nacht.</p>		
	<p>8.1 Maßnahmenplanung für Miedelsbach</p> <p>Im Maßnahmenvorschlag 4 werden ebenfalls unter Bezug auf die Belastungskarte für die Nacht Maßnahmen für Miedelsbach vorgeschlagen (Soundplan (2016): Lärmaktionsplan 2016, Große Kreisstadt Schorndorf, S. 34). Neben der Ausweitung des bestehenden etwa 200m langen Tempo 30 km/h Bereichs wird zusätzlich die Erneuerung des Fahrbahnbelags (nach dem Stand der Technik, Reduzierung je nach Belagsart ca. 2 bis 5 dB(A)) vorgeschlagen sowie die Prüfung auf Realisierung einer Umgehungsstraße. Begründet wird dies mit der in Abbildung 4 dargestellten Belastungssituation in der Nacht.</p> <p>Die Auswirkungen der Maßnahmen werden in einer Einwohnerstatistik für 5 dB(A)-Klassen dargestellt (vgl. Tab. 7). Danach kommt es durch Tempo 30 km/h zu einer deutlichen Entlastung der betroffenen Anwohner. Von LDEN > 70 dB(A) sind bei Tempo 30 km/h keine Einwohner mehr betroffen, bei Tempo 50 km/h sind es 60 Einwohner. Von LDEN > 65 dB(A) sind bei Tempo 30 km/h 90 Einwohner betroffen, bei Tempo 50 km/h sind es 120 Einwohner. Nachts gibt es bei Tempo 30 km/h keine Einwohner die durch LNight > 65 db(A) belastet sind. Bei</p>	<p>Die aktuellen Maßnahmen des LAP legen in verschiedenen Bereichen als Maßnahme Tempo 30, jedoch nicht den Einbau lärmarmen Asphalt fest. Die Wirkung der Maßnahme ist in der Maßnahmenbeschreibung dargestellt.</p>	

	<p>Tempo 50 km/h sind es 10 Einwohner (vgl. Tab. 7).</p> <p>Tabelle 7: Einwohnerstatistik nach EU-Umgebungsrichtlinie</p> <p>Quelle: Veränderte Darstellung nach Soundplan (2016): Lärmaktionsplan 2016, Große Kreisstadt Schorndorf, S. 36</p> <p>Die Veränderungen der flächenhaften Verlärmung bei Tempo 30 km/h werden nicht ausgewiesen. Aus Tabelle 5 lässt sich in Verbindung mit Tabelle 4 aber erkennen, dass auch die flächenhafte Lärmbelastung zurückgeht, da es keine Flächen mehr gibt, die von Lärmbelastungen > 75 dB(A) LDEN und von > 65 dB(A) LNight betroffen sind.</p> <p>Dies zeigt die erheblichen positiven Wirkungen der Maßnahme auf der etwa 750m langen Ortsdurchfahrt (von der Rudersberger Straße 60 bis zur Haubersbronner Straße 45). Die Maßnahme sollte deshalb kurzfristig in der gesamten Ortsdurchfahrt umgesetzt werden, wie bereits vom Ortschaftsrat Miedelsbach im Herbst 2014 gefordert (Vgl. http://www.stuttgarterzeitung.de/inhalt.schorndorf-zoegerliche-abhilfe-gegen-laerm.432f4edd-5e45-496b-923c-1546002834d2.html).</p> <p>Im LAP fehlt eine Darstellung aus der die konkrete Belastung bei Tempo 30 km/h für den Tag und Nachtbereich an den einzelnen Gebäuden erkennbar ist. Nur so könnte die Wirksamkeit der Maßnahme differenziert betrachtet werden. Aus den Angaben im LAP ist nicht erkennbar, ob es nach der Einführung von Tempo 30 km/h noch Gebäude gibt an denen</p>		
--	--	--	--

<p>die Werte von 73 dB(A) tags und 63 dB(A) nachts überschritten werden.</p> <p>Da zusätzlich der Einbau von lärmarmem Asphalt vorgeschlagen wird, könnte es sein, dass Tempo 30 km/h nicht ausreicht, um an allen Gebäuden die Werte des dringenden Handlungsbedarfs zu unterschreiten. Da beide Maßnahmen in Kombination vorgeschlagen werden, wäre zu erwarten gewesen, dass im LAP auch die Wirkungen für beide Maßnahmen zusammen konkret angegeben werden.</p> <p>Nur so haben die Anwohner die Möglichkeit die Belastungssituation nach der Umsetzung beider Maßnahmen zu beurteilen. Eine solche Darstellung muss vorgelegt werden, um die Wirkungen der Maßnahmen beurteilen zu können.</p> <p>Unabhängig davon ist festzuhalten, dass sich bereits mit der Maßnahme Tempo 30 km/h eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation ergibt.</p> <p>Die Prüfung des Baus einer Ortsumgehung erfolgt im Rahmen eines LAP üblicherweise erst dann, wenn sich herausstellt, dass eine wirksame Lärmreduktion mit anderen Maßnahmen nicht möglich ist. Auch aus diesem Grund ist die Darstellung der Belastungssituation nach Durchführung der o.g. Maßnahmen notwendig, damit eine belastbare Entscheidungsgrundlage gegeben ist.</p> <p>Wie bereits in Kapitel 5 dargestellt, müssen die Eingangsdaten für die Lärmberechnungen und die Ableitung der 2,8t-LKW-Anteile überprüft werden und in der Folge die Berechnungen für Miedelsbach neu durchgeführt werden.</p>		
---	--	--

	<p>8.2 Nicht geprüfte Maßnahmen für Miedelsbach</p> <p>Da im LAP zumindest in allgemeiner Form auch die Maßnahmen für den ÖPNV angesprochen werden, wäre zu erwarten gewesen, dass analog zur vorgeschlagenen Prüfung zur weiteren Förderung des ÖPNV in der Innenstadt auch eine verbesserte Anbindung der Ortsteile durch den Busverkehr sowie die Taktverdichtung der Wieslaufalbahn zur Prüfung vorgeschlagen wird.</p>	<p>Mögliche Maßnahmen hinsichtlich des ÖPNV wurden umfassend im Zuge der Erstellung des am 22.06.2017 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Schorndorf untersucht und diskutiert. Der vorliegende Lärmaktionsplan konzentriert sich demgegenüber auf straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche lärmindernde Maßnahmen. Die Belange des ÖPNV wurden im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplans mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt.</p>	
	<p>8.3 Kosten für die Maßnahmen</p> <p>Im LAP wird darauf hingewiesen, dass noch keine konkrete Kostenermittlung durchgeführt wurde. Die Kosten für die Aufstellung von Verkehrsschildern (30 km/h) werden als gering angegeben. Für Lärmschutzfenster werden, da die Kosten von der notwendigen Schallschutzklasse abhängen, keine Angaben getroffen.</p> <p>Die Kosten für lärmarmen Fahrbahnbelag werden mit 10 bis 15 % Mehrkosten gegenüber dem Standardbelag angegeben. Im LAP wird auf die Fördermöglichkeiten für den Einbau solcher Beläge hingewiesen.</p>	<p>Der LAP sieht nicht den Einbau von Lärmschutzfenstern als Maßnahme vor. Schon deshalb bedarf es insofern keiner Angaben.</p>	
	<p>8.4 Kosten-Nutzen-Analyse für einzelne Maßnahmen in Miedelsbach</p> <p>Aufgrund der fehlenden Angaben zu den konkreten Auswirkungen in 1 dB(A)-Schritten bzw. die konkreten Angaben der Belastung an der Fassade, sind die Wirkungen der Geschwindigkeitsreduzierung nicht exakt erkennbar.</p> <p>Dies gilt auch für die Wirkung des Einbaus eines</p>	<p>Von Rechts wegen bedurfte es im Zuge der Auslegung des Entwurfes des LAP insbesondere nicht der geforderten Angaben zu konkreten Auswirkungen in 1-dB(A)-Schritten. Im Übrigen enthalten die aktuellen Maßnahmen keine Kombination mehrerer Maßnahmen für den Bereich Miedelsbach mehr.</p>	

	<p>lärmmarmen Asphalts auf der Landesstraße in Miedelsbach. Dazu fehlen jegliche Angaben.</p> <p>Auch fehlt die Darstellung der Wirkungen bei der Durchführung beider Maßnahmen. Da beide Maßnahmen in Kombination vorgeschlagen werden, ist dies eine notwendige Grundlage zur Beurteilung, die im Rahmen des LAP noch vorgelegt werden muss, damit die Wirkungen auch im Verhältnis zu den Kosten beurteilt werden können.</p>		
	<p>9. Zusammenfassung</p> <p>Die grundsätzliche Vorgehensweise bei der Erstellung des Berichts entspricht dem vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) empfohlenen Ablauf der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Folgende Punkte erfordern jedoch für den Bereich von Miedelsbach eine Überarbeitung des LAP:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Berechnungen des LAP für Miedelsbach beruhen auf einem DTV-Wert von 14.010 Kfz/24h, der der Lärmkartierung Stufe II entnommen wurden. Das Bezugsjahr für die Lärmkartierung Stufe 2 ist das Jahr 2011 bzw. 2010. Warum für einen Lärmentwicklungsplan im Jahr 2016 auf so alte Daten zurückgegriffen wird, ist nicht nachvollziehbar. Nach Angaben der Stadtverwaltung wurde dagegen auf eine Verkehrszählung vom Oktober 2014 zurückgegriffen, die zu ähnlichen Ergebnissen kommt. Es ist im LAP die den Berechnungen zugrunde liegende Datenquelle, eindeutig zu nennen. • Nach aktuellen Daten aus dem 	<p>Gegenüber den vorstehenden Ausführungen neue Gesichtspunkte, die eine Stellungnahme erforderlich machen, enthält die Zusammenfassung nicht. Hinsichtlich der wiederholten Gesichtspunkte wird auf obenstehende Stellungnahmen verwiesen.</p>	

<p>Verkehrsmonitoring 2015: Amtliches Endergebnis für 1-bahnig, 2-streifige Landesstraßen in Baden-Württemberg, beträgt die Verkehrsbelastung im Jahr 2014 9.340 Kfz/24h und 2015 9.363 Kfz/24h. Die Angaben im Verkehrsmonitoring könnten durch die Sanierung der Ortsdurchfahrt Rudersberg, beeinflusst worden sein. Um die widersprüchlichen Angaben zu prüfen, sollte eine aktuelle Kontrollzählung durchgeführt werden. Denn der im LAP verwendete Wert von 14.010 Kfz/24h ist um 4.647 Kfz/24h größer ist, als der Wert aus dem Verkehrsmonitoring des Landes Baden-Württemberg von 2015. Es muss geklärt werden, warum die Werte so stark von einander abweichen.</p> <ul style="list-style-type: none">• Grundsätzlich wäre zu erwarten gewesen, dass im Rahmen der Verkehrszählungen zum Verkehrsentwicklungsplan auch in der Ortsdurchfahrt von Miedelsbach gezählt wird.• Dies kann bedeuten, dass für Miedelsbach die Kennziffern für die Berechnung nach RLS-90 neu ermittelt werden müssen. Anschließend müssten die Lärmkarten für Miedelsbach neu erstellt werden. Denn die Berechnung der Lärmbelastung mit der Verkehrsbelastung von 14.010 Kfz/24h führt zu wesentlich höheren Lärmpegeln, als mit den Angaben des Verkehrsmonitorings von 2015.• Bezogen auf Miedelsbach wird angegeben, dass auf einem kurzen Straßenabschnitt im Kurvenbereich der Ortsdurchfahrt, die eine Gefahrenstelle darstellt, eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h besteht. Im Kurvenbereich besteht zusätzlich ein Gefälle in Fahrtrichtung Rudersberg. Aus Anlage 1 des LAP ist nicht erkennbar, ob dies bei der		
---	--	--

	<p>Berechnung berücksichtigt wurde.</p> <ul style="list-style-type: none">• An der Darstellung der Lärmbelastung in Karte 3/1 und Karte 3/2 des LAP ist zu bemängeln, dass die absolute Lärmbelastung an den Fassaden nicht dargestellt ist und diese auch nicht in den Anlagen ersichtlich ist. Dadurch ist nicht erkennbar, in welchem Ausmaß die Werte jeweils überschritten werden. Zudem kann die Wirkung der Maßnahmen nicht konkret für die Gebäude angegeben werden. <p>Im Maßnahmenvorschlag 4 werden unter Bezug auf die Belastungskarte für die Nacht Maßnahmen für Miedelsbach vorgeschlagen (Soundplan (2016): Lärmaktionsplan 2016, Große Kreisstadt Schorndorf, S. 34). Neben der Ausweitung des bestehenden etwa 200m langen Tempo 30 km/h Bereichs wird zusätzlich die Erneuerung des Fahrbahnbelags (nach dem Stand der Technik, Reduzierung je nach Belagsart ca. 2 bis 5 dB(A)) vorgeschlagen sowie die Prüfung auf Realisierung einer Umgehungsstraße.</p> <p>Die Auswirkungen der Maßnahmen werden in einer Einwohnerstatistik für 5 dB(A)-Klassen dargestellt. Danach kommt es durch Tempo 30 km/h zu einer deutlichen Entlastung der betroffenen Anwohner. Von LDEN > 70 dB(A) sind bei Tempo 30 km/h keine Einwohner mehr betroffen, bei Tempo 50 km/h sind es 60 Einwohner. Von LDEN > 65 dB(A) sind bei Tempo 30 km/h 90 Einwohner betroffen, bei Tempo 50 km/h waren es noch 120 Einwohner. Nachts gibt es bei Tempo 30 km/h keine Einwohner die durch LNight > 65 dB(A) belastet sind. Bei Tempo 50 km/h sind es 10 Einwohner (vgl. Tab. 7).</p>		
--	--	--	--

<p>Dies zeigt die positiven Wirkungen der Geschwindigkeitsbeschränkung in der Ortsdurchfahrt. Die Maßnahme sollte deshalb wie bereits vom Ortschaftsrat Miedelsbach im Herbst 2014 gefordert, kurzfristig in der gesamten Ortsdurchfahrt umgesetzt werden.</p> <p>Im LAP fehlt eine Darstellung aus der die konkrete Belastung bei Tempo 30 km/h für den Tag und Nachtbereich an den einzelnen Gebäuden erkennbar ist. Nur so könnte die Wirksamkeit der Maßnahme differenziert betrachtet werden. Aus den Angaben im LAP ist nicht erkennbar, ob es nach der Einführung von Tempo 30 km/h noch Gebäude gibt an denen die Werte von 73 dB(A) tags und 63 dB(A) nachts überschritten werden.</p> <p>Da im LAP zusätzlich der Einbau von lärmarmem Asphalt vorgeschlagen wird, könnte es sein, dass Tempo 30 km/h nicht ausreicht, um an allen Gebäuden die Werte des dringenden Handlungsbedarfs zu unterschreiten. Da beide Maßnahmen in Kombination vorgeschlagen werden, ist zu fordern, dass im LAP auch die Wirkungen für beide Maßnahmen zusammen konkret angegeben werden. Nur so haben die Anwohner die Möglichkeit die Belastungssituation nach der Umsetzung beider Maßnahmen zu beurteilen. Unabhängig davon ist festzuhalten, dass sich bereits mit der Maßnahme Tempo 30 km/h eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation ergibt.</p> <p>Die Prüfung des Baus einer Ortsumgehung erfolgt im Rahmen eines LAP üblicherweise erst dann, wenn sich herausstellt, dass eine wirksame Lärmreduktion mit anderen Maßnahmen nicht möglich ist. Auch aus diesem</p>		
---	--	--

	<p>Grund ist die Darstellung der Belastungssituation nach Durchführung der o.g. Maßnahmen notwendig, damit eine belastbare Entscheidungsgrundlage gegeben ist.</p> <p>Da im LAP auch die Maßnahmen für den ÖPNV angesprochen werden, wäre zu erwarten gewesen, dass analog zur vorgeschlagenen Prüfung zur weiteren Förderung des ÖPNV in der Innenstadt von Schorndorf auch eine verbesserte Anbindung der Ortsteile durch den Busverkehr sowie die Taktverdichtung der Wieslaufalbahn zur Prüfung vorgeschlagen wird.</p> <p>Kosten-Nutzen-Analyse für einzelne Maßnahmen in Miedelsbach</p> <p>Aufgrund der fehlenden Angaben zu den konkreten Auswirkungen in 1 dB(A)-Schritten bzw. die konkreten Angaben der Belastung an der Fassade, sind die Wirkungen der Geschwindigkeitsreduzierung nicht exakt erkennbar.</p> <p>Dies gilt auch für die Wirkung des Einbaus eines lärmarmen Asphalts auf der Landesstraße in Miedelsbach. Dazu fehlen jegliche Angaben.</p> <p>Auch fehlt die Darstellung der Wirkungen bei der Durchführung beider Maßnahmen. Da beide Maßnahmen in Kombination vorgeschlagen werden, ist dies eine notwendige Grundlage zur Beurteilung. Diese muss im Rahmen des LAP noch vorgelegt werden, damit die Wirkungen auch im Verhältnis zu den Kosten beurteilt werden können.</p>		
--	---	--	--

05	Beteiligte/r Nr. 5 • 28.11.2016		
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>bei der Kartierung der Göppinger Straße wurde festgestellt, dass der Schalldruckpegel in dB beim 24-Stunden-Wert > 75-80 dB ist. Aber das Haus Göppinger Str. 24 wurde bei der Auswertung des Lärmpegel an Fassaden (Tag) nur auf "gelb" gesetzt. Dies ist für mich als Betroffene mit direkter Wohnung zur Schiller-/Göppinger Str. sehr unverständlich! Da das Wohngebäude direkt an der Straße liegt und nicht mit 3 – 5 m Abstand - trifft der Lärm direkt auf die Fassade. Auch tagsüber fällt ein enormer Lärmpegel vor allem dadurch an, dass in diesem Straßenbereich enorm viele Autos/LKWs bremsen bzw. neu anfahren müssen (Einfahrt Treff-Discount; Abbiegung in obere Schillerstraße; Abbiegung Schiller- in Göppinger Str. und Anhalteverkehr durch die Fußgängerampel). Dieser Geräuschpegel unterscheidet sich doch sehr vom „normalen“ Durchfahrtslärm. Der Lärm der durch beschleunigende PKWs/LKWs entsteht ist ganz anders in seiner Schallfrequenz/Lärmzusammensetzung geartet als fließender Verkehr. Ich kann daher die Messungen nicht ganz nachvollziehen.</p> <p>Es kann doch nicht sein, dass nur die Autos am Ortsausgang nach Oberberken gezählt wurden, da fehlt doch sehr viel innerstädtischer Verkehr im Bereich Schiller-/Göppinger-/Löwensee-Straße.</p> <p>Leider kann ich aus dem vorgelegten Plan auch nicht herauslesen an welchen Wochentagen die "Messung" durchgeführt wurde!? Auch ist mir</p>	<p>Für den Lärmaktionsplan wurden die Bestandsverkehrsstärken getrennt nach DTV-Pkw- und -Lkw-Verkehr ermittelt. Eine, im Rahmen der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes, durchgeführte Videoverkehrszählung an Knotenpunkten im gesamten Stadtgebiet bildet dabei die wesentliche Datenbasis.</p> <p>Die Verkehrszählungen an den meisten Knotenpunkten erfolgten im Oktober und November 2014 als Kurzzeitmessungen mit Videotechnik. Den Lärmberechnungen nach den RLS-90 ist der jahresdurchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) mit einer Differenzierung nach Pkw und Lkw ab 2,8t zugrunde zu legen. Dazu ist eine Aufbereitung der Verkehrszählungen erforderlich.</p> <p>Zunächst wurden die Verkehrsmengen für Pkw (Pkw, Krad) und Lkw (Kleintransporter, Lkw, Bus, Sattelzug) ermittelt. Dabei wurden die Kleintransporter dem Lkw-Verkehr zugerechnet, um die Fahrzeugklasse Kfz >2,8t zu erfassen. Normalerweise werden diese Fahrzeuge dem Pkw-Verkehr zur Ermittlung der Fahrzeugklasse des Schwerverkehrs >3,5t zugerechnet.</p> <p>Im Anschluss wurden streckenbezogen aufgrund der Verkehrsfunktion die HBS-Tagesganglinientypen zugeordnet und mit den HBS-Ganglinienanteilen die Verkehrsmengen für Pkw und Lkw >2,8t für die gezählten Zeiträume von 06:00 – 10:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr auf den Tagesverkehr hochgerechnet.</p> <p>Die Umrechnung vom Tagesverkehr auf den</p>	<p>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</p>

	<p>von einer 24-Stunden Messung an der Fassade nichts bekannt, da sind wohl eher Berechnungen genommen worden als reale Messungen.</p> <p>Sowohl die nächtliche Lärmbelastung (gesundheitliche Beeinträchtigungen kann ich durch Aufwachen z.T. ab 3.00 Uhr bestätigen) als auch die tagsüber stattfindende Lärmbelastung rechtfertigt eine Einordnung in den roten Bereich [> 70 (75 GE) = Handlungsbedarf (MVI)] für Tag & Nacht! Der erneuerte Straßenbelag hat nur minimal zu einer Lärmreduzierung („Holpern“ von Anhängern fällt weg) beigetragen, es besteht weiterhin enormer Handlungsbedarf um gesundheitliche Auswirkungen zu minimieren.</p>	<p>DTV-Wert erfolgte nach dem im HBS beschriebenen Verfahren mit den entsprechenden Kennwerten für den jeweiligen Straßentyp (keine Stadtautobahn), den jeweiligen Erhebungstag, Erfassungszeitraum und Halbmonat differenziert nach den beiden Fahrzeugklassen. Als Sonntagsfaktor wurde pauschal 0,7 gewählt.</p> <p>Abschließend wurden je nach HBS-Tagesganglinientyp die Anteile für den Tages- (06:00 – 22:00 Uhr) und Nachtzeitraum (22:00 – 06:00 Uhr) für den Pkw- und Lkw-Verkehr $>2,8t$ und daraus der jeweilige Lkw-Anteil ermittelt.</p>	
06	Beteiligte/r Nr. 6 • 25.11.2016		
	<p>Es wird außerordentlich begrüßt, dass die Stadt endlich etwas gegen den Verkehrslärm unternimmt. Wir unterstützen als Betroffene nachdrücklich die Einführung von Tempo 30 in der Uhlandstraße. Gleichzeitig sind wir aber auch für Tempo 30 auf dem gesamten Stadtgebiet, als Beitrag zur allg. Lärmreduzierung. Dafür nehmen wir langsamere Fahrgeschwindigkeiten mit dem Auto gern in Kauf.</p> <p>Unsere Wohnung liegt oberhalb der Uhlandstraße auf der Höhe der Raible-Anlage. Es besteht direkter Sichtkontakt zur Uhlandstraße und damit auch direkter Lärmkontakt. Wir fühlen uns durch den Verkehrslärm tags- und besonders nachts sehr gestört und müssen die Fenster deshalb in der Regel geschlossen lassen, was vor allem im Sommer ein Problem ist.</p>	<p>Eine Festlegung von Tempo 30 im Lärmaktionsplan ist nur unter bestimmten rechtlichen Voraussetzungen und nur dann möglich, wenn die hierfür sprechenden Gründe unter Abwägung aller betroffenen Belange, insbesondere der Intensität der Lärmbelastung einerseits und den verkehrlichen Belangen andererseits, überwiegen. Gerade auf Hauptverkehrsstraßen wie der Uhlandstraße sind die Anforderungen aufgrund deren Verkehrsfunktion hoch.</p> <p>Eine generelle Festlegung von Tempo 30 für alle Straßen im Stadtgebiet wäre deshalb rechtlich nicht zulässig. Nach eingehender Abwägung, insbesondere angesichts der besonderen Verkehrsfunktion der Straße und der im Vergleich zu anderen Straßen nicht ganz so hohen Lärmbelastung, sieht die aktuelle Fassung des Lärmaktionsplans für die Uhlandstraße nicht mehr die Festlegung von</p>	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.

		Tempo 30 vor.	
07	Beteiligte/r Nr. 7 • 24.11.2016		
	<p>Ich bin auf die Verkehrsmengen im Lärmaktionsplan angesprochen worden. Warum sind die Verkehrsmengen Kfz niedriger im Lärmaktionsplan wie im VEP Verkehrsentwicklungsplan. Meines Erachtens ist der Unterschied nicht so bedeutend.</p>	<p>Für den Lärmaktionsplan wurden die Bestandsverkehrsstärken getrennt nach DTV-Pkw- und -Lkw-Verkehr ermittelt. Eine, im Rahmen der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes, durchgeführte Videoverkehrszählung an Knotenpunkten im gesamten Stadtgebiet bildet dabei die wesentliche Datenbasis.</p> <p>Die Verkehrszählungen an den meisten Knotenpunkten erfolgten im Oktober und November 2014 als Kurzzeitmessungen mit Videotechnik. Den Lärmberechnungen nach den RLS-90 ist der jahresdurchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) mit einer Differenzierung nach Pkw und Lkw ab 2,8t zugrunde zu legen. Dazu ist eine Aufbereitung der Verkehrszählungen erforderlich.</p> <p>Zunächst wurden die Verkehrsmengen für Pkw (Pkw, Krad) und Lkw (Kleintransporter, Lkw, Bus, Sattelzug) ermittelt. Dabei wurden die Kleintransporter dem Lkw-Verkehr zugerechnet, um die Fahrzeugklasse Kfz >2,8t zu erfassen. Normalerweise werden diese Fahrzeuge dem Pkw-Verkehr zur Ermittlung der Fahrzeugklasse des Schwerverkehrs >3,5t zugerechnet.</p> <p>Im Anschluss wurden streckenbezogen aufgrund der Verkehrsfunktion die HBS-Tagesganglinientypen zugeordnet und mit den HBS-Ganglinienanteilen die Verkehrsmengen für Pkw und Lkw >2,8t für die gezählten Zeiträume von 06:00 – 10:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

		<p>auf den Tagesverkehr hochgerechnet.</p> <p>Die Umrechnung vom Tagesverkehr auf den DTV-Wert erfolgte nach dem im HBS beschriebenen Verfahren mit den entsprechenden Kennwerten für den jeweiligen Straßentyp (keine Stadtautobahn), den jeweiligen Erhebungstag, Erfassungszeitraum und Halbmonat differenziert nach den beiden Fahrzeugklassen. Als Sonntagsfaktor wurde pauschal 0,7 gewählt.</p> <p>Abschließend wurden je nach HBS-Tagesganglinientyp die Anteile für den Tages-(06:00 – 22:00 Uhr) und Nachtzeitraum (22:00 – 06:00 Uhr) für den Pkw- und Lkw-Verkehr >2,8t und daraus der jeweilige Lkw-Anteil ermittelt.</p>	
08	Beteiligte/r Nr. 8 • 21.11.2016	<p>Für das Gebäude Friedrich-Ebert-Straße 14 wurde ein RLS-90-Pegel vom 64,1 dB(A) tags und 55,4 dB(A) nachts ermittelt.</p> <p>Der Wunsch einer Intensivierung der Verkehrsüberwachung zur Vermeidung von Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird zur Kenntnis genommen und den zuständigen Verkehrsüberwachungsbehörden mitgeteilt.</p> <p>Die Festlegung von Tempo 30 kommt für die Friedrich-Ebert-Straße nicht in Betracht, weil die rechtlichen Voraussetzungen hierfür, insbesondere eine Überschreitung der Ortsüblichkeitsschwelle, nicht vorliegen.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	<p>Jede lärmreduzierende Maßnahme in der Winnender Straße wäre eine Verbesserung der Wohnqualität in dem ansonsten sehr attraktiven Wohngebiet.</p> <p>Speziell die nächtlichen Beschleunigungsrennen in Richtung Schornbach sollten durch entsprechende Überwachung unterbunden werden.</p> <p>Ergänzend/Alternativ zur 30iger Zone würde ich auch die Erstellung eines Lärmschutzaunes begrüßen.</p>		

09	Beteiligte/r Nr. 9• 21.11.2016		
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>ich darf mich eben zum Aktionsplan Lärmschutz melden. Ich begrüße dieses Vorgehen und will an der Stelle als Anwohner der Schlichtener Straße eine Lanze für die Verkehrssicherheit und den Lärmschutz brechen.</p> <p>Es ist leider so, dass sogenannte Ein- und Ausfallstraßen von vielen Verkehrsteilnehmern – in Abhängigkeit der Fahrtrichtung – entweder schon sehr früh als Beschleunigungsmöglichkeit oder als verlängerten Verzögerungsstreifen verstanden werden. Fakt ist zumindest, dass die gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit in der oberen Schlichtener Straße deutlich über den Vorgaben der StVO liegt. Die angegebenen 50 km/h sind hier wohl eher die Ausnahme. Und meine ich, dass speziell im Bereich um das Krankenhaus in zweifacher Hinsicht die Geschwindigkeit aufgrund des Klinikbetriebes angepasst respektive reduziert gehört:</p> <p>Einmal aus Gründen der Verkehrssicherheit, wegen regelmäßig zufahrender und ausfahrender Rettungswägen.</p> <p>Und zum anderen wegen der Rekonvaleszenz der Patienten. Denn wenn "Moped-Manni" und "Porsche-Paul" schon unterhalb des Krankenhauses den Hahn aufreißt führt dies unweigerlich zu einer unschönen Lärmbelastung die sich auf die Genesung der Patienten in keinem Fall förderlich auswirken wird.</p> <p>Und ja natürlich stört mich das Thema im Haus 84 auch.</p>	<p>Im Bereich der Schlichtener Straße 84 gilt momentan eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Wird diese entsprechend der Einwendung verbreitet nicht beachtet, so sind primär Verkehrsüberwachungsmaßnahmen von den zuständigen Stellen zu ergreifen. Der Einwand wurde deshalb an die zuständigen Behörden mit der Bitte um Prüfung, ob Verkehrsüberwachungsmaßnahmen zu ergreifen sind, weitergeleitet.</p> <p>In dem vom Einwender beschriebenen Abschnitt der Schlichtener Straße, in dem die Rems-Murr-Klinik Schorndorf und das Gebäude des Einwenders liegen, kommt die Anordnung von Tempo 30 zwar mangels Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen nicht aus Lärmschutzgründen, aber aufgrund des Krankenhauses als empfindlicher Anlage in Betracht. Die Entscheidung über die Anordnung von Tempo 30 im Bereich des Krankenhauses trifft jedoch die Straßenverkehrsbehörde; hierbei handelt es sich nicht um eine in den LAP aufzunehmende Maßnahme.</p> <p>Für das Gebäude Schlichtener Straße 84 wurden RLS-90-Werte von bis zu 65,1 dB(A) tags und bis zu 56,4 dB(A) nachts ermittelt. Dies entspricht auch in etwa den Werten bzgl. anderer Gebäude an diesem Straßenabschnitt, während die Lärmbelastung in einem weiter stadteinwärts liegenden Bereich der Schlichtener Straße 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts überschreitet. In diesem weiter stadteinwärts liegenden Bereich ist die Festlegung von Tempo 30 vorgesehen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.</p>

	Von dem her kann ich nur hoffen und bitten, dass der Lärmaktionsplan Früchte trägt. Mein Vorschlag vor teurere baulicher Maßnahmen mit Flüsterasphalt o.ä. einfach eine 30er-Zone einzurichten und ggf. entsprechende Geschwindigkeitskontrollen anzudenken.		
10	Beteiligte/r Nr. 10 • 13.11.2016		
	<p>Während der Bauarbeiten Umlandstr.82 Lärmbelästigungen z.T. über 100 Dezibel und Arbeiten zw. 7.00 Uhr - 20.00 und samstags bis 18.00 sind für Anwohner unerträglich, also Schutzplan für Anwohner, wenn weiter „verdichtet“ werden soll. Umlandstraße Tempo 30 durchgehend notwendig wegen Lärm durch immer höheres Verkehrsaufkommen durch Neubausiedlungen und neu gemachte Straße.</p> <p>Jede neue Straße zieht im Übrigen Verkehr an und die Anwohner müssen geschützt werden.</p>	<p>Das Thema Baustellenlärm ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplanes. Gleichwohl wird auf Folgendes hingewiesen: Ob beim Betrieb einer Baustelle schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm bei den Anwohnerinnen und Anwohnern entstehen, wird nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) beurteilt. Die AVV Baulärm gilt für den Betrieb von Baumaschinen auf Baustellen. Die Verwaltungsvorschrift enthält Bestimmungen über Richtwerte für die von Baumaschinen verursachten Geräuscheinwirkungen, das Messverfahren sowie Maßnahmen, die von den zuständigen Behörden bei Überschreiten der Immissionsrichtwerte angeordnet werden sollen. Haben unmittelbar Betroffene einer Baustelle den Verdacht, dass diese zu laut ist, können sich die Betroffenen an die zuständige untere Immissionsschutzbehörde wenden. Diese prüft dann, ob die so genannten "Eingreif-Richtwerte" der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) überschritten werden. Ist dies der Fall, können durch die untere Immissionsschutzbehörde geeignete Maßnahmen zur Begrenzung des Baulärms angeordnet werden.</p> <p>Nach eingehender Abwägung, insbesondere angesichts der besonderen Verkehrsfunktion der Straße und dem Vergleich zu anderen Straßen</p>	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.

		nicht ganz so hohen Lärmbelastung, sieht die aktuelle Maßnahme für die Uhlandstraße nicht die Festlegung von Tempo 30 vor.	
11	Beteiligte/r Nr. 11 • 11.11.2016	<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 > 8.200 Kfz/24h untersucht. Die Lärmaktionsplanung der Stadt Schorndorf umfasst die oben genannten Hauptverkehrsstraßen sowie zusätzliche Straßen > 8.200 Kfz/24h. Freiwillig wurden noch Straßen > 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 Festlegung von Tempo 30 bzw. eine andere Festlegung einer geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit gegenüber dem derzeitigen Bestand kommt für den beschriebenen Bereich nicht in Betracht, weil die rechtlichen Voraussetzungen hierfür, insbesondere eine Überschreitung der Ortsüblichkeitsschwelle, nicht vorliegen. Auch die Voraussetzungen für die Anordnung eines Fahrverbots für Motorräder liegen nicht vor. Ein Versetzen des Ortsausgangsschildes zum Zwecke der Geschwindigkeitsreduzierung kommt ebenfalls nicht in Betracht.</p>	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.
	<p>Ich bitte, die Lärmprobleme am Wochenende und abends bei schönem Wetter in der Fortführung der Schlichtener Straße nach Einmündung Krummhaarstraße auch zu berücksichtigen. Für das Spittler Stift und die Anwohner ist der Lärm, der durch Motorräder zu diesen Zeiten verursacht wird erheblich und kaum tragbar. Wäre eine partielle Geschwindigkeitsreduzierung oder ein partielles Fahrverbot für Motorräder oder ein Versetzen des Ortsausgangsschildes mit einer damit verbundenen Geschwindigkeitsreduzierung eine Lösung?</p>		

		Da den vorgetragenen Punkten möglicherweise durch eine Intensivierung der Verkehrsüberwachung Rechnung getragen werden kann, wurde den zuständigen Verkehrsüberwachungsbehörden eine entsprechende Mitteilung gemacht.	
12	Beteiligte/r Nr. 12 • 10.11.2016		
	<p>Gerne möchte ich folgende Lärmbelastung melden:</p> <p>die Nordstadt Schorndorf ist v.a. in Richtung Haubersbronn entlang der sogenannten „Alten B29“ in der Welzheimerstraße täglich tagsüber und auch in den Abend- und Nachtstunden, sowie werktags zu den Rushhourzeiten am Nachmittag zwischen 16:30-18:00 Uhr stark befahren und dadurch die angrenzenden Bewohner durch Kfz-Lärm und Abgase stark belastet. Das Tempo 50 wird innerorts, sowie Richtung Ortsausgang Haubersbronn nicht immer eingehalten und v.a. in Richtung Haubersbronn besteht eine höhere Lärmbelastung durch Beschleunigung.</p> <p>Hinzu kommt des Weiteren die Lärmbelastung der B29-Brücke bei Haubersbronn, die ebenfalls Schorndorf-Nord beschallt - man hört zum einen den Autolärm.</p> <p>Auch sollte erwähnt werden dass die Nordstadt durch LKW Transporte ebenfalls belastet ist und auch diese nicht immer das Tempo 50 einhalten. Zudem gibt es unzureichenden Lärmschutz und natürlichen Schadstofffilter, z.B. in Form von Bäumen oder Hecken entlang der alten B29. An die Brücke der Neuen B29 sollte unbedingte eine Lärmschutzwand angebracht werden.</p>	<p>Das Brückenbauwerk an der B29 besitzt eine Lärmschutzwand.</p> <p>Eine Heckenbepflanzung trägt zu keiner relevanten Lärminderung bei. Sie wird deshalb nicht umgesetzt.</p> <p>Wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch PKW oder LKW in der Nordstadt entsprechend der Einwendung verbreitet nicht beachtet, so sind primär Verkehrsüberwachungsmaßnahmen von den zuständigen Stellen zu ergreifen. Der Einwand wurde deshalb an die zuständigen Verkehrsüberwachungsbehörden mit der Bitte um Prüfung, ob Verkehrsüberwachungsmaßnahmen zu ergreifen sind, weitergeleitet.</p> <p>Die rechtlichen Voraussetzungen für die Festlegung von Tempo 30 für LKW bzw. PKW liegt im angesprochenen Bereich nicht vor. Es können deshalb keine entsprechenden Maßnahmen festgelegt werden.</p>	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.

	<p>Ich empfehle entlang der Welzheimerstraße eine Einführung von Tempo 30 inkl. Ortsausgang bis zum zweiten Kreisverkehr.</p> <p>Ich empfehle auch eine Tempodrosselung entlang der Winnenderstraße.</p> <p>Ich empfehle die Installation einer natürlichen Lärmbarriere in Form einer Heckenbepflanzung auf Höhe des Kreisverkehrs Ortsausgang Richtung Haubersbronn.</p> <p>Ich empfehle auch v.a. die Tempodrosselung für LKW durch Schorndorf, v.a. zu den Ruhezeiten.</p>		
13	Beteiligte/r Nr. 13 • 02.11.2016		
	<p>Es ist erfreulich das sich endlich was tut und wie es aussieht wurde auch einiges an Vorleistung / Untersuchungen investiert. Was wir aber nicht nachvollziehen können, ist das Oberberken komplett außen vorgelassen ist. Hier sind sicherlich nicht die höchsten Verkehrsaufkommen und es ist bereits innerorts komplett Tempo 30. Doch was ist mit der Rennstrecke ab Ortsende Richtung Unterberken? Hier ist der Zuwachs der Lärmentwicklung durch 2- und 4-rädrige Raser immens. Dies wäre durch einfache Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierung) umzusetzen. Andere Gemeinden, wie z.B. Weinstadt, schafften dies zu mindestens an den Wocheneden auch.</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 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. Dies liegt in diesem Fall nicht vor.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

		Wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit ab Ortsende Richtung Unterberken entsprechend der Einwendung verbreitet nicht beachtet, so sind primär Verkehrsüberwachungsmaßnahmen von den zuständigen Stellen zu ergreifen. Der Einwand wurde deshalb an die zuständigen Verkehrsüberwachungshörden mit der Bitte um Prüfung, ob Verkehrsüberwachungsmaßnahmen zu ergreifen sind, weitergeleitet.	
14	Beteiligte/r Nr. 14 • 01.12.2016		
	Die Stellungnahme wurde in unserem Auftrag von RegioConsult erstellt und ist unsere Stellungnahme zum Lärmaktionsplan.	Die/der Beteiligte/r nehmen Bezug auf die „Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 2016 der Stadt Schorndorf“ von Regio Consult, Verkehrs- und Umweltmanagement, Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR, Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung, Landschafts- und Umweltplanung, Am Weißenstein 7, 35041 Marburg vom 01.12.2016. Zu der Stellungnahme wird vorstehend unter lfd. Nr. 4 Stellung genommen; hierauf wird vollumfänglich verwiesen.	Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.
15	Beteiligte/r Nr. 15 • 01.12.2016		
	Die Inhalte der beigefügten Stellungnahme von RegionConsult, sind in vollem Umfang als meine Stellungnahme zum Lärmaktionsplan zu betrachten.	Die/der beteiligte/r nimmt Bezug auf die „Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 2016 der Stadt Schorndorf“ von Regio Consult, Verkehrs- und Umweltmanagement, Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR, Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung, Landschafts- und Umweltplanung, Am Weißenstein 7, 35041 Marburg vom 01.12.2016. Zu der Stellungnahme wird vorstehend unter lfd. Nr. 4 Stellung genommen; hierauf wird vollumfänglich verwiesen.	Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.

16	Beteiligte/r Nr. 16 • 01.12.2016		
	Die Inhalte der beigefügten Stellungnahme von RegionConsult, sind in vollem Umfang als meine Stellungnahme zum Lärmaktionsplan zu betrachten.	Die/der Beteiligte/r nimmt Bezug auf die „Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 2016 der Stadt Schorndorf“ von Regio Consult, Verkehrs- und Umweltmanagement, Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR, Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung, Landschafts- und Umweltplanung, Am Weißenstein 7, 35041 Marburg vom 01.12.2016. Zu der Stellungnahme wird vorstehend unter lfd. Nr. 4 Stellung genommen; hierauf wird vollumfänglich verwiesen.	Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.
17	Beteiligte/r Nr. 17 • 01.12.2016		
	Die Inhalte der beigefügten Stellungnahme von RegionConsult, sind in vollem Umfang als meine Stellungnahme zum Lärmaktionsplan zu betrachten.	Die/der Beteiligte/r nimmt Bezug auf die „Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 2016 der Stadt Schorndorf“ von Regio Consult, Verkehrs- und Umweltmanagement, Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR, Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung, Landschafts- und Umweltplanung, Am Weißenstein 7, 35041 Marburg vom 01.12.2016. Zu der Stellungnahme wird vorstehend unter lfd. Nr. 4 Stellung genommen; hierauf wird vollumfänglich verwiesen.	Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.
18	Beteiligte/r Nr. 18 • 01.12.2016		
	Die Inhalte der beigefügten Stellungnahme von RegionConsult, sind in vollem Umfang als meine Stellungnahme zum Lärmaktionsplan zu betrachten.	Die/der Beteiligte/r nimmt Bezug auf die „Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 2016 der Stadt Schorndorf“ von Regio Consult, Verkehrs- und Umweltmanagement, Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR, Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung, Landschafts- und Umweltplanung, Am Weißenstein 7, 35041 Marburg vom 01.12.2016. Zu der Stellungnahme wird vorstehend unter lfd. Nr. 4 Stellung genommen; hierauf wird vollumfänglich	Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.

		verwiesen.	
19	Beteiligte/r Nr. 19 • 01.12.2016		
	Die Inhalte der beigefügten Stellungnahme von RegionConsult, sind in vollem Umfang als meine Stellungnahme zum Lärmaktionsplan zu betrachten.	Die/der Beteiligte/r nimmt Bezug auf die „Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 2016 der Stadt Schorndorf“ von Regio Consult, Verkehrs- und Umweltmanagement, Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR, Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung, Landschafts- und Umweltplanung, Am Weißenstein 7, 35041 Marburg vom 01.12.2016. Zu der Stellungnahme wird vorstehend unter lfd. Nr. 4 Stellung genommen; hierauf wird vollumfänglich verwiesen.	Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.
20	Beteiligte/r Nr. 20• 01.12.2016		
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>ich übernehme sinngemäß die Inhalte der beigefügten Stellungnahme der Fa. RegionConsult zum Lärmaktionsplan. Darüber hinaus möchte ich folgende Punkte anfügen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bau von Umgehungsstraßen als Mittel zur Reduzierung des Lärmpegels kontraproduktiv <p>Der Bau einer Umgehungsstraße zieht nachweislich weiteren Verkehr an und erhöht somit die Gesamtbelastung mit Lärm. Dieser wird verlagert zumeist auf höher gelegene Wohngegenden. Überdies würde der Bau einer Umgehungsstraße im Fall Miedelsbach die Attraktivität dieser Straßenverbindung v.a. für den Schwerlastverkehr erhöhen. Es käme somit zu einer insgesamt stark erhöhten Belastung, dies auch für die Einwohner beispielsweise von</p>	<p>Die/der Beteiligte/r nimmt Bezug auf die „Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 2016 der Stadt Schorndorf“ von Regio Consult, Verkehrs- und Umweltmanagement, Wulf Hahn & Dr. Raf Hoppe GbR, Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung, Landschafts- und Umweltplanung, Am Weißenstein 7, 35041 Marburg vom 01.12.2016. Zu der Stellungnahme wird vorstehend unter lfd. Nr. 4 Stellung genommen; hierauf wird vollumfänglich verwiesen.</p> <p>Der Bau der angesprochenen Umgehungsstraße stellt keine Maßnahme des vorliegenden Lärmaktionsplans dar. Zur Umgehungsstraße ist folgendes anzumerken:</p> <p>Die Ortsumfahrung Miedelsbach steht im Bauprogramm Landesstraßen des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg unter der Rubrik „Neubau – in Planung“. Im Rahmen der</p>	Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.

	<p>Buhlbronn. Außerdem würde für lärmgeplagte Einwohner von Schorndorf und dem Wieslaufstal die Möglichkeit von Ausgleich und Erholung durch Zerstörung eines wichtigen Naherholungsgebietes stark eingeschränkt.</p> <p>2. Effizienz von Tempo-30-Maßnahmen</p> <p>Tempo-30-Maßnahmen benötigen, um wirksam zu werden, vielerorts entsprechende bauliche Maßnahmen wie Fahrbahnverengungen, unterschiedliche Straßenbeläge, gut ausgebaute Fußgängerbereiche, teilweise auch Begrünungen.</p> <p>Darüber hinaus halte ich es für notwendig, die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung auch zu kontrollieren. Findet keine Kontrolle (bei Verstößen entsprechende Bußgeldbescheide) statt, so zeigt die Erfahrung, dass die Kfz sich weitgehend nicht an die Begrenzung halten.</p>	<p>Planung zur Ortsumfahrung wird eine Verkehrsuntersuchung beauftragt werden, die die Verkehrsbeziehungen analysieren wird.</p> <p>Der Bau der Ortsumfahrung Miedelsbach wird eine Verlagerung der Lärmemissionsquelle mit sich ziehen, was eine direkte Entlastung der Bürgerinnen und Bürger die entlang der Rudersberger Straße wohnen bedeutet.</p> <p>Im Zuge der Abwägung der einzelnen im LAP vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen wird das Erfordernis begleitender baulicher Maßnahmen untersucht. Hierfür wurde u.a. der V 85-Wert für die jeweiligen Straßenabschnitte ermittelt; dieser soll das tatsächliche Fahrverhalten wiedergeben und die Geschwindigkeit beschreiben, die von 85% der unbehindert fahrenden Pkw auf nasser Fahrbahn nicht überschritten wird.</p> <p>Begleitende bauliche Maßnahmen werden allgemein nur festgelegt, wenn und soweit dies zur wirksamen Umsetzung der Anordnung von Tempo 30 erforderlich ist. Darüber hinaus sind die Verkehrsüberwachungsbehörden aufgrund ihrer Zuständigkeit gehalten, für die Einhaltung der festgesetzten Geschwindigkeitsbeschränkungen Sorge zu tragen.</p> <p>Wird die festgesetzte zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht beachtet, so sind primär Verkehrsüberwachungsmaßnahmen von den zuständigen Stellen zu ergreifen.</p>	
--	---	--	--

21	Beteiligte/r Nr. 21 • 30.11.2016		
	<p>Beiliegend gebe ich meine Stellungnahme zum Lärmaktionsplan ab.</p> <p>Anlage 1 – Verkehrszahlen – S. 1 – Winterbacher Straße</p> <p>Die Verkehrszahlen wurden aus dem VEP übernommen (s. S. 9 u. 11 LAP). Laut VEP v. 18.11.2015 – Folie 28 – betragen die Verkehrszahlen:</p> <p>Remsgäßle bis Stettiner Straße 7450 (aufgeführt 6245) Stettiner Str. bis Ortsausgang 7250 (aufgeführt 6825)</p> <p>Anlage 1 – Verkehrszahlen – S. 2 – Schorndorfer Str.</p> <p>Querspange West bis Oskar-Frech-Str. 9850 (aufgeführt 6245) Oskar-Frech-Str. bis Stettiner Str. 9000 (aufgeführt 7815) Stettiner Str. bis Stettiner Str. 7450 (aufgeführt 6245) Stettiner Str. bis Remsgäßle 7450 (aufgeführt 6245)</p> <p>Da es sich bei der Errechnung der Emissionspegel um Hochrechnungen anhand der Verkehrszahlen handelt, sind die Ergebnisse verfälscht!</p> <p>Seite 35 – Punkt 10.1.14 – Massnahmenvorschlag 5</p> <p>Aufgrund der in Anlage 1 festgestellten</p>	<p>Für den Lärmaktionsplan wurden die Bestandsverkehrsstärken getrennt nach DTV-Pkw- und -Lkw-Verkehr ermittelt. Eine, im Rahmen der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes, durchgeführte Videoverkehrszählung an Knotenpunkten im gesamten Stadtgebiet bildet dabei die wesentliche Datenbasis.</p> <p>Die Verkehrszählungen an den meisten Knotenpunkten erfolgten im Oktober und November 2014 als Kurzzeitmessungen mit Videotechnik. Den Lärmberechnungen nach den RLS-90 ist der jahresdurchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) mit einer Differenzierung nach Pkw und Lkw ab 2,8t zugrunde zu legen. Dazu ist eine Aufbereitung der Verkehrszählungen erforderlich.</p> <p>Zunächst wurden die Verkehrsmengen für Pkw (Pkw, Krad) und Lkw (Kleintransporter, Lkw, Bus, Sattelzug) ermittelt. Dabei wurden die Kleintransporter dem Lkw-Verkehr zugerechnet, um die Fahrzeugklasse Kfz >2,8t zu erfassen. Normalerweise werden diese Fahrzeuge dem Pkw-Verkehr zur Ermittlung der Fahrzeugklasse des Schwerverkehrs >3,5t zugerechnet.</p> <p>Im Anschluss wurden streckenbezogen aufgrund der Verkehrsfunktion die HBS-Tagesganglinientypen zugeordnet und mit den HBS-Ganglinienanteilen die Verkehrsmengen für Pkw und Lkw >2,8t für die gezählten Zeiträume von 06:00 – 10:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr auf den Tagesverkehr hochgerechnet.</p> <p>Die Umrechnung vom Tagesverkehr auf den</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

	<p>Emissionspegel im Tempo 50-Bereich der Schorndorfer und Winterbacher Str. (hier rot gekennzeichnet = höchste Belastungen der Hauptstrasse in Weiler) ist mein Vorschlag, Tempo 30 vom Ortseingang bis Ortsausgang festzulegen. Hiermit kommt man auch den vorgeschlagenen Maßnahmen zur Hemmung des Durchgangsverkehrs entgegen und diese Maßnahme ist nicht kostenintensiv.</p> <p>Seite 36 – Punkt 10.2 – Weiler</p> <p>In der Aufstellung fehlen die betroffenen Einwohner der Straße, die in Seite 35 – Punkt 10.1.14 – mit rot gekennzeichnet sind (nachts).</p> <p>Seite 5 – Punkt 1.2 – EU-Umgebungslärmrichtlinie letzter Absatz und Seite 38 – Punkt 10.5 – Ausweisung ruhiger Gebiete</p> <p>Zitat: In Absprache mit der Stadtverwaltung wird u.a. empfohlen, Weiler-Süd als ruhiges Gebiet im LAP festzulegen. Ich halte diesen Maßnahmenvorschlag für bedenklich in Anbetracht der noch geplanten Wohnungsbaumaßnahmen und ggf. dazu erforderliche Straßenbaumaßnahmen in Weiler-Süd, zumal Weiler in Schorndorf bevorzugtes Baugebiet lt. Flächennutzungsplan Schorndorf-Winterbach ist.</p>	<p>DTV-Wert erfolgte nach dem im HBS beschriebenen Verfahren mit den entsprechenden Kennwerten für den jeweiligen Straßentyp (keine Stadtautobahn), den jeweiligen Erhebungstag, Erfassungszeitraum und Halbmonat differenziert nach den beiden Fahrzeugklassen. Als Sonntagsfaktor wurde pauschal 0,7 gewählt.</p> <p>Abschließend wurden je nach HBS-Tagesganglinientyp die Anteile für den Tages-(06:00 – 22:00 Uhr) und Nachtzeitraum (22:00 – 06:00 Uhr) für den Pkw- und Lkw-Verkehr >2,8t und daraus der jeweilige Lkw-Anteil ermittelt. Die vorgenommene Methode zur Berechnung der Bestandsverkehrsstärken ist Stand der Technik. Die Behauptung einer „Verfälschung“ von Ergebnissen trifft nicht zu.</p> <p>Die vom Einwander thematisierten Maßnahmen 10.1.14 und 10.2 sind nicht Gegenstand der aktualisierten Fassung des LAP. Die Festlegung von Tempo 30 kommt in diesen Straßenabschnitten jeweils nicht in Betracht, da die hierfür erforderlichen gesetzlichen Voraussetzungen, insbesondere die Überschreitung der Ortsüblichkeitsschwelle, nicht erfüllt sind.</p> <p>Die Umgebungslärmrichtlinie weist den Schutz „ruhiger Gebiete“ als Aufgabe der Lärmaktionsplanung aus. Ziel des Lärmaktionsplans soll es demnach auch sein, solche Flächen vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Konkret bedeutet dies, dass eine Erhöhung der Lärmbelastung innerhalb ruhiger Gebiete in Zukunft vermieden werden muss.</p> <p>In der Umgebungslärmrichtlinie wird</p>	
--	--	--	--

		<p>unterschieden nach ruhigen Gebieten in Ballungsräumen und solchen auf dem Land. Allerdings gibt es bislang keine festgelegten Kriterien, nach denen ruhige Gebiete innerhalb und außerhalb von Ballungsräumen bestimmt werden können. Vorgaben hinsichtlich eines Lärmgrenzwertes oder der Größe des Gebietes bestehen nicht. Definition, Auswahl und Festlegung erfolgen somit durch die für den Lärmaktionsplan zuständigen Behörden, also die Städte und Gemeinden.</p> <p>Als ruhige Gebiete außerhalb von Ballungsräumen kommen beispielsweise großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind. Dies trifft für Weiler-Süd auch im Falle einer baulichen Erweiterung zu.</p>	
22	Beteiligte/r Nr. 22 • 01.12.2016		
	<p>Lärmaktionsplan (LAP) Schorndorf</p> <p>– Gemeinsame Stellungnahme von Lokale Agenda 21 (Projektgruppe Nachhaltige Verkehrsplanung), Verkehrsclub Deutschland (VCD) und Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC) –</p> <p>Der Entwurf des Lärmaktionsplans beinhaltet wichtige Maßnahmen, um uns Bürger künftig vor Lärm zu schützen. Wir begrüßen die Einführung von Tempo 30 auf den im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Strecken ausdrücklich. Tempo 30 verbessert neben Lärmschutz auch die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern, ein Anliegen für das wir uns schon in unserer Stellungnahme zum VEP einsetzen.</p>	<p>Im Verkehrsentwicklungsplan wurden Szenarien (Basisszenario, Reduktionszenario und Gestaltungsszenario), Planfälle (Attraktivierung ÖPNV und NMIV, Leistungsfähiger Innenstadtring, Hierarchisierung Straßennetz und Ertüchtigung Straßennetz) und die entsprechenden Maßnahmen erarbeitet.</p> <p>Mit dem am 22.06.2017 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan ist ein erster Schritt zu einem grundlegend modernisierten Mobilitätskonzept gelegt. Der vorliegende Lärmaktionsplan enthält demgegenüber Maßnahmen zur Lärmreduzierung, weswegen nachfolgend auch nur zu den hierzu vorgetragenen Einwendungen Stellung genommen wird.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Die Größe Schorndorfs erlaubt aus unserer Sicht ein generelles Tempo 30 mit wenigen Ausnahmen. In deutschen Städten liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit bei 17 km/h, weshalb durch ein generelles Tempo 30 und der damit verbundenen Verstetigung des Verkehrs keine Reduzierung der Durchschnittsgeschwindigkeit zu erwarten ist.</p> <p>Die verkehrswissenschaftlich belegten Fakten, Erkenntnisse und Zusammenhänge zum Thema Tempo 30 sollten durch die Stadt veröffentlicht werden, um die sehr emotional geführte und faktenarme Debatte zu versachlichen. Das würde die Umsetzungsakzeptanz in der Bevölkerung erheblich verbessern.</p> <p>Der wesentlichste und am nachhaltigsten wirkende Baustein gegen Lärm ist nach unserer Ansicht aber ein grundlegend modernisiertes Mobilitätskonzept, das attraktive Alternativen zum motorisierten und damit Lärm emittierenden Verkehr anbietet und priorisiert.</p> <p>Dazu braucht es veränderte Entscheidungsgrundsätze in der Verkehrsplanung und davon abgeleitete Maßnahmen.</p> <p>Grundlage ist eine Verschiebung des Modal Split hin zu deutlich mehr ÖPNV-Nutzung, Radnutzung und des zu Fuß Gehens durch Maßnahmen, die erwünschte und leise Mobilitätsformen attraktiver machen.</p> <p>Dazu benötigen wir in Schorndorf im Wesentlichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einen ambitionierten Ausbau der Alltags-Radinfrastruktur zu einem lückenlosen, 	<p>Für die Anordnung von Tempo 30 auch auf Hauptstraßen spricht im Allgemeinen unter anderem, dass eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach bisherigem Erkenntnisstand in den meisten Fällen keinen nennenswerten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr hat. Die Funktion einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr wird daher durch Tempo 30 regelmäßig nicht oder nicht nennenswert beeinträchtigt. Zudem hat die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit in der Praxis bei Messfahrten gezeigt, dass an Tempo-30-Strecken ein Reisezeitverlust von 0 bis 4 Sekunden je 100 Meter festzustellen war. Dies ist auch bei längeren Abschnitten oder einer Aneinanderreihung von mehreren Regelungen volkswirtschaftlich kaum relevant. Gleichwohl wäre die generelle Festlegung von Tempo 30 im Stadtgebiet rechtlich nicht zulässig. Der Handlungsspielraum der Stadt ist insofern durch bundesgesetzliche Vorgaben beschränkt:</p> <p>Die Festlegung von Tempo 30 im Lärmaktionsplan ist auf Hauptverkehrsstraßen gemäß der Straßenverkehrsordnung, namentlich § 45 StVO, nur unter bestimmten rechtlichen Voraussetzungen und nur dann möglich, wenn die hierfür sprechenden Gründe unter Abwägung aller betroffenen Belange, insbesondere der Intensität der Lärmbelastung einerseits und den verkehrlichen Belangen andererseits, überwiegen. Gerade auf Hauptverkehrsstraßen sind die Anforderungen aufgrund deren Verkehrsfunktion hoch, weswegen hier eine Anordnung von Tempo 30 regelmäßig nur bei besonders hohen</p>	
--	--	--

	<p>sicheren, schnellen, komfortablen und leistungsfähigen Radnetz.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Niederschwellige Verknüpfung von Fuß-, -Rad und ÖPN-Verkehr. • Aktive Verbreitung der Verhaltens- und Verkehrsregeln im Zusammenhang mit dem Fußgängerverkehr und dem Radverkehr, z.B. Parkverbot auf Gehweg, eine Kampagne zum sicheren Überholabstand von Radfahrern und die Verbreitung der Regeln zum Befahren von Straßen mit Radstreifen und Radschutzstreifen. • Einen attraktiveren ÖPNV durch Senkung der Fahrpreise, gute Taktung und ausgeweitete Fahrradmitnahme. • Aktive Schritte zu mehr Barrierefreiheit mit dem Bau von Rampen anstatt von Treppen. • Renovierung und Erhalt bestehender und attraktiver Fußwege. • Tempo 60 außerörtlich auf der Straße nach Schlichten vorbei am Spittler Stift, um Motorrad-Lärm einzudämmen. <p>Andererseits sollten in Zukunft keine Projekte mehr umgesetzt werden, die den Autoverkehr attraktiver machen.</p>	<p>Lärmbelastungen in Betracht kommt.</p> <p>Die aktuell vorgesehenen Maßnahmen erstrecken sich auf Straßenabschnitte, die eine besonders hohe Lärmbelastung und Betroffenheit von Wohnnutzungen aufweisen.</p>	
23	Beteiligte/r Nr. 23 • 01.12.2016		
	<p>Zum Lärmaktionsplan wird von der BI für den Bereich Ortsteil Miedelsbach folgende Stellungnahme abgegeben:</p> <p>Der Lärmaktionsplan zeigt in eindrucksvoller Weise die hohe Lärmbelastung der Anwohner im Bereich der Ortsdurchfahrt Miedelsbach auf und untermauert damit die Forderung der BI Pro MiUm nach einer Ortsumfahrung. Dargestellt werden im Lärmaktionsplan</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 > 8.200 Kfz/24h untersucht. Die Lärmaktionsplanung der</p>	<p>Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.</p>

<p>naturgemäß ausschließlich die hohen Lärmbelastungen, nicht aber die anderen Belastungen der Miedelsbacher Bürgerinnen und Bürger durch Staub, Abgase und das Sicherheitsrisiko durch das hohe Verkehrsaufkommen.</p> <p>Berechnungsgrundlage für Lärmbelastung im Ortsteil Miedelsbach (Haubersbronner- und Rudersbergerstraße) sind die Verkehrsdaten aus der Lärmkartierung Stufe II der LUBW (Werte 2012). Bei allen anderen Straßen in Schorndorf werden (ausgenommen noch für die B 29) die Verkehrszahlen aus der Verkehrszählung 2014 im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans für die Stadt Schorndorf zugrunde gelegt.</p> <p>Diese Handhabung ist nicht nachvollziehbar.</p> <p>In der Anlage 1 zum Lärmaktionsplan werden auf diese Weise Verkehrszahlen für die Lärmbelastung in Miedelsbach mit einem Wert von 14 010 (DTV) zugrunde gelegt, wo doch die ermittelten Zahlen bei der Verkehrszählung in Miedelsbach im Jahr 2014 weit über 15.000 Kfz liegen.</p> <p>Nachdem in dem Berechnungsverfahren die Verkehrsstärken eingehen und die ermittelten Zahlen bei der Verkehrszählung höher liegen, als Zahlen aus der Lärmkartierung 2012, ist davon auszugehen, dass dann auch die Anzahl der höher belasteten Wohnungen und damit auch die Anzahl der höher belasteten Einwohner über den auf Seite 15 und 16 des Lärmaktionsplans dargestellten Zahlen liegen.</p> <p>Die Bi ProMiUm beantragt daher den</p>	<p>Stadt Schorndorf umfasst die oben genannten Hauptverkehrsstraßen sowie zusätzliche Straßen > 8.200 Kfz/24h. Freiwillig wurden noch Straßen > 6.000 Kfz/24h in die Lärmaktionsplanung mit aufgenommen.</p> <p>Für den Lärmaktionsplan wurden die Bestandsverkehrsstärken getrennt nach DTV-Pkw- und -Lkw-Verkehr ermittelt. Eine, im Rahmen der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes, durchgeführte Videoverkehrszählung an Knotenpunkten im gesamten Stadtgebiet bildet dabei die wesentliche Datenbasis.</p> <p>Die Verkehrszählungen an den meisten Knotenpunkten erfolgten im Oktober und November 2014 als Kurzzeitmessungen mit Videotechnik. Den Lärmberechnungen nach den RLS-90 ist der jahresdurchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) mit einer Differenzierung nach Pkw und Lkw ab 2,8t zugrunde zu legen. Dazu ist eine Aufbereitung der Verkehrszählungen erforderlich.</p> <p>Zunächst wurden die Verkehrsmengen für Pkw (Pkw, Krad) und Lkw (Kleintransporter, Lkw, Bus, Sattelzug) ermittelt. Dabei wurden die Kleintransporter dem Lkw-Verkehr zugerechnet, um die Fahrzeugklasse Kfz >2,8t zu erfassen. Normalerweise werden diese Fahrzeuge dem Pkw-Verkehr zur Ermittlung der Fahrzeugklasse des Schwerverkehrs >3,5t zugerechnet.</p> <p>Im Anschluss wurden streckenbezogen aufgrund der Verkehrsfunktion die HBS-Tagesganglinientypen zugeordnet und mit den HBS-Ganglinienanteilen die Verkehrsmengen für Pkw und Lkw >2,8t für die gezählten Zeiträume</p>	
--	--	--

<p>Berechnungen für die Lärmwerte in Miedelsbach die Verkehrszahlen aus der Verkehrszählung 2014 zugrunde zu legen um die hohe Belastung der Miedelsbacher Bürgerinnen und Bürger richtig zu dokumentieren.</p> <p>Als Maßnahme zur Entlastung der Anwohner im Bereich der Ortsdurchfahrt Miedelsbach werden im Lärmaktionsplan folgende Maßnahmen vorgeschlagen:</p> <p>Ausweitung des Tempo 30-Bereichs in Miedelsbach und Erneuerung des Fahrbahnbelags und Prüfung auf Realisierung einer Umgehungsstraße.</p> <p>Von der Bi ProMiUm wird hierzu wie folgt Stellung genommen:</p> <p>Die Ausweitung des Tempo 30 Bereichs wird von der BI voll unterstützt – allerdings ist die Ausweitung des Tempo 30 Bereichs auf die gesamte Ortsdurchfahrt erforderlich (die am höchsten belasteten Einwohner befinden sich derzeit außerhalb des bisherigen Tempo 30 Bereichs). Zur Kontrolle und zur Sensibilisierung der Autofahrer ist weiterhin die dauerhafte Installation von Tempo-Displays (Dialog-Displays) und fest installierte Radarstationen erforderlich.</p> <p>In diesem Zusammenhang wird auch die entsprechende Forderung des Ortschaftsrats hingewiesen.</p> <p>Die Forderung der BI nach Realisierung der Ortsumfahrung Miedelsbach besteht unverändert. Die Unterzeichnung der</p>	<p>von 06:00 – 10:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr auf den Tagesverkehr hochgerechnet.</p> <p>Die Umrechnung vom Tagesverkehr auf den DTV-Wert erfolgte nach dem im HBS beschriebenen Verfahren mit den entsprechenden Kennwerten für den jeweiligen Straßentyp (keine Stadtautobahn), den jeweiligen Erhebungstag, Erfassungszeitraum und Halbmonat differenziert nach den beiden Fahrzeugklassen. Als Sonntagsfaktor wurde pauschal 0,7 gewählt.</p> <p>Abschließend wurden je nach HBS-Tagesganglinientyp die Anteile für den Tages-(06:00 – 22:00 Uhr) und Nachtzeitraum (22:00 – 06:00 Uhr) für den Pkw- und Lkw-Verkehr >2,8t und daraus der jeweilige Lkw-Anteil ermittelt.</p> <p>Was die Forderung bezüglich einer Erneuerung des Fahrbahnbelags betrifft, so ist im Rahmen von bedarfsabhängigen Straßensanierungsarbeiten vorgesehen, sukzessiv diejenigen Straßenabschnitte, die Gegenstand von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen nach dem Lärmaktionsplan sind, mit einem schallmindernden Fahrbahnbelag zu belegen. Für Straßen innerorts mit niedrigen Geschwindigkeiten kommen Splittmastixasphalt SMA LA, lärmoptimierte Asphaltdeckschichten LOA 5 B u.a. zur Anwendung. In jedem dieser Fälle erfolgt mit der Sanierung einer Überprüfung, ob die Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen weiterhin aufrechterhalten bleiben darf und muss. Soweit die Aufrechterhaltung der Tempo-30-Anordnung auch nach dem Einbau des schallmindernden Fahrbahnbelags im Einzelfall rechtlich zulässig ist, soll die Anordnung erhalten bleiben.</p>	
---	---	--

	<p>Planungsvereinbarung mit dem Regierungspräsidium muss schnellsten erfolgen, damit die Planungen für die Ortsumfahrung nun endlich weitergehen können.</p>	<p>Die Ortsumfahrung Miedelsbach wird nicht durch den LAP als Maßnahme festgelegt. Anzumerken ist, dass die Ortsumfahrung im Bauprogramm Landesstraßen des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg unter der Rubrik „Neubau – in Planung“ steht.</p> <p>Der Bau der Ortsumfahrung Miedelsbach wird eine Verlagerung der Lärmemissionsquelle mit sich ziehen, was eine direkte Entlastung der Bürgerinnen und Bürger, die entlang der Rudersberger Straße wohnen, bedeutet.</p> <p>Der Wunsch einer Intensivierung der Überwachung wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Möglichkeiten durchgeführt werden.</p>	
24	Beteiligte/r Nr. 24 • 01.12.2016		
	<p>Als Bürgerin der Stadt Schorndorf, als Ortschaftsrätin in Miedelsbach und als Anwohnerin der Durchgangsstraße begrüße ich es zunächst sehr, dass die Stadt nun den Lärmaktionsplan vorgelegt hat und somit von Lärm belastete Gebäude, Wohngebiete und Straßenzüge identifiziert und klassifiziert sind.</p> <p>Demnach besteht für den Bereich der Ortsdurchfahrt in Miedelsbach für zahlreiche Gebäude laut Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr Handlungsbedarf bzw. dringender Handlungsbedarf. Eine ähnlich hohe Belastung findet sich in Schorndorf noch im Bereich der Feuerseestraße. Dementsprechend schlägt der LAP für beide Straßen zur kurz- und mittelfristigen Lärminderung die Ausweitung des Tempo 30 - Bereichs und die Erneuerung des Fahrbahnbelags (nach dem Stand der Technik) vor.</p>	<p>Die Ortsumfahrung Miedelsbach wird nicht durch den LAP als Maßnahme festgelegt. Anzumerken ist, dass die Ortsumfahrung im Bauprogramm Landesstraßen des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg unter der Rubrik „Neubau – in Planung“ steht. Im Rahmen der Planung zur Ortsumfahrung wird eine Verkehrsuntersuchung beauftragt werden, die die Verkehrsbeziehungen analysieren wird.</p> <p>Was die Forderung bezüglich einer Erneuerung des Fahrbahnbelags betrifft, so ist im Rahmen von bedarfsabhängigen Straßensanierungsarbeiten vorgesehen, sukzessiv diejenigen Straßenabschnitte, die Gegenstand von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen nach dem Lärmaktionsplan sind, mit einem schallmindernden Fahrbahnbelag zu belegen. Für Straßen innerorts mit niedrigen Geschwindigkeiten kommen Splittmastixasphalt</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Für Miedelsbach wird außerdem als zusätzliche (langfristige) Maßnahme die Prüfung auf Realisierung einer Umgehungsstraße empfohlen.</p> <p>Wenn sich der Gemeinderat mehrheitlich dieser Empfehlung anschließt, kann durch die beiden erstgenannten Maßnahmen schon kurzfristig eine deutliche Entlastung für die Anwohnerinnen und Anwohner erreicht werden. Die Ausweitung des Tempo 30-Bereichs auf die ganze Ortsdurchfahrt hat der Ortschaftsrats bereits 2014 in einem Antrag gefordert und sollte nun – nachdem der Lärmaktionsplan genau diese Maßnahme nahelegt – zügig umgesetzt werden. Für die bei Aufbringung eines lärmarmen Fahrbahnbelags entstehenden Mehrkosten von 10-15 % gegenüber dem Standardbelag gibt es die Möglichkeit, Fördermittel zu beantragen. Deshalb sollte auch diese Maßnahme ernsthaft geprüft und zügig umgesetzt werden.</p> <p>Kritikpunkte/Anregungen zu einzelnen Punkten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bedauerlich ist, dass für Miedelsbach für die Erstellung des LAP keine aktuelle differenzierte Verkehrszählung durchgeführt wurde. Das Datenmaterial stammt laut Anlage I LAP Schorndorf aus der Lärmkartierung des LUBW. Auf deren Homepage heißt es: Für die Berechnung des Straßenlärms werden die aktuellsten bei der Landesstelle für Straßentechnik verfügbaren Verkehrsmengen der Straßenverkehrszählung 2010 verwendet, ergänzt um Angaben der Kommunen. Die Stadtverwaltung hat mir das auf telefonische Nachfrage bestätigt. <p>Als Anwohnerin der Straße empfinde ich die</p>	<p>SMA LA, lärmoptimierte Asphaltdeckschichten LOA 5 B u.a. zur Anwendung. In jedem dieser Fälle erfolgt mit der Sanierung einer Überprüfung, ob die Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen weiterhin aufrechterhalten bleiben darf und muss. Soweit die Aufrechterhaltung der Tempo-30-Anordnung auch nach dem Einbau des schallmindernden Fahrbahnbelags im Einzelfall rechtlich zulässig ist, soll die Anordnung erhalten bleiben.</p> <p>Es sind keine Maßnahmenvorschläge bezüglich Lärmschutzfenster vorgesehen.</p>	
--	--	--

<p>Belastung durch PKW tagsüber in den Stoßzeiten als weiterhin sehr hoch. Stark verringert hat sich (gefühlsmäßig – und das ist natürlich vage) während der Nachtstunden die Zahl der durchfahrenden LKW, die man besonders stark hört. Im Schaubild Pegeladdition (S. 3 in Anlage II LAP, Technische und rechtliche Grundlagen) ist ausgeführt, dass ein Lkw bei 50 km/h rechnerisch so laut ist wie ca. 20 Pkw. Eine Reduzierung des LKW-Anteils tags und v.a. nachts ist also ein wichtiges Ziel.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bedauerlich ist, dass im LAP nur aufgeführt ist, welche Lärminderung die Ausweitung des Tempo-30 Bereichs bringt. Für die Abwägung, ob man neben der Ausweitung von Tempo 30-er Bereichen Geld für einen lärmarmen Belag ausgeben will, ist es m.E. unerlässlich zu wissen, wie sehr die Lärmbelastung in jeweils oder in Kombination von beiden Maßnahmen sinkt und wie viel Anwohnerinnen davon profitieren. • Der Miedelsbacher Ortschaftsrat hat 2016 ebenfalls einen Antrag auf eine aktuelle Verkehrszählung in der Ortsdurchfahrt gestellt. Diese Forderung möchte ich noch einmal bekräftigen. Das Ergebnis wäre hilfreich, um eine Tendenz festzustellen, wie sich der Verkehr (PKW und LKW) im Wieslaufstal insgesamt und in der Ortsdurchfahrt Miedelsbach im Besonderen entwickelt. Die Zahlen der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg weisen seit 2010, dem Beginn Verkehrsmonitorings tendenziell einen Rückgang des Verkehrs an der Zählstelle 81877 am Ortseingang von Miedelsbach auf der Landesstraße 1148 auf. Beim Verkehrsmonitoring wird mit mobilen 		
---	--	--

<p>elektronischen Zählstellen mindestens einmal in 5 Jahren an einer Zählstelle gemessen. In den Jahren dazwischen wird der Wert an diesem Messpunkt in Relation zu umliegenden Messpunkten fortgeschrieben. Laut Auskunft eines Mitarbeiters der Straßenverkehrszentrale bestimmt der Landkreis Rems-Murr selbst, an welchen Zählpunkten jedes Jahr gemessen bzw. fortgeschrieben wird. Möglicherweise könnte man mit einem Antrag beim Landkreis ohne großen Aufwand eine aktuelle Zählung veranlassen.</p> <p>Hier die Ergebnisse der Zählstelle vor Miedelsbach (Quelle Verkehrsmonitoring der Straßenverkehrszentrale 2010-2015. Ich habe der Einfachheit halber jeweils nur den Mo-So Wert genommen).</p> <p>2010: 14.177 Zählung 2011: 13.600 Zählung 2012: 13.448 Fortschreibung 2013: 13.336 Fortschreibung 2014: 9.326 Zählung (der „drastische“ Rückgang des Verkehrs lässt sich auf die Baustelle und damit einhergehende Sperrung in Rudersberg zurückführen 2015: 9.363 Fortschreibung</p> <p>Aktuelle Zahlen wären allein schon deshalb hilfreich und spannend, um zu sehen, ob sich aufgrund der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Rudersberg und Teilorten messbare Veränderungen auf der Gesamtstrecke ergeben (Zunahme, Abnahme, Gleichstand?). Gefühlt tippe ich zumindest nachts auf den Rückgang des Schwerlastverkehrs. Aber: gefühlt ist nicht gemessen!</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sofern noch nicht geschehen, sollten 		
--	--	--

	<p>der im LAP unter Punkt 10.1.15 aufgeführte Maßnahmenvorschlag 6 (Prüfung auf Lärmschutzfensterprogramm) auch den Bewohnerinnen und Bewohnern der Häuser mit besonderem Handlungsbedarf angeboten werden.</p> <p>Vielen Dank für die Prüfung bzw. Umsetzung meiner Anregungen.</p>		
25	Beteiligte/r Nr. 25 • 23.11.2016		
	<p>Die nachfolgende Stellungnahme behandelt neben formalen Kritikpunkten in erster Linie die fehlende Berücksichtigung der L 1151 im Bereich der Ortsdurchfahrt Schlichten (Schurwaldstraße) in den Lärmaktionsplan der Stadt Schorndorf.</p> <p>Es werden Argumente aufgezeigt, die für eine Aufnahme der Schurwaldstraße in den Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplans der Stadt Schorndorf sprechen. Gefordert wird die Aufnahme dieses Abschnitts in den Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplans, konkret mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h für alle Fahrzeuge und einem eingeschränkten Halteverbot im Bereich der Schurwaldstraße.</p> <p>Die fehlende Berücksichtigung wird im ausgelegten Gutachten damit begründet, dass der Teilort Schlichten im Rahmen einer Verkehrszählung im Jahre 2015 einen DTV Wert von unter 6.000 Kfz/24h ergab.</p> <p>Leider zeigt sich das Gutachten an dieser Stelle wenig transparent. Ein genauer DTV Wert einschließlich Messzeitraum und Standpunkt der Messstelle fehlt für alle nicht aufgenommenen</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 > 8.200 Kfz/24h untersucht. Die Lärmaktionsplanung der Stadt Schorndorf umfasst die oben genannten Hauptverkehrsstraßen sowie zusätzliche Straßen > 8.200 Kfz/24h. Freiwillig wurden noch Straßen > 6.000 Kfz/24h in die Lärmaktionsplanung mit aufgenommen.</p> <p>Für den Lärmaktionsplan wurden die Bestandsverkehrsstärken getrennt nach DTV-Pkw- und -Lkw-Verkehr ermittelt. Eine, im Rahmen der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes, durchgeführte Videoverkehrszählung an Knotenpunkten im gesamten Stadtgebiet bildet dabei die wesentliche Datenbasis.</p> <p>Die Verkehrszählungen an den meisten Knotenpunkten erfolgten im Oktober und November 2014 als Kurzzeitmessungen mit</p>	<p>Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.</p>

<p>Straßenabschnitte. Auch in den Anhängen zum genannten Gutachten sind die entsprechenden Daten nicht enthalten. Bei Einsicht der ausgelegten Dokumente am Donnerstag, den 03.11.2016 war es nicht möglich, diese Daten einzusehen. Auf Rückfrage bei der Stadtverwaltung, ebenfalls am Donnerstag, den 03.11.2016, wurde Auskunft über die gewünschten Daten in Aussicht gestellt. Im Rahmen eines Telefonates zwischen der Stadtverwaltung und mir am Montag, den 07.11.2016 konnte mir lediglich die Zahl von 5.250 Kfz/24h an der Messstelle in Schlichten (Abzweig Baiereckerstraße) genannt werden. Genaue Daten bezüglich des Messzeitraums konnten leider nicht in Erfahrung gebracht werden. Diese sind jedoch von entscheidender Bedeutung, um die konkreten Umstände der Messung einschätzen zu können. Insbesondere Zeiträume, die in die Schulferien fallen oder in denen Baumaßnahmen im Umkreis durchgeführt wurden, sind gesondert zu beurteilen. Zudem können die Messdaten nicht mit den meteorologischen Daten abgeglichen werden. Diese können im höhergelegenen Teilort Schlichten in den Wintermonaten teilweise massiven Einfluss auf die Anzahl der Fahrzeuge haben. Damit nehmen diese für das Verfahren entscheidungserheblichen Daten nicht an der Öffentlichkeitsbeteiligung vom 31.10.2016 bis 02.12.2016 teil. Dieser Verfahrensfehler wird hiermit geltend gemacht.</p> <p>Das Gutachten der SoundPlan GmbH enthält zudem starke Hinweise darauf, dass dieser Wert nicht alleine, sondern allenfalls unter Berücksichtigung weiterer Umstände fehlerfrei in eine Ermessensentscheidung eingestellt werden konnte.</p>	<p>Videotechnik. Den Lärmberechnungen nach den RLS-90 ist der jahresdurchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) mit einer Differenzierung nach Pkw und Lkw ab 2,8t zugrunde zu legen. Dazu ist eine Aufbereitung der Verkehrszählungen erforderlich.</p> <p>Zunächst wurden die Verkehrsmengen für Pkw (Pkw, Krad) und Lkw (Kleintransporter, Lkw, Bus, Sattelzug) ermittelt. Dabei wurden die Kleintransporter dem Lkw-Verkehr zugerechnet, um die Fahrzeugklasse Kfz >2,8t zu erfassen. Normalerweise werden diese Fahrzeuge dem Pkw-Verkehr zur Ermittlung der Fahrzeugklasse des Schwerverkehrs >3,5t zugerechnet.</p> <p>Im Anschluss wurden streckenbezogen aufgrund der Verkehrsfunktion die HBS-Tagesganglinientypen zugeordnet und mit den HBS-Ganglinienanteilen die Verkehrsmengen für Pkw und Lkw >2,8t für die gezählten Zeiträume von 06:00 – 10:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr auf den Tagesverkehr hochgerechnet.</p> <p>Die Umrechnung vom Tagesverkehr auf den DTV-Wert erfolgte nach dem im HBS beschriebenen Verfahren mit den entsprechenden Kennwerten für den jeweiligen Straßentyp (keine Stadtautobahn), den jeweiligen Erhebungstag, Erfassungszeitraum und Halbmonat differenziert nach den beiden Fahrzeugklassen. Als Sonntagsfaktor wurde pauschal 0,7 gewählt.</p> <p>Abschließend wurden je nach HBS-Tagesganglinientyp die Anteile für den Tages- (06:00 – 22:00 Uhr) und Nachtzeitraum (22:00 – 06:00 Uhr) für den Pkw- und Lkw-Verkehr >2,8t und daraus der jeweilige Lkw-Anteil ermittelt.</p>	
---	---	--

<p>Der erste Hinweis befindet sich in Abbildung 2 des Gutachtens auf Seite 10. Dort ist der Streckenabschnitt der L 1151 in Fahrtrichtung Schlichten nach dem Abzweig Ebersbacher Weg Rot (>8.200 Kfz/24h) gekennzeichnet. An dieser Stelle ist anzumerken, dass es zwischen dem Abzweig Ebersbacher Weg und dem Ortseingang Schlichten keine legalen Abzweigmöglichkeiten mehr gibt. Die vorhandenen Abzweige sind nur für den landwirtschaftlichen Verkehr frei. Das Verkehrsaufkommen auf der L 1151 oberhalb des Abzweigs Eberbacher Weg muss damit dem der Ortsdurchfahrt Schlichten, jedenfalls bis zum Abzweig Vogelsangstraße, nahezu entsprechen. Abweichungen im zweistelligen Bereich erscheinen hier bereits äußerst unglaubwürdig.</p> <p>Leider widerspricht sich das Gutachten in Bezug auf das Verkehrsaufkommen im Bereich der L 1151 oberhalb des Abzweigs Ebersbacher Weg. Während Abbildung 2 von mehr als 8.200 Kfz/24h ausgeht, wird die „L 1151 bis Schlichten“ in Anlage I mit einem DTV Wert von 6.310 Kfz/24h aufgeführt. Allerdings liegen beide Werte über 6.000 Kfz/24h. Wie bereits dargelegt, muss dieser Verkehr auch die Ortsdurchfahrt Schlichten passieren.</p> <p>Dieser Wert zur „L 1151 bis Schlichten“ in Anlage I wurde ebenfalls am 03.11.2016 gegenüber der Stadtverwaltung als unschlüssig dargelegt. Nach Einholung weiterer Informationen teilte die Stadtverwaltung am 07.11.2016 telefonisch mit, dass es sich dabei um einen Wert aus einer alten Erhebung handelt, der sich eingeschlichen hat. Diese Auskunft ist in Bezug auf die ordnungsgemäße Durchführung des</p>	<p>Die vorgenommene Methode zur Berechnung der Bestandsverkehrsstärken ist Stand der Technik.</p> <p>Die ermittelten Werte für Schlichten liegen unter > 6.000 Kfz/24h und wurden somit nicht aufgenommen.</p> <p>Die Abbildung auf Seite 10 / 43 wird entsprechend angepasst werden.</p> <p>Die jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) im Bereich Krummhaarstraße bis Ebersbacher Weg liegt bei 6.190 Kfz/24h.</p> <p>Die Verkehrsbelastungen in Anlage 1 werden korrigiert. Dabei ändert sich aber nichts an dem Sachverhalt, dass die Verkehrsbelastung in Schlichten unter > 6.000 Kfz/24h liegt.</p> <p>Aktuell besteht in Schlichten bereits eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h für den Schwerverkehr.</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.</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</p>	
---	--	--

<p>Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahrens als äußerst kritisch zu bewerten. Weiterhin entbehrt sie jeder weiteren Untermauerung. Ein Nachweis über die alte Messung sowie die genauen Zahlen der neuen Messung wären hier offenzulegen, um Zweifel an der Richtigkeit dieser Auskunft auszuräumen.</p> <p>Alles in allem bewegt sich die Schurwaldstraße in einem Grenzbereich. Jedoch handelt es sich bei dem Wert von 6.000 Kfz/24h nicht um eine starre Grenze. Vielmehr wurden zur Schließung von Lücken auch Bereiche aufgenommen, die knapp unterhalb dieser Grenze lagen. Die Stadt Schorndorf hat sich damit Ermessen bezüglich aller im Grenzbereich liegenden Bereiche vorbehalten.</p> <p>Auf Grund der vorgenannten Daten liegt es nahe, dass der DTV Wert der Schurwaldstraße entweder durch Zufall oder durch entsprechende Umstände wie zum Beispiel geringeres Verkehrsaufkommen durch Schulferien, winterliche Witterung oder Ähnliches im Messzeitraum knapp unterhalb der 6.000 Kfz/24h lag. Es bestehen daher maßgebliche Zweifel daran, dass bei der Entscheidung, die Ortsdurchfahrt Schlichten außer Acht zu lassen, alle relevanten Umstände entsprechend gewürdigt wurden. Ein solcher Ermessensfehler kann indes keinesfalls hingenommen werden.</p> <p>Gefordert wird die Einbeziehung der Schurwaldstraße in den Lärmaktionsplan der Stadt Schorndorf.</p> <p>Als Maßnahme zur Bekämpfung des Straßenverkehrslärms wird in erster Linie die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf</p>	<p>Beeinträchtigung der genannten Rechtsgüter übersteigt.</p> <p>Diese liegt in Teilbereichen vor, wo auch bereits eine höchstzulässige Geschwindigkeit von 30 km/h angeordnet ist.</p> <p>Wird das Durchfahrtsverbot für Lkw über 12 t gemäß der Einwendung verbreitet nicht beachtet, so sind primär Verkehrsüberwachungsmaßnahmen von den zuständigen Stellen zu ergreifen. Der Einwand wurde deshalb an die zuständigen Behörden mit der Bitte um Prüfung, ob Verkehrsüberwachungsmaßnahmen zu ergreifen sind, weitergeleitet.</p>	
---	--	--

	<p>30 km/h gefordert. Um den Verkehrsfluss zu optimieren und dadurch die Geräuschentwicklung durch beschleunigende und verzögernde Fahrzeuge zu minimieren, wird zudem ein eingeschränktes Halteverbot entlang der gesamten Schurwaldstraße gefordert.</p> <p>Letztlich ungeachtet des Streitpunktes über die Belastbarkeit des in der Schurwaldstraße gemessenen Wertes, erscheint die erstgenannte Forderung auch vor dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung vergleichbarer Situationen durchaus angemessen. Dabei stellt sich insbesondere der Vergleich zur Ortsdurchfahrt Oberberken. Es handelt sich in beiden Fällen um stark befahrene Schurwaldquerungen. Beide liegen jedoch nach dem Gutachten der SoundPlan GmbH unter 6.000 Kfz/24h. Da die Messung der Ortsdurchfahrt Schlichten 5.250 Kfz/24h ergab, zeigt der logische Schluss eine nahezu Gleichbelastung oder gar eine Höherbelastung im Vergleich zur Ortsdurchfahrt Oberberken. Die dort zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde jedoch bereits auf 30 km/h für alle Fahrzeuge gesenkt.</p> <p>Weiterhin gilt es den, mit 10,3 % bei Tag und 7,9 % bei Nacht nach wie vor relativ hohen Anteil an Fahrzeugen über 2,8 Tonnen weiter zu reduzieren. Dies sollte konkret durch die Sperrung der Schurwaldquerung für Lkw über 7,5 Tonnen geschehen. Dies liegt zwar nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Schorndorf, entsprechendes Engagement gegenüber dem zuständigen Regierungspräsidium mit einem mittelfristigen Erfolgsziel sollte jedoch in die Beschlussfassung über den Lärmaktionsplan aufgenommen werden. Dieser Punkt fehlt leider bislang vollständig. Auch im Bereich der</p>		
--	--	--	--

	<p>Schlichtener Straße bis zum Ortsausgang würde eine solche Maßnahme erhebliche Entlastung mit sich bringen.</p> <p>Schließlich ist an dieser Stelle noch anzumerken, dass schon seit dem Neubau der L 1151 zwischen Schorndorf und Schlichten ein Durchfahrtsverbot für Lkw über 12 Tonnen besteht. Dies wird auch sehr begrüßt. Leider mangelt es massiv an Kontrollen. Jeden Tag passieren schwere Lkw die Schurwaldquerung. Eine Kontrolle ist jedoch seit 2010 nicht ersichtlich. Hier gilt es dringend nachzubessern. Auch zukünftige Geschwindigkeitsbegrenzungen und Durchfahrtsverbote können den Anwohnern nur helfen, wenn diese auch wirklich durchgesetzt werden.</p>		
26	Beteiligte/r Nr. 26 • 26.11.2016		
	<p>Nachfolgend möchte ich gerne die Möglichkeit nutzen, meine Stellungnahme zum aktuellen Lärmaktionsplan und den dort aufgeführten Maßnahmen abzugeben.</p> <p>Zunächst möchte ich Ihnen mitteilen, dass meine Familie und ich froh sind, dass es nun Anstrengungen gibt, das Lärmproblem in den Griff zu bekommen. Wir wohnen in der Schlichtener Straße und sind selbst vom störenden Verkehrslärm betroffen und hoffen dahingehend auf eine baldige Besserung.</p> <p>Ich habe in 2015 und 2016 bereits die Stadt Schorndorf schriftlich über die Missstände in Sachen Lärmbelästigung und Sicherheit informiert.</p> <p>Meine beiden damaligen Schreiben habe ich diesem Schreiben beigelegt.</p>	<p>Die aktuelle Maßnahme sieht die Festlegung von Tempo 30 von der Kreuzung Burgstraße/Schlichtener Straße bis nahe des Kreiskrankenhauses vor für den Nachtzeitraum (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr). Für diesen Bereich liegen die rechtlichen Voraussetzungen für die Festlegung von Tempo 30, insbesondere die Überschreitung der Ortsüblichkeitsschwelle, vor.</p> <p>Anders ist dies für den anschließenden Bereich im weiteren Verlauf der Schlichtener Straße bis zur Kreuzung Krummhaarstraße. Für diesen Bereich besteht jedoch die Möglichkeit der Straßenverkehrsbehörde, aufgrund des Kreiskrankenhauses als besonders empfindlicher Anlage Tempo 30 für den Nachtzeitraum (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) vorzusehen.</p> <p>Werden die bestehenden Tempolimits und</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Neben der deutlichen Lärmbelästigung kommen auch noch sicherheitsrelevante Gesichtspunkte hinzu, welche für eine Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h in der Schlichtener Straße und anderen im LAP erwähnten Straßen sprechen.</p> <p>Bitte nehmen Sie meine Ausführungen in den angehängten Schreiben aus 2015/2016 zur Kenntnis.</p> <p>Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Schlichtener Straße</p> <p>Ich wende mich mit diesem Brief an Sie, um über einen bestehenden Missstand zu informieren und Sie zu bitten diesen abzustellen. Konkret bitte ich Sie um die Einführung einer „Tempo 30 Zone“ in der Schlichtener Straße in Schorndorf.</p> <p>Nachfolgend habe ich Ihnen 14 schwerwiegende Gründe für die Einführung einer Tempobegrenzung auf 30 km/h aufgelistet. Mir persönlich fällt kein einziger Grund ein, der für ein beibehalten des Tempos 50 spricht. Passend zum Thema, bitte ich Sie auch die Ergebnisse der kürzlich zu Ende gegangenen Verkehrsministerkonferenz zu beachten, welche genau das Thema aufgenommen und Maßnahmen beschlossen haben. Die Schlichtener Straße stellt hier ein Paradebeispiel dar.</p> <p>14 Gründe für eine Einführung einer 30er Zone</p> <ul style="list-style-type: none"> • Altersheim „Haus Röder“ (siehe hierzu auch aktuelle gesetzliche Neuerungen) 	<p>sonstige straßenverkehrsrechtliche Vorschriften nicht beachtet, so sind primär Verkehrsüberwachungsmaßnahmen von den zuständigen Stellen zu ergreifen. Der Einwand wurde deshalb an die zuständigen Behörden mit der Bitte um Prüfung, ob Verkehrsüberwachungsmaßnahmen zu ergreifen sind, weitergeleitet.</p>	
--	---	--

<ul style="list-style-type: none"> • Schulsporthalle Karl-Wahl • Zugang zum Burggymnasium (siehe auch hierzu aktuelle gesetzliche Neuerungen) • Altersheim „Schlichtener Straße 108 – Pflegezentrum“ (siehe auch hierzu aktuelle gesetzliche Neuerungen) • Altersheim „KSP-Domizil“ (siehe auch hierzu aktuelle gesetzliche Neuerungen) • Ein- und Ausfahrt der Rettungsfahrzeuge des Rems-Murr-Klinikums • Erhöhte Unfallgefahr durch Rettungsfahrzeuge im Einsatz auf Ihrer Fahrt durch die Schlichtener Straße – häufig Engstellen durch parkende Fahrzeuge • Erhöhter Besucherverkehr sowohl durch Fußgänger als auch durch Fahrzeuge welche das Rems-Murr-Klinikum besuchen • Mehrere Fußgängerüberwege (Zebra-Streifen) • Mehrere gefährliche und schwer einsehbare Kreuzungen • Viele parkende Fahrzeuge • Viele Schüler auf dem täglichen Weg von und zum Schulzentrum Grauhalde müssen die Schlichtener Straße zu Fuß oder mit dem Fahrrad queren und an dieser entlang laufen bzw. fahren • Starke Lärm- und Umweltbelastung durch aktuelle Geschwindigkeitsregelung • Beschlossene Kindertagesstätte am Rems-Murr-Klinikum <p>In diesem Zusammenhang möchte ich hierzu auch noch anmerken, dass sich die Schlichtener Straße leider im Sommer oder in der Nacht teilweise zu einem „rechtsfreien Raum“ entwickelt. Die Belastung durch Motorradfahrer in den Sommermonaten mit viel zu lauten</p>		
---	--	--

	<p>Maschinen und erhöhter Geschwindigkeit haben schon lange ein erträgliches Maß überschritten.</p> <p>Nachts rasen Autos mit teilweise über 80 km/h die Schlichtener Straße hinauf. Auch lautstarke Trinkgelage finden regelmäßig statt. Das Lkw-Fahrverbot in Richtung Schlichten wird ebenfalls teilweise ignoriert. Eine regulierende Kontrolle durch das Ordnungsamt oder durch die Polizei ist hier dringend angezeigt.</p> <p>Einige Beispiele aus jüngster Vergangenheit in Schorndorf zeigen, dass die Einführung von 30er-Zonen durchaus sinnvoll und praktikabel ist. So geschehen unter anderem auch in der Krummharrstraße oder in der Schlachthausstraße. Auch in Oberberken oder in Haubersbronn wurde schon etwas für die Sicherheit und Lebensqualität der Bürger getan.</p> <p>Auch Gemeinden wie z.B. Lichtenwald oder Gemeinden im Wieslaufstal haben Ihre Ortsdurchfahrten generell auf Tempo 30 beschränkt und dies aus gutem Grund. Bitte verbessern Sie die Lebensqualität und Sicherheit der Schorndorfer Bürger welche in der Schlichtener Straße wohnen und die der vielen Menschen die diese täglich als Fußgänger und Radfahrer passieren.</p>		
27	Beteiligte/r Nr. 27 • 24.11.2016, 29.11.2016, 01.12.2016		
	Im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Lärmaktionsplanes der Stadt Schorndorf ging eine Unterschriftenliste mit Befürwortern der Maßnahmen Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h ein. (25 Unterschriften)	Kenntnisnahme	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

1) Folgende Stellungnahmen sind bei der Beteiligung der Öffentlichkeit 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 Öffentlichkeit