

**Stadt Winnenden****Lärmaktionsplanung Stufe 2****Prüfung der abgegebenen Stellungnahmen zum öffentlich, ausgelegten Berichts-  
entwurfs des Lärmaktionsplans der Stufe 2 vom 06.06.2017 für die Große Kreis-  
stadt Winnenden in der Zeit vom 17.07.2017 bis 31.08.2017**

<b>A</b>	<b>Stellungnahme der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange</b>	
<b>A 1</b>	<b>Polizeipräsidium (PP) Aalen Stellungnahme vom 11.08.2017</b>	<b>Prüfung der Stellungnahme</b>
A 1.1	Vorab eine Frage zum Verständnis der Umsetzung von lärmreduzierenden Maßnahmen: Werden die ebenfalls hoch belasteten Straßen im Innenstadtbereich (Backnanger Straße, Leutenbacher Straße) zu einem späteren Zeitpunkt noch gesondert betrachtet, oder beschränken sich die Maßnahmen zunächst auf die genannten Straßen, da hier die größte Zahl an Betroffenen erreicht wird?	Die vorgeschlagenen Maßnahmen in der Lärmaktionsplanung der Stufe 2 beziehen sich auf den Bereich der Waiblinger Straße bzw. Ringstraße (die sogenannten Hotspots), da hier die größte Zahl an betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner erreicht wird. Ob auch weitere Straßen, bei weiteren Stufen der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen sind, ist heute noch nicht abzuschätzen.
A 1.2	Zu den vorgeschlagenen Maßnahmen im Lärmaktionsplan hat die PP Aalen folgende Anmerkungen: Aufgrund der festgestellten tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten im Bereich der Waiblinger Straße und Ringstraße erscheint eine ständige (stationäre) Geschwindigkeitskontrolle in diesen Bereichen das geeignetste Mittel, um kurzfristig eine Verbesserung zu erreichen. Bevor weitere, stärker in den Verkehr eingreifende Maßnahmen wie die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung getroffen werden, sollten zunächst die Auswirkungen dieser Maßnahme überprüft werden. Das gilt umso mehr, da die Voraussetzungen einer Beschränkung des fließenden Verkehrs nach § 45 StVO in diesem Bereich nicht gegeben sind (die Reduzierung der erlaubten Geschwindigkeit erscheint zumindest nicht das am besten geeignete Mittel, um die Gefahr einer übermäßigen Lärmbeeinträchtigung zu verhindern). In diesem Zusammenhang weist die PP Aalen auch nochmals auf die Beeinträchtigungen der Rettungsdienste (insbesondere Krankenwagen, Notärzte und Feuerwehr) hin, die auch bei der Inanspruchnahme von Sonderrechten durch Geschwindigkeitsbeschränkungen rechtlich	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Es wird geprüft, ob vor der Festsetzung einer Geschwindigkeitsreduzierung, durch andere Maßnahmen eine Reduktion der Lärmbelastung erreicht werden kann.

	eingeschränkt sind und deren Interventionszeit sich dadurch verlängern kann. Einer Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung kann aus den genannten Gründen von Seiten des PP Aalen nicht zugestimmt werden.	
A 1.3	Das langfristig am besten geeignete Mittel zur Reduzierung der Lärmbelastungen ist sicherlich die bauliche Umgestaltung der betroffenen Straßen, wie sie auch als erste Maßnahme im Maßnahmenkonzept vorgeschlagen ist. Dabei sollte neben baulichen Veränderungen und dem gezielten Anlegen von Grünflächen bzw. Anpflanzung von Bäumen auch über die Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche nachgedacht werden. Bauliche Veränderungen sollten dabei nicht nur darauf abzielen, die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit zu reduzieren, sondern auch den gleichmäßigen Verkehrsfluss fördern. Welche Maßnahmen hier im Einzelnen getroffen werden sollten, ist in einem weiteren Verfahren zeitnah zu prüfen und festzulegen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und im weiteren Maßnahmenkonzept des Lärmaktionsplans geprüft.
<b>A 2</b>	<b>Polizeirevier Winnenden Stellungnahme vom 29.08.2017</b>	<b>Prüfung der Stellungnahme</b>
A 2.1	Die Anregungen* des Polizeireviere Winnenden wurden bereits in der Beratung vom 18.05.2017 eingebracht. *(Problematisch aus Sicht der Polizei Winnenden wäre jedoch, dass Sicherheitsfahrzeuge der Polizei, Feuerwehr wie auch der Krankenwagen Geschwindigkeitsbeschränkungen in Notfällen nur noch mit 30 km/h überschreiten dürfen, ohne dass der Fahrzeugführer bei möglichen Schadensfällen dafür zur Verantwortung gezogen werden kann).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und im Fall einer Realisierung beachtet.
<b>A 3</b>	<b>Gemeinde Korb Stellungnahme vom 31.07.2017</b>	<b>Prüfung der Stellungnahme</b>
A 3.1	Aus Sicht der Gemeinde Korb bestehen derzeit keine Einwände oder Bedenken gegen die dargestellten Planungen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

<b>A 4</b>	<b>Landratsamt Rems-Murr-Kreis, Straßenbauamt, Fachbereich Verwaltung und Straßenverkehr vom 08.08.2017</b>	<b>Prüfung der Stellungnahme</b>
A 4.1	Das Maßnahmenkonzept zur Lärminderung beinhaltet vorläufig angedachte Maßnahmen zur Umgestaltung des Straßenraums in der Waiblinger Straße und der Ringstraße im Bereich zwischen den Knotenpunkten Waiblinger Straße/L1140 und Ringstraße/Leutenbacher Straße. Hierbei handelt es sich ausschließlich um Stadtstraßen in eigener Baulast der Stadt Winnenden. Das Straßenbauamt Landkreis Rems-Murr ist somit nicht betroffen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen
A 4.2	Hinsichtlich Umgestaltungsmaßnahmen auf der Waiblinger Straße gilt es zu bedenken, dass die Haupttrasse von RadNETZ Baden-Württemberg auf der Waiblinger Straße verläuft und somit ein entsprechende Radwegkonzept angedacht werden sollte.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.
A 4.3	Des Weiteren sind vom Lärmaktionsplan aufgrund von 8.200 KfZ/24 h und mehr auch einige Landesstraßen betroffen. Sollten hier Umgestaltungsmaßnahmen angedacht sein, wäre vorab das Land als Straßenbaulastträger sowie der Landkreis Rems-Murr aus betrieblicher Sicht zu hören.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
A 4.4	Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Straßenraums darf vorsorglich auf die Tunnelumleitungsstrecke (Tunnel Leutenbach) hingewiesen werden. Aktuell grenzt diese am Knotenpunkt Ringstraße/Leutenbacher Straße an und wäre von den vorläufig angedachten Maßnahmen nicht betroffen. Allerdings gilt dies bei ggfs. weiteren Maßnahmen zu bedenken.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
<b>A 5</b>	<b>Gemeinde Berglen Stellungnahme vom 19.07.2017</b>	<b>Prüfung der Stellungnahme</b>
A 5.1	Eine Betroffenheit der Gemeinde Berglen ist nicht gegeben, weshalb wir von einer Stellungnahme zur vorliegenden Planung absehen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

<b>A 6</b>	<b>Verband Region Stuttgart Stellungnahme vom 19.07.2017</b>	<b>Prüfung der Stellungnahme</b>
A 6.1	Die im Entwurf zum Lärmaktionsplan in der Beschlussfassung vom 04.07.2017 vorgeschlagenen Maßnahmen stehen mit den Festlegungen des Regionalplans in Einklang oder betreffen regionalplanerische Belange nicht.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
<b>A 7</b>	<b>Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart Stellungnahme vom 28.07.2017</b>	<b>Prüfung der Stellungnahme</b>
A 7.1	Wenn es sich bei Ihrer Anfrage um den Lärmaktionsplan der Stufe 2 handelt, ist der Ansprechpartner im Bereich der Eisenbahnen des Bundes im Regelfall die DB Netz AG.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
<b>A 8</b>	<b>Deutsche Bahn AG DB Immobilien Region Südwest Stellungnahme vom 27.07.2017</b>	<b>Prüfung der Stellungnahme</b>
A 8.1	Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien als von der DB AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet hiermit folgende Gesamtstellungnahme der DB AG als Träger öffentlicher Belange zum o.g. Verfahren. Gegen die Neuaufstellung der o.g. Planung bestehen von Seiten der Deutschen Bahn AG hinsichtlich der TöB-Belange keine Einwendungen, wenn folgende Hinweise und Anregungen beachtet und berücksichtigt werden. Gegen den Lärmaktionsplan der Stadt Winnenden erheben wir keine Einwände.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
A 8.2	Durch Winnenden verläuft die Bahnstrecke 4930 Waiblingen – Schwäbisch Hall/Hessental von km 8,8 bis km 13,35. Hierbei handelt es sich um eine planfestgestellte Haupteisenbahnstrecke des Bundes. Bestandstrecken unterliegen nicht der Verkehrslärmschutzverordnung und von daher besteht – anders als bei Neu- und Ausbaustrecken – kein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz. Seit dem 1. Januar 2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

	<p>Für Bestandsstrecken gibt es das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Ein Rechtsanspruch auf die Bundesmittel aus dem Lärmsanierungsprogramm besteht nicht. Im Lärmsanierungsprogramm sind nur Gebäude begünstigt, die vor dem 01.04.1974 (Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes) errichtet wurden. Bundesweit werden zunächst diejenigen Streckenabschnitte saniert, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und bei denen besonders viele Einwohner betroffen sind. Aufgrund dieser Kriterien ist die Stadt Winnenden derzeit nicht im freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes enthalten.</p>	
A 8.3	<p>Dennoch wird sich der Schienenlärm in den nächsten Jahren im Gebiet der Stadt Winnenden reduzieren durch den Einsatz neuer Bremssysteme an Güterzügen.</p> <p>Bund und Deutsche Bahn haben sich zum Ziel gesetzt, vom Schienenverkehr ausgehenden Lärm bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2000 zu halbieren. Neben der freiwilligen Lärmsanierung des Bundes für Bestandsstrecken ist insbesondere die Umrüstung der Güterwagen auf „Flüsterbremsen“ ein wichtiger Baustein, um dieses Ziel zu erreichen.</p> <p>Während Personenzüge seit längerem fast nur noch mit lärmarmen Scheibenbremsen verkehren, waren Güterwagen bis vor wenigen Jahren ausnahmslos mit sogenannten Grauguss-Klotzbremsen ausgerüstet. Dieses Bremssystem raut die Radlaufflächen auf und verursacht über das laute Rollgeräusch einen Großteil des Schienenlärms aus dem Güterverkehr. Neue Verbundbremssohlen, sogenannte „Flüsterbremsen“, reduzieren das Vorbeifahrgeräusch von Güterzügen um etwa 10 dB(A), was einer Halbierung des Lärms entspricht. Dies kommt allen Anwohnern zugute.</p> <p>Bereits seit 2001 beschafft DB Cargo neue Güterwagen mit leisen Sohlen. Zusätzlich ist die flächendeckende Umrüstung der Bestands Güterwagen in vollem Gange. Ende 2015 sind insgesamt, d.h. unter Berücksichtigung von Neuwagen und umgerüsteten Wagen, bereits rund 21.000 Güterwagen bei DB Cargo mit leisen Verbundstoffsohlen ausgestat-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und in die Planung mitaufgenommen.</p>

	<p>tet. Bis Ende 2016 kommen weitere rund 11.000 Wagen hinzu, so dass 50 Prozent der in Deutschland eingesetzten Wagen der DB Cargo leise sind. Bis Ende 2020 werden alle relevanten Güterwagen der DB Cargo (insgesamt rund 64.000) mit leisen Bremsen ausgestattet sein.</p> <p>Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 wurde das lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) eingeführt. Hiermit wurde ein Anreizsystem geschaffen, dass für alle Güterwageneigner die Umrüstung der Güterwagen bis 2020 flankiert. Derzeit liegt der Zuschlag für laute Güterwagen bei 2,5% auf den Trassenpreis. Im Gegenzug erhalten Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Einsatz umgerüsteter Wagen einen Bonus.</p> <p>Von dem Effekt der „Flüsterbremse“ wird daher auch die Stadt Winnenden in den nächsten Jahren profitieren.</p>	
<p><b>A 9</b></p>	<p><b>Gemeinde Leutenbach Stellungnahme vom 18.08.2017</b></p>	<p><b>Prüfung der Stellungnahme</b></p>
<p>A 9.1</p>	<p>Die von der Gemeinde Leutenbach wahrzunehmenden öffentlichen Belange werden durch die Lärmaktionsplanung der Großen Kreisstadt Winnenden kaum berührt.</p> <p>Die Gemeinde Leutenbach weist jedoch darauf hin, dass die vom Polizeirevier Winnenden erhobenen Bedenken zu einer Geschwindigkeitsreduzierung (Seite 30 des Berichtsentwurfs) von der Gemeinde Leutenbach geteilt werden. Eine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 führt zu späteren Eintreffzeiten von Einsatzfahrzeugen (Polizei, Feuerwehr, Krankenwagen) in Leutenbach, wenn diese Geschwindigkeit nur noch mit 30 km/h überschritten werden darf.</p> <p>Im Notfall verstreicht hierdurch wertvolle und eventuell überlebensentscheidende Zeit. Wir möchten Sie daher bitten, diese Bedenken bei den Überlegungen zur Geschwindigkeitsreduzierung in Winnenden zu berücksichtigen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und geprüft.</p>

A 10	<b>Regierungspräsidium Stuttgart, Referat Recht und Verwaltung, Grunderwerb</b> <b>Stellungnahme vom 30.08.2017</b>	<b>Prüfung der Stellungnahme</b>
A 10.1	<p>Nach Prüfung der entsprechenden Unterlagen teilt das Regierungspräsidium Stuttgart zum Entwurf des Lärmaktionsplanes Folgendes mit.</p> <p><u>Thema:</u> Geschwindigkeitsbeschränkung Tempo 30 auf der Waiblinger Straße / Ringstraße (Knotenpunkt L 1140 - Waiblinger Straße bis Ringstraße – Einmündung Leutenbacher Straße)</p> <p>Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen obliegen innerhalb des genannten Bereichs der unteren Straßenverkehrsbehörde. Darüber hinaus ist für verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Lärmschutzgründen vorliegend die Zustimmung des Regierungspräsidiums erforderlich. Für die Beurteilung der Lärmsituation an bestehenden Straßen sind die Bestimmungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007 heranzuziehen. Die Ermächtigungsgrundlage hierfür ist in § 45 Abs. 1 b Nr. 5 i.V.m. § 45 Abs. 9 StVO begründet.</p> <p>Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen muss die Berechnung des Beurteilungspegels nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) erfolgen (vgl. Ziff. 2.2 Lärmschutz-Richtlinien-StV).</p> <p>Dabei kommen unabhängig vom Gebietstyp entsprechende Maßnahmen insbesondere ab folgenden Werten in Betracht: 70 dB(A)/tags und 60 dB(A)/nachts - in Gewerbegebieten mit Zuschlag von 5 dB(A).</p> <p>Bei einer Überschreitung der Werte um 3 dB(A) bzw. ab 73/63 dB(A) reduziert sich das Ermessen bis hin zu einer grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung auf den betroffenen Straßenabschnitten, es sei denn, dass dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (Luftreinhaltung, Verkehrsverlagerung, Leistungsfähigkeit) als vertretbar erscheint. Auch unterhalb der genannten Werte können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen angeordnet werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen jenseits dessen mit sich bringt, was als „ortsüblich“</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren geprüft.</p> <p>Die Zustimmungspflicht durch das Regierungspräsidium ist der Stadt bekannt.</p> <p>RLS-90-Berechnungen sind Gegenstand der konkreten Beantragung von Lärmminierungsmaßnahmen <b>nach</b> Abschluss der Lärmaktionsplanung.</p>

	<p>hingenommen werden muss. Die von Seiten der Stadt Winnenden vorliegenden Lärmberechnungen wurden jedoch nach der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) durchgeführt. Aus den Lärmkarten können die exakten Lärmwerte nicht festgestellt werden. Die erforderlichen RLS-90-Berechnungen liegen nicht vor, so dass eine Bewertung der geplanten Maßnahmen nicht möglich ist. Eine verkehrsrechtliche Bewertung von Verkehrsbeschränkungen auf der Basis der VBUS-Werte ist nicht zulässig. <u>Hinweis:</u> Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sollen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden angeordnet werden und sollten kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche und andere Maßnahmen sein (z.B. Lärmschutzwände/-wälle, Belagsmaßnahmen oder Schallschutzfenster). Insofern wäre auch eine zeitliche Befristung der Geschwindigkeitsbeschränkung bis zur Umsetzung anderer geplanter Maßnahmen (z.B. lärmarmen Straßenbelag, Ortsumfahrung) denkbar, um eine sofortige und spürbare Entlastung für die Anwohner erreichen zu können.</p>	<p>Die Hinweise werden beachtet.</p>
--	--	--------------------------------------

<b>B</b>	<b>Stellungnahme der Öffentlichkeit</b>	
<b>B 1</b>	<b>Bürger/in, Stellungnahme vom 01.09.2017</b>	<b>Prüfung der Stellungnahme</b>
B 1.1	<p>Um einen lokalen Nachweis für den „Hotspot Waiblinger Straße“ (Höhe Brückenstraße/Weidenstraße) hinsichtlich der „tatsächlichen Belastung zu führen, werden vom Bürger/in ab jetzt eigene Messungen und statistische Erfassungen zur Lautstärke aufgezeichnet. Richtlinien der EU und analoge Regelungen der UNECE, die in die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) übernommen wurden, legen Messverfahren und Emissionsgrenzwerte für das <b>Fahrgeräusch</b> (Maximalpegel der beschleunigten Vorbeifahrt in 7,5 Metern Abstand) für verschiedene Fahrzeugkate-</p>	<p>Der Hinweis auf die, vom Bürger/in durchgeführten Eigenmessungen wird zur Kenntnis genommen. Für die Betroffenheitsanalyse der Lärmaktionsplanung wurde aus den vorliegenden digitalen Daten der LUBW (Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg) und ergänzende Bestandsdaten mit dem Programmsystem Soundplan 7.4 der Firma Braunstein und Berndt ein maßstäbliches, dreidimensionales Lärmberechnungsmodell erstellt. Die Berechnungen zu den beiliegenden Rasterlärmkarten basieren auf den vorläufigen Berechnungsvorschriften für den Um-</p>

	<p>gorien fest.</p> <p>Die vom Bürger selbst gemessenen Werte werden in mindestens 10 m Abstand von der Fahrbahn und in 6 m Höhe festgehalten, das heißt, die nach Norm zu messenden Werte sind noch höher als die ermittelten und müssen noch nach „oben“ korrigiert werden!</p> <p>Die ersten Aufzeichnungen haben Werte ergeben bei denen Fahrzeuge im Normaltempo zwischen 50-60km/h schon einen Lärmdruck zwischen 67 bis über 72 dB(A) ergeben!</p> <p>Dem Bürger/in ist bewusst, dass zur Legitimierung des Lärmaktionsplans die theoretische Herleitung als Berechnung ausschlaggebend ist, dies aber keine real ermittelte Belastung widerspiegelt.</p>	<p>gebungslärm, hier explizit: VBUS (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen, Bundesanzeiger Nr. 145 vom 17. August 2006). Die VBUS ist bis zur verbindlichen Einführung eines harmonisierten Berechnungsverfahrens gemäß Artikel 5 Absatz 1 Satz 2 der Richtlinie 2002/49/EG anzuwenden. Der Betroffenheitsanalyse liegt die VBEB (Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, Bundesanzeiger Nr. 75 vom 20. April 2007) zu Grunde. Mit der VBEB können die Zahl der lärmbelasteten Menschen sowie die lärmbelasteten Flächen und die Zahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser ermittelt werden.</p> <p>Anmerkung: Lärmmessungen stellen immer eine lokale und situationsabhängige Bestandsaufnahme dar. Lärmmessungen sind grundsätzlich gerichtlich nicht verwertbar.</p>
B 1.2	<p>Wichtige Umgebungsanalyse zur Waiblinger Straße: Die fast 1 km umfassende Gerade zwischen Badstraße und Ortsausgang/Rewe-Kreuzung ist eine Hauptstraße die durch ihre Charakteristik das Beschleunigen und Höchstgeschwindigkeiten auf über 150km/h „nicht“ verhindert. Nachhaltig zur Lärmsenkung kann also nur ein Straßenkonzept effektiv eingesetzt werden, wenn es grundsätzlich die Möglichkeit unterbindet schnell zu fahren. Das heißt es „muss“ ein Umbau „weg“ von der geraden Streckenführung angestrebt werden, alles andere wird ohne permanente und lückenlose Überwachung weiterhin zur Raserei, Höchstgeschwindigkeit und extremer Lärmbelastung führen!</p>	<p>Die Analyse wird zur Kenntnis genommen und entspricht dem bisherigen Maßnahmenkonzept der Lärmaktionsplanung.</p>
B 1.3	<p>Alle möglichen Schallschutzmaßnahmen gegen Straßenlärm, die im Berichtsentwurf in Kap. 4.3 aufgeführt werden, werden vom Bürger/in auf die spezifische Situation in der Waiblinger Straße bewertet.</p>	<p>Die Bewertung der grundsätzlich möglichen Schallschutzmaßnahmen fand auch in der Bearbeitung des Lärmaktionsplans statt. Daraus resultierte das Maßnahmenkonzept, das unter 4.4 des Berichtsentwurfes zu finden ist.</p>
B 1.4	<p>Zusammenfassend werden folgende Maßnahmen als zwingend erforderlich erachtet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h</li> <li>- Wechselseitige Fahrbahnführung und</li> </ul>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen in den Punkten 1-3 wurden bereits im Maßnahmenkonzept unter 4.4 des Berichtsentwurfes beschrieben.</p> <p>Der Maßnahmenvorschlag unter Spiegel-</p>

	<p>bauliche Veränderung die höhere Geschwindigkeiten generell und grundsätzlich verhindern</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zwingender Einsatz stationärer Blitzer Waiblinger Straße (Höhe Brückenstraße/Weidenstraße) um dauerhaft die Beschleunigungsorgien zu unterbinden!</li> <li>- Des Weiteren sollte dringend über eine regelmäßige Erfassung der Fahrgeräusche von Autos und Motorräder nachgedacht werden, da dies in der berechneten Statistik überhaupt nicht auftaucht. Tatsächlich fahren immer noch modifizierte Motorräder und Fahrzeuge mit Auspuffklappen hier durch, die jenseits ihrer Vorstellung tatsächlich und massiv die Lärmvorschriften überschreiten. Gnadlose Verfolgung und hohe Geldstrafen für diese Unverbesserlichen! Es macht mich und andere Menschen krank!</li> </ul>	<p>strich.4 ist nicht Gegenstand der Betrachtung des Lärmaktionsplans. Diesem muss im Rahmen einer Ordnungswidrigkeit nachgegangen werden.</p>
B 1.5	<p>Angeregt werden die Messungen vom Schadstoffaustausch der Kraftfahrzeuge in den, im Lärmaktionsplan aufgeführten „Hotspots“</p>	<p>Das Thema Luftreinhaltung ist nicht Gegenstand der Betrachtung des Lärmaktionsplans.</p>
B 1.6	<p>Angeregt wird auch ein städtisches Konzept zur Forcierung der Elektro-Mobilität im Kfz-Bereich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Neben Frauen-Parkplätzen soll es auch Parkplätze mit Elektro-Ladesäulen geben</li> <li>- „Stinker“-Parkplätze reduzieren oder ungünstig ausweisen bzw. weit entfernt</li> <li>- „Stinker“ zahlen Parkgebühren, Elektro-Fahrzeuge nicht</li> </ul>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und geprüft.</p>
<b>B 2</b>	<b>Bürger/in, Stellungnahme vom 31.08.2017</b>	<b>Prüfung der Stellungnahme</b>
B 2.1	<p>Die Beschränkung der Lärmaktionsmaßnahmen auf den Durchgangsverkehr im Bereich der alten Bundesstraße ist aus Sicht des Bürgers/in völlig unzureichend: Beiden zugrundeliegenden Lärmwerten handelt es sich ausschließlich um errechnete und damit theoretische Werte. Eine Absicherung durch Messungen ist nicht erwähnt. Messungen an den relevanten Örtlichkeiten, d.h. an Straßen mit dem entsprechenden Verkehrsaufkommen wurden nicht vorgenommen. Rechenmodelle können durchaus eine</p>	<p>Für die Betroffenheitsanalyse der Lärmaktionsplanung wurde aus den vorliegenden digitalen Daten der LUBW (Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg) und ergänzende Bestandsdaten mit dem Programmsystem Soundplan 7.4 der Firma Braunstein und Berndt ein maßstäbliches, dreidimensionales Lärmberechnungsmodell erstellt. Die Berechnungen zu den beiliegenden Rasterlärmkarten basieren auf den vorläufigen Berechnungsvorschriften für den Umgebungslärm, hier explizit: VBUS (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungs-</p>

	<p>gewisse Aussagekraft haben. Da sie zwangsläufig auf vielfältige Annahmen aufbauen müssen, kann das Ergebnis stets nur eine hypothetische Spannweite sein. Dies lässt sich schon daraus ablesen, dass das ausführende Büro im Vorspann eine ganze Reihe von Annahmen aufführt, die es seinen Berechnungen zugrunde gelegt hat. Schon dies zeigt, dass es selbst keineswegs sicher ist, sichere Ergebnisse liefern zu können. Lärm ist nun mal nur etwas schwer Greifbares.</p>	<p>lärm an Straßen, Bundesanzeiger Nr. 145 vom 17. August 2006). Die VBUS ist bis zur verbindlichen Einführung eines harmonisierten Berechnungsverfahrens gemäß Artikel 5 Absatz 1 Satz 2 der Richtlinie 2002/49/EG anzuwenden. Der Betroffenheitsanalyse liegt die VBEB (Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, Bundesanzeiger Nr. 75 vom 20. April 2007) zu Grunde. Mit der VBEB können die Zahl der lärmbelasteten Menschen sowie die lärmbelasteten Flächen und die Zahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser ermittelt werden.</p>
B 2.2	<p>Aus Sicht des Bürgers/in ist gerade die Südumgehung im Bereich des Stöckach ein Lärmschwerpunkt. Die Straße ist dort deutlich ansteigend, so dass die Fahrzeuge i.d.R. mit unter-setztem Gang bzw. hoher Drehzahl fahren. Abwärts hingegen sind überhöhte Geschwindigkeiten die Regel. Lärm steigt bekanntermaßen leichter in die Höhe als flach über die Geländeoberfläche. Das Wohngebiet Stöckach liegt deutlich höher und ist daher dem Verkehrslärm, der sich ungehindert ausbreiten kann, ausgesetzt. Die dem Gutachten zugrunde gelegten 3 m über Grund mögen für eine durchschnittliche Topographie gelten, nicht jedoch hier im Bereich des Stöckachberges. Eine Messung würde die Berechnung vermutlich widerlegen. Hinzukommen die weiteren Straßen nach Breuningsweiler und Hanweiler, die zu einer Erhöhung der Lärmemissionen beitragen ("Lärmsummation"). Diese Straßen sind zudem beliebt bei sportlichen Motorradfahrern, besonders am Wochenende. Auch ist die Südumgehung längst beim regionalen Schwerlastverkehr beliebt (z.B. Ludwigsburg- Schorndorf). Man spart damit Maut auf den Bundesstraßen, verkürzt die Entfernung und nimmt dafür die kurvenreichere Landesstraße in Kauf. Warum die zugelassene Höchstgeschwindigkeit auf der L 1140 gerade auf Höhe der Kernstadt Winnenden (80 km/h) die Höchste ist, wenn man dies z.B. mit den Streckenabschnitten Neckarrems – Schwaikheim (70 km/h und teilweise nur 50 km/h am Zillhardt-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Betroffenheitsanalyse des Lärmaktionsplans weist im Bereich der Südumgehung keinen Lärmschwerpunkt aus.</p>

	<p>shof) oder mit Schwaikheim - Winnenden (60 km/h) vergleicht, ist wenig plausibel. Hinzukommt, dass die Zufahrten zur vielbefahrenen Straße rechtwinklig einmünden und es sich um Unfallschwerpunkte handelt.</p> <p>Auch wird durch weitere Verkehrsbeschränkungen in der Innenstadt, mit weiterer Verkehrszunahme auf der Südumgehung zu rechnen sein.</p> <p>Wie lärmbelastend diese Straße geworden ist, lässt sich auch daran erkennen, dass im Bereich Burkhardtshof aus Winnenden kommend vor dem Kreisel in den letzten Jahren nach und nach ein (Lärmschutz-)Erdwall errichtet worden ist. Der Wall ist über einen längeren Zeitraum nach und nach mit Erde aufgeschüttet worden. Woraus man schließen kann, dass hier vermutlich eine oder mehrere Privatpersonen in ihrer Not aktiv geworden sind.</p>	
B 2.3	<p>Maßnahmenvorschläge für die Südumgehung im Bereich Stöckach:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die effektivste Maßnahme wäre sicherlich auch hier einen Erdwall aufzuschütten, der zumindest die Rollgeräusche der schnellfahrenden Fahrzeuge ablenken würden.</li> <li>- Beidseitige Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo 60 km/h, bereits ab der Deponiezufahrt, dies wäre zudem ein Beitrag zur Verkehrssicherheit und -flüssigkeit (weniger Rückstau von der B 14 Kreuzung).</li> <li>- Gelegentliche Radarkontrollen, da einige Fahrer die vorfahrtsberechtigten Südumgehung augenscheinlich mit völlig überhöhter Geschwindigkeit befahren.</li> <li>- Bei der nächsten Erneuerung der Straßendecke Flüsterasphalt aufbringen.</li> </ul>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Vorschläge werden dem zuständigen Straßenbauamt im Landratsamt Rems-Murr zur Prüfung weitergegeben.</p>

Stand:  
14.09.2017  
Kro, BfU