

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Dienststellen zum frühzeitigen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.1	Polizeipräsidium Konstanz, Sachbereich Verkehr Ravensburg	29.07.2014	Das Polizeipräsidium Konstanz hat den uns übersandten Entwurf des Lärmaktionsplanes der Gemeinde Baienfurt zur Kenntnis genommen.	Wird zur Kenntnis genommen.
I.2			Die im Vorentwurf des Lärmaktionsplanes auf Seite 42, Ziffer 8.2.1, vorgesehene Maßnahme zur Vermeidung und Minderung der Lärmbelastigung betrifft mit der Ravensburger und Waldseer Straße die Landesstraße 314. Allgemein dienen diese Straßen dem überörtlichen Verkehr, so dass deren bestimmungsgemäße Verkehrsfunktion Geschwindigkeitsbeschränkungen allgemein entgegenstehen.	Die (überörtliche) Verkehrsfunktion der Straße ist kein unüberwindbares Hindernis für eine Geschwindigkeitsbeschränkung (vgl. etwa OVG NRW, Urt. v. 01.06.2005 - 8 A 2350/04, juris Rn. 71; Lärmschutz-Richtlinien-StV, Ziff. 3.3). Sie wird in der Abwägung im Rahmen der Maßnahmenfestlegung berücksichtigt werden.
I.3			Entsprechende Ausnahmen kann deshalb nur das Regierungspräsidium Tübingen erteilen, das zu den jeweils geplanten Einzelmaßnahmen angehört werden müsste.	Wird zur Kenntnis genommen. Das Regierungspräsidium wird im Rahmen der Beteiligung Träger öffentlicher Belange angehört. Hinsichtlich der Maßnahmenumsetzung weisen wir auf §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG und die daraus folgende Bindungswirkung für andere Behörden hin.
I.4			Da bei allen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Lärmbekämpfung die jeweilige Zustimmung des Regierungspräsidiums eingeholt werden muss, werden wir zu gegebener Zeit zu den im Lärmaktionsplan der Gemeinde Baienfurt vorgesehenen Einzelmaßnahmen gesondert Stellung beziehen.	Wird zur Kenntnis genommen.
II.1	Eisenbahn-Bundesamt	01.08.2014	Zu Ihrer Anfrage teile ich Ihnen mit, dass gemäß § 47e Abs. 3 BImSchG das EBA zuständige Behörde für die Erstellung der Lärmkarten an Schienenwegen des Bundes ist.	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.2			Zuständige Behörden für die Lärmaktionsplanung sind entsprechend den Festlegungen des § 47e Abs. 1 BImSchG die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden.	Wird zur Kenntnis genommen.
II.3			Die Lärmaktionsplanung fällt daher entsprechend den gesetzlichen Regelungen in den alleinigen Zuständigkeitsbereich der nach Landesrecht zuständigen Behörden.	Wird zur Kenntnis genommen.
II.4			Da eine Einbindung des EBA als Einvernehmensbehörde ebenfalls nicht gesetzlich geregelt ist, ist eine Mitwirkung des EBA an der Lärmaktionsplanung der Länder vom Gesetzgeber auch nicht vorgesehen.	Wird zur Kenntnis genommen.
II.5			Das EBA ist im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung auch kein Träger öffentlicher Belange und führt selbst keine Planungen oder Baumaßnahmen durch. In dieser Hinsicht ist Ihr Ansprechpartner im Bereich der Eisenbahnen des Bundes im Regelfall die DB Netz AG.	Wird zur Kenntnis genommen.
II.6			Zum anderen verfügt das EBA auch nicht ansatzweise über die personelle Ausstattung, um die fachliche Unterstützung von bundesweit rund 900 Gemeinden gewährleisten zu können.	Wird zur Kenntnis genommen.
II.7			Die Möglichkeiten der Gemeinden, im Rahmen der Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes tätig zu werden, sowie die Einschränkungen, die sich aus bundesgesetzlichen Regelungen ergeben, hat das EBA im Rahmen einer Stellungnahme zu den von den Ländern erarbeiteten LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung bereits dargelegt.	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.8			Insofern erübrigt sich auch die Abgabe einer Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes zu einzelnen Lärmaktionsplänen der Länder.	Wird zur Kenntnis genommen.
III.1	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien	12.08.2014	<p>Zunächst möchten wir Sie darüber informieren, dass mit Wirkung vom 30. August 2013 die DB Services Immobilien GmbH auf die Deutsche Bahn AG verschmolzen wurde. Die DB Services Immobilien GmbH ist somit als eigenständiges Unternehmen erloschen. Sämtliche Rechte und Pflichten sind auf die Deutsche Bahn AG übergegangen und werden durch die neue Organisationseinheit „DB Immobilien“ wahrgenommen. Künftige Benachrichtigungen sind daher ausschließlich an die folgende Anschrift zu richten: Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Südwest, FRI-SW-L(A), Bahnhofstraße 5, 76137 Karlsruhe. Im Zuge einer elektronischen Beteiligung ist die Benachrichtigung auch an die folgende E-Mail-Anschrift zu richten: dbsimm.nl.kar.flaeche@deutschebahn.com.</p> <p>Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtsternungnahme der DB AG als Träger öffentlicher Belange zum o.g. Verfahren:</p>	Wird zur Kenntnis genommen. Zukünftige Mitteilungen werden an die angegebene Adresse gerichtet.
III.2			Gegen die Neuaufstellung des Lärmaktionsplanes bestehen aus eisenbahntechnischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken.	Wird zur Kenntnis genommen.
III.3			Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Baienfurt bezieht sich nur auf den Straßenverkehr. Da für Baienfurt noch keine Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes vorliegt, wurde der Schienenverkehr in Ihrem aktuellen Aufstellungsver-	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.4			fahren nicht berücksichtigt. Ab dem 01.01.2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes. Im Zuge der Planfeststellung zur Elektrifizierung der Südbahn - hier der PFA 3 - wurde geprüft, ob das Vorhaben zu Ansprüchen auf Lärmvorsorge nach dem BImSchG i.V. mit der 16. BImSchV führt. Im Ergebnis sind auch auf dem Gemeindegebiet von Baienfurt keine Ansprüche auf Schutzmaßnahmen vorhanden.	Wird zur Kenntnis genommen.
III.5			Wir bitten Sie, uns die Abwägungsergebnisse zu gegebener Zeit zuzusenden und uns an dem Verfahren weiterhin zu beteiligen.	Wird zur Kenntnis genommen. Eine weitere Beteiligung erfolgt im Rahmen der 2. Beteiligungsrunde (Förmliches Beteiligungsverfahren).
IV.1	Landratsamt Ravensburg – Verkehrsamt	14.08.2014	Als untere Straßenverkehrsbehörde nehmen wir zu den im LAP aufgeführten verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Zuge der L 314 Ravensburger Straße / Waldseer Straße wie folgt Stellung: a) Grundsätzliches zu straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen werden auf der Grundlage von § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) getroffen. Dies gilt auch, wenn straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Lärmaktionsplänen festgelegt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
IV.2			Nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3, S. 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm u. Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Nach § 45 Abs. 9 S. 2 dürfen Be-	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.3			<p>schränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt.</p> <p>Bei straßenverkehrsrechtlichen Entscheidungen zum Lärmschutz hat die Straßenverkehrsbehörde die Vorgaben der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), sowie den Erlass des Ministeriums für Verkehr u. Infrastruktur B.W. vom 23.03.2012 (Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung) und den Erlass des Regierungspräsidiums Tübingen vom 12.11.2010 (straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen) zu beachten.</p>	<p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung müssen die gesetzlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Ziff. 3, Abs. 9 StVO geprüft werden (s.o.). Die Lärmschutz-Richtlinien-StV können die Tatbestandsvoraussetzungen nicht abschließend verbindlich konkretisieren. Es handelt sich um Orientierungshilfen, mit denen sich die Gemeinde auseinandersetzen hat. Die grundsätzlichen Wertungen der Lärmschutz-Richtlinien-StV schließen andere, fachlich begründete Wertungen nicht aus (Kooperationserlass v. 23.03.2012, S. 6.).</p>
IV.4			<p>Danach sollen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden angeordnet werden. Sie sollen kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen sein.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Ein Austausch des Fahrbahnbelages fand auf der L314 bereits statt. Gleichwohl liegen dort immer noch Lärmbelastungen über $L_{DEN} 70 \text{ dB(A)}$ für 9 Betroffene und $L_{Night} 60 \text{ dB(A)}$ für 20 Betroffene vor.</p>
IV.5			<p>Verkehrsverbote kommen nur in Betracht, wenn die besondere Verkehrsfunktion der jeweiligen Straße und die Verkehrsbedürfnisse dies zulassen, für ausgeschlossene Verkehrsarten eine zumutbare und geeignete Umleitungsstrecke vorhanden ist und eine Verlagerung des Straßenverkehrslärms in andere schutzwürdige Gebiete nicht zu befürchten ist.</p>	<p>Wird im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.6			<p>Sonstige straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen, wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, kommen ab folgenden Werten (RLS-90) in Betracht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 70 dB(A) zwischen 06:00 und 22:00 Uhr (tags) • 60 dB(A) zwischen 22:00 und 06:00 Uhr (nachts) • In Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A) 	<p>Der Kooperationserlass selbst sieht vor, dass Maßnahmen unterhalb von 70 dB(A) am Tag und/oder 60 dB(A) in der Nacht möglich sind. Maßgeblich ist die ortsübliche Zumutbarkeit. Am Lärmschwerpunkt L314 überschreitet die Lärmbelastung die Orientierungswerte des Kooperationserlasses.</p>
IV.7			<p>Sich hieraus ergebende Maßnahmen bedürfen der Zustimmung des Regierungspräsidiums.</p> <p>b) Grobkonzeption des LAP von vorgesehenen verkehrsrechtlichen Maßnahmen der L 314 Ravensburger Straße / Waldseer Straße</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Das Regierungspräsidium wird im Rahmen der Beteiligung Träger öffentlicher Belange angehört. Hinsichtlich der Maßnahmenumsetzung weisen wir auf §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG und die daraus folgende Bindungswirkung für andere Behörden hin.</p>
IV.8			<p>In der Grobkonzeption des vorgelegten LAP vom 03.06.2014 wird unter Punkt 8.2.1 Lärmschwerpunkt L 314 Ravensburger Straße / Waldseer Straße aufgrund von 12 Gebäuden, welche jeweils die o.g. Richtwerte von 60 dB(A) überschritten haben (7 Häuser 61 dB(A), 2 Häuser 62 dB(A) und 3 Häuser 63 dB(A)) als straßenverkehrsrechtliche Maßnahme eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h in der Zeit von 22:00 - 06:00 Uhr in Erwägung gezogen. Damit geprüft werden kann, ob die Voraussetzungen für die o.g. vorgesehene verkehrsrechtliche Maßnahme vorliegen, bedarf es noch näherer bzw. weitere Angaben:</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Auch eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung wird berücksichtigt (vgl. Kapitel 8.2.1, Seite 43; Bericht zur Frühzeitigen Beteiligung). Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass der Gegenstand der jetzigen Beteiligung das Grobkonzept ist. Wesen des Grobkonzeptes ist es, dass zunächst lediglich denkbare Maßnahmen aufgeführt werden, ohne diese räumlich, technisch und rechtlich abschließend zu prüfen. Diese Prüfung erfolgt im Anschluss an die frühzeitige Beteiligung unter Berücksichtigung der Stellungnahmen und Hinweise, insbesondere der TöB.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.9			<ul style="list-style-type: none"> Für welche Abschnitte der L 314 sollen die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h bei Nacht festgelegt werden? Aufgrund der wichtigen Verkehrsfunktion der L 314 scheidet eine „Pauschallösung“ von Ortstafel zu Ortstafel aus. 	Es wird keine Pauschallösung festgelegt werden. Im Anschluss an die frühzeitige Beteiligung wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung gebäudescharf festgelegt werden. Maßgeblich wird sein, an welchen Gebäuden unzumutbare Lärmbelastungen (mehr als 60 dB(A) in der Nacht, 70 dB(A) am Tag) vorliegen. Ggf. werden räumliche und verkehrliche Aspekte dazu führen, dass die Festlegungen räumlich „abgerundet“ werden. Zu dieser Festlegung wird die „förmliche Beteiligung“ durchgeführt werden. Dann hat das Landratsamt nochmals die Möglichkeit, Stellung zu der konkreten Festlegung zu nehmen.
IV.10.			<ul style="list-style-type: none"> Wo liegen am Lärmschwerpunkt Gebäude mit gewerblicher Nutzung vor? 	Im Rahmen der Lärmkartierung werden nur Gebäude „eingefärbt“ (vgl. Gebäudelärmkarten, Anhang 3 und 4 zum Bericht), die nach den Daten der Gemeinde eine schutzwürdige Nutzung (insbes. Wohnen) aufweisen.
IV.11			<ul style="list-style-type: none"> Angaben der zu erwartenden Pegelminderung durch die o.g. vorgesehene verkehrsrechtliche Maßnahme 30 km/h bei Nacht. 	Die zu erwartende Pegelminderung wird im Rahmen der Wirkungsanalysen (im Anschluss an die frühzeitige Beteiligung) ermittelt. Im Rahmen der Wirkungsanalysen wird auch untersucht, wie viele Einwohner entlastet werden.
IV.12			<ul style="list-style-type: none"> Ist davon auszugehen, dass sich infolge der Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h bei Nacht der Verkehr auf andere Straßen verlagert? 	Verkehrsverlagerungen werden im weiteren Verfahren untersucht werden. Dabei gilt, dass nicht jede Verkehrsverlagerung relevant ist. Maßgeblich ist vielmehr, ob eine Verkehrsverlagerung an einem anderen Ort zu einer relevanten Lärmzunahme führen wird.
IV.13			<ul style="list-style-type: none"> Angaben, ob in dem betreffenden Bereich der L 314 Lärmsanierungsmaßnahmen stattgefunden haben, wenn ja, an welchen Gebäuden und Angaben welche Lärmsanierungsmaßnahmen geplant sind. 	Hierzu liegen der Gemeinde keine Daten vor. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist jedoch zu beachten, dass das Ziel ist, den Umgebungslärm im Freien zu reduzieren. Passive Lärminderungsmaßnahmen, die lediglich die Innenraumpegel absenken, sind insoweit nicht zielführend.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.1	Handwerkskammer Ulm	19.09.2014	Wir begrüßen es, dass die Gemeinde Baienfurt auf ihrem Gebiet einen Lärmaktionsplan aufstellen will, um stark vom Straßenlärm belastete Anwohner vor zu hohen Lärmimmissionen zu schützen.	Wird zur Kenntnis genommen.
V.2			Bei aller Notwendigkeit dieses Aktionsplanes ist besonders bei Geschwindigkeitsbeschränkungen darauf zu achten, dass unter Umständen größere Verkehrsstauungen entstehen, die nicht nur dem Ziel des Planes entgegenwirken, sondern auch den Wirtschaftsverkehr unnötig finanziell belasten.	Verkehrsbeschränkende Lärminderungsmaßnahmen werden sachgerecht abgewogen. Die Verkehrsfunktion der Straße, Fahrzeitverzögerungen und andere Wechselwirkungen werden dabei berücksichtigt. Untersuchungen zeigen darüber hinaus, dass durch eine Geschwindigkeitsreduzierung der Verkehr nicht ins Stocken gerät. Im Gegenteil: Tempo 30 führt im Vergleich zu Tempo 50 zu einer Verstetigung des Verkehrsablaufs mit reduzierten Brems- und Beschleunigungsvorgängen.
V.3			Bei den Untersuchungen zu Geschwindigkeitsreduzierungen muss auf einen flüssigen Durchgangs- und Wirtschaftsverkehr geachtet werden.	Siehe Wertung unter V.2
V.4			Wir empfehlen, nach der Umsetzungsphase gerade die Geschwindigkeitsbeschränkungen einer Evaluation zu unterziehen und bei sich abzeichnenden nachhaltigen Störungen eines allgemein üblichen Verkehrsflusses entsprechend schnell gegen zu steuern.	Sollten Geschwindigkeitsbeschränkungen im Rahmen des LAP Baienfurt festgesetzt werden, so werden die Auswirkungen nach Umsetzung dieser Maßnahmen geprüft werden.
V.5			Störungen des Verkehrsflusses haben auch negative Auswirkungen auf die Bewohner an diesen Straßen nicht nur durch Lärmbelastungen, sondern auch durch Staub- und Abgasbelastungen.	Wird zur Kenntnis genommen.
V.6			Unabhängig hiervon stellt sich die Frage, wie eine stetige Einhaltung dieser Maßnahmen sichergestellt werden kann. Eine angestrebte Lärmreduzierung wird sich nur ergeben, wenn die	Wird zugestimmt. Die Gemeinde wird deshalb eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen, als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung, bei der

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Beschränkungen nicht überschritten werden.	zuständigen Straßenverkehrsbehörde anregen.
VI.1	Stadt Ravensburg, Bauordnungsamt	22.09.2014	Die Stadt Ravensburg nimmt zum Grobkonzept des Lärmaktionsplanes der Gemeinde Baienfurt wie folgt Stellung:	Wird im Rahmen der Wirkungsanalysen noch genauer geprüft werden.
VI.2			Die Maßnahmen des Lärmaktionsplanes der Gemeinde Baienfurt dürfen in Verbindung mit den Maßnahmen des Lärmaktionsplanes Ravensburg zu keinen relevanten Mehrbelastungen auf Straßen der Stadt Ravensburg führen.	
			Wir gehen davon aus, dass im weiteren Verfahrensverlauf eine verkehrliche Abschätzung von Maßnahmen mit überörtlichen Auswirkungen vorgenommen wird und bitten um weitere Beteiligung am Verfahren.	Wird im Rahmen der Wirkungsanalysen durchgeführt. Eine weitere Beteiligung erfolgt im Rahmen der 2. Beteiligungsrunde (Förmliches Beteiligungsverfahren).
VII.	Gemeinde Baidt	22.09.2014	Der Gemeinderat der Gemeinde Baidt wurde in der Sitzung vom 16.09.2014 über die Aufstellung des Lärmaktionsplanes in der Gemeinde Baienfurt unterrichtet.	Wird zur Kenntnis genommen. Eine weitere Beteiligung erfolgt im Rahmen der 2. Beteiligungsrunde (Förmliches Beteiligungsverfahren).
			Zur vorgelegten Planung werden derzeit keine Bedenken und Anregungen vorgebracht, jedoch wird eine weitere Beteiligung am Verfahren gewünscht.	
VIII.1	Regierungspräsidium Tübingen	23.09.2014	Das Regierungspräsidium ist in diesem Verfahren als höhere Verkehrsbehörde und als Straßenbaulasträger zu hören. Bitte adressieren Sie Anhörungen deshalb an die zentrale Poststelle des Regierungspräsidiums oder an die Abteilung 4. Eine Ausfertigung des Anhörungsschreibens genügt.	Wird beachtet.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.2			Als Straßenbaulasträger geben wir folgende Stellungnahme ab: Nach Durchsicht des vorliegenden Grobkonzeptes befindet sich der Lärmschwerpunkt der Gemeinde Baienfurt entlang der L 314 im Bereich der Ravensburger- / Waldseer Straße. Gemäß der amtlichen Straßenverkehrszählung von 2010 (SVZ 2010) ist der Straßenabschnitt mit 9.976 Kfz/24 und einem SV-Anteil von 3,0 % belastet. Ein Vergleich der Verkehrsmengen (SVZ 2010), mit dem amtlichen Endergebnis des Verkehrsmonitorings (VM 2012) für den obengenannten Straßenabschnitt, hat eine etwas geringere Verkehrsbelastung zum Ergebnis.	Die Lärmkartierung des Lärmaktionsplans basiert auf den Daten der amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 (SVZ 2010).
VIII.3			Das Grobkonzept des Lärmaktionsplanes sieht eine Minderung von Straßenverkehrslärm in der Ortsdurchfahrt der L 314 vor. Aktive Maßnahmen an der Quelle z.B. Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelages zur Lärminderung sind am effektivsten und haben somit grundsätzlich Vorrang vor passiven Lärmschutzmaßnahmen.	Wird beachtet und zur Kenntnis genommen.
VIII.4			Gemäß den Ausführungen im Bericht der Frühzeitigen Beteiligung (Stand: 03. Juni 2014) wurde am Lärmschwerpunkt der L 314 die Fahrbahndecke erst vor wenigen Jahren erneuert, ein erneuter Austausch ist zur Zeit wirtschaftlich nicht vertretbar, daher wird diese Maßnahme auch nicht weiter verfolgt.	Wird bestätigt.
VIII.5			Das Regierungspräsidium Tübingen als Straßenbaulasträger ist somit zum gegenwärtigen Zeitpunkt von einer aktiven Lärminderungsmaßnahme nicht betroffen.	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.6			<p>Für den Einbau von lärmtechnisch - verbesserten Straßenbeläge gilt nach gültiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, dass für entsprechende Fahrbahnbeläge gesicherte Erkenntnisse des Straßenbaus vorliegen müssen, die in der Regel eine erfolgreiche Erprobung für den anzuwendenden Geschwindigkeitsbereich voraussetzen. Damit scheidet Lösungsmöglichkeiten, die derzeit „lediglich“ in der Wissenschaft diskutiert werden („Stand der Wissenschaft“) und sich noch in der Erprobung befinden, zumindest solange aus, wie noch keine Zertifizierung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen erfolgt ist.</p> <p>Sind aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht realisierbar, so kommen passive Lärmschutzmaßnahmen z.B. der Einbau von Lärmschutzfenstern in Betracht.</p> <p><u>Hierbei ist dann Folgendes zu beachten:</u></p>	<p>Wird berücksichtigt (BVerwG, Beschl. v. 05.09.2008 – 9 B 10/08 – juris Rn. 4). Die lärmtechnisch verbesserten Straßenbeläge sind unter 8.1.1 als eine der grundsätzlich möglichen Maßnahmen aufgeführt. Bei der Grobkonzeption (vgl. Kapitel 8.2.1) wird der Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelags nicht verfolgt, da erst vor wenigen Jahren die Erneuerung der Fahrbahndecke erfolgte.</p> <p>Passive Maßnahmen sind grundsätzlich nicht geeignet, das Ziel der UmgebungslärmRL und der §§ 47 a ff. BImSchG zu erreichen: Zu mindern ist der Umgebungslärm im Freien.</p>
VIII.7			<p>Voraussetzung für straßenbauliche Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes oder des Landes ist, dass die Lärmsanierungswerte überschritten sind. Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgt entsprechend der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen (RLS 90).</p>	<p>Vgl. Wertung zu VII.8 und VII.9.</p>
VIII.8			<ul style="list-style-type: none"> • eine Berechnung nach der RLS-90 bzw. die vereinfachte Berechnung mit Hilfe von Ab- und Zuschlägen ergibt, dass die abgesenkten Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten sind, 	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
VIII.9			<ul style="list-style-type: none"> • Falls von vorgeschlagenen passiven Lärminderungsmaßnahmen die Voraussetzungen einer Lärmsanierung 	<p>Die VLärmSchR 97 ist eine Verwaltungsvorschrift und hat als solche eine nur eingeschränkte Bindungswirkung. Als Verwaltungsvorschrift ist sie nicht geeignet,</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.10			<p>nach der VLärmSchR 97 mit allen bisherigen Anpassungen, Ergänzungen und aktuellen Regelungen erfüllt werden,</p> <ul style="list-style-type: none"> ausreichende Haushaltsmittel des Bundes bzw. des Landes zur Verfügung stehen. 	<p>zeitlich nachfolgendes parlamentarisches Bundesrecht, das in Umsetzung gemeinschaftsrechtlichen Sekundärrechts ergangen ist, inhaltlich zu auszugestalten. Im Übrigen sind die Lärmsanierungswerte durch das Verkehrslärmschutzpaket II um 3 dB(A) auf 67/57 dB(A) abgesenkt worden.</p> <p>Nach §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG sind Maßnahmen, die Lärmaktionspläne festlegen, durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen, wenn es sich nicht um planerische Maßnahmen handelt. Wenn die Gemeinde in ihrem Lärmaktionsplan eine „einfache“ Maßnahme rechtsfehlerfrei festgelegt hat, gibt es keinen „Haushaltsvorbehalt“. Die Kosten der Maßnahme sind jedoch ein gewichtiger Belang für die Gemeinde bei der für die Auswahl der Maßnahmen vorzunehmenden Abwägung. Die Kosten der Maßnahmen werden dabei berücksichtigt.</p>
VIII.11			<p>Das Regierungspräsidium als Straßenbaulasträger wird dann prüfen, ob für die Umsetzung der Maßnahmen die Voraussetzungen nach den für ihn geltenden Rechtsgrundlagen erfüllt sind.</p> <p>Als höhere Straßenverkehrsbehörde geben wir folgende Stellungnahme ab:</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Hinsichtlich der Maßnahmenumsetzung weisen wir auf §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG und die daraus folgende Bindungswirkung für andere Behörden hin</p>
VIII.12			<p>Zu 2.3.1 Bindung der Fachbehörden beim Vollzug des Fachrechts</p> <p>Rechtsgrundlage für verkehrsrechtliche Maßnahmen ist § 45 Abs.1 S.2 Nr.3 i.V.m. Abs.9 S.2 Straßenverkehrsordnung. Für Einschränkungen des fließenden Verkehrs ist danach Voraussetzung, dass eine <u>Gefahrenlage</u> besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung <u>erheb-</u></p>	<p>Die Auslegung und Anwendung unbestimmter Rechtsbegriffe hat auch unter der Beachtung anderer rechtlicher Vorgaben zu erfolgen. Soweit § 47d BImSchG in der Umsetzung der Umgebungslärm-RL ein Instrument vorsieht, das es ermöglicht, Maßnahmen festzulegen, die von den zuständigen Behörden nach dem Fach-</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.13			<p>lich übersteigt. Die Definition, wann eine erheblich über dem Durchschnitt liegende Gefahrenlage besteht, kann im Lärmaktionsplan nicht nach Belieben erfolgen. Es handelt sich um einen so genannten unbestimmten Rechtsbegriff, der durch das Zusammenspiel von Verwaltungsauslegung und Rechtsprechung dazu definiert wird.</p> <p>Die höchstrichterliche Rechtsprechung geht aktuell davon aus, dass eine erheblich über dem Durchschnitt liegende Gefahrenlage bei der Überschreitung von Dauerschallpegeln von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts besteht.</p> <p>Daran hat sich das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg bei seinem Kooperationserlass vom März 2012, der unter 3. im Lärmaktionsplan erwähnt wird, orientiert.</p> <p>Zu 5.3 Ermittlung der Betroffenenheiten ist anzumerken, dass die vorgenommene Abweichung von der VBEB, indem alle Bewohner der lautesten Fassade zugerechnet werden, ebenfalls nicht realitätsnah ist, da gerade bei Ein- und Zweifamilienhäusern auf der Hausseite, die einer Straße mit hohem Verkehrsaufkommen zugewandt ist, bevorzugt die Räume angeordnet werden, in denen man sich selten aufhält wie Bad, Küche, Vorratsräume, Treppenhäuser und Flure.</p>	<p>recht umzusetzen sind (§ 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG), muss das Fachrecht auch im Lichte des Europarechts ausgelegt und angewendet werden. Legt die Gemeinde Auslösewerte fest, deren Überschreitung sie nach den besonderen örtlichen Verhältnissen als Gefahrenlage qualifiziert, sind unbestimmte Rechtsbegriffe des nationalen Rechts im Lichte dieser Wertung und des Europarechts auszulegen und anzuwenden.</p> <p>Nach der aktuellen Rechtsprechung ist das Ermessen der Straßenverkehrsbehörden zur Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung bereits dann eröffnet, wenn die Grenzwerte der 16. BImSchV in Wohngebieten überschritten sind. Oberhalb der Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV verdichtet sich das Ermessen hin zu einem Einschreiten, vgl. jüngst VG Oldenburg, Urt. v. 13.06.2014 – 7 A 7110/13, juris Rn. 100.</p> <p>Der Erlass selbst sieht vor, dass Maßnahmen unterhalb von 70 dB(A) am Tag und/oder 60 dB(A) in der Nacht möglich sind. Maßgeblich ist die ortsübliche Zumutbarkeit. Diese kann die Gemeinde mit ihren ausgewählten Auslösewerten beeinflussen (kommunale Planungshoheit).</p> <p>Das Berechnungsverfahren der VBEB dient der Ermittlung von Betroffenen bei der Lärmkartierung durch die LUBW und konkretisiert insoweit die 34. BImSchV. Die Lärmaktionsplanung stellt ein von der Lärmkartierung zu differenzierendes Verfahren dar, für das die Gemeinden im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit zuständig sind. Eine verbindliche Berechnungsmethode für die Betroffenenermittlung bei der Lärmaktionsplanung hat der Gesetzgeber nicht erlassen. Unter Ziff. 7.8 Tabelle 2, Seite 32 werden die Betroffenenheiten nach VBEB und dem modifizierten Verfahren dargestellt. Die</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.14			Zu 8.2.1 Maßnahme Geschwindigkeitsbeschränkung am Lärmschwerpunkt L 314-1 Ravensburger Straße - Waldseer Straße ist anzumerken, dass tagsüber bei Umrechnung in RLS90-Werte wie im Erlass des Ministeriums vorgesehen vermutlich nur noch an einem Gebäude der „Maßnahmenwert“ für den Tag überschritten ist. Dagegen ist der nächtliche „Maßnahmenwert“ von 60 dB(A) an dieser Strecke an zahlreichen Gebäuden überschritten, so dass an der Ravensburger Straße zwischen der Niederbieger Straße und der Friedhof Straße vorbehaltlich der Abwägung des Gemeinderats eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung in Betracht käme.	Betroffenheiten nach VBEB werden auch der Abwägung der einzelnen Maßnahmen zu Grunde gelegt. Die Betroffenheiten nach dem modifizierten Verfahren werden als Vergleich dargestellt. Die Maßnahme wird im weiteren Verfahren detaillierter geprüft werden. Die Anmerkung des Regierungspräsidiums wird dabei berücksichtigt.
VIII.15			Eine weitere Beteiligung am Verfahren wird gewünscht.	Wird zur Kenntnis genommen. Eine weitere Beteiligung erfolgt im Rahmen der 2. Beteiligungsrunde (Förmliches Beteiligungsverfahren).
IX.1	BUND, Ortsgruppe Ravenburg	24.09.2014	Wir sehen in der Minderung des Straßenverkehrslärms das wichtigste Planungsziel.	Wird zur Kenntnis genommen.
IX.2			Als bedeutendste Maßnahme sehen wir hier die Temporeduzierung. Sie mindert den Lärm effektiv und hat viele weitere positive Auswirkungen: <ul style="list-style-type: none"> • erhöht die Verkehrssicherheit • weniger Schadstoffausstoß • kostengünstige Umsetzung • greift sofort 	Wird zur Kenntnis genommen. Maßnahme im Grobkonzept enthalten.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.3			Temporeduzierungen gehören in ein Maßnahmenpaket „Sofortmaßnahmen“. Sie sind allerdings nur wirksam, wenn sie auch kontrolliert werden. Deshalb empfehlen wir die Installation einer festen Kamera, die Geschwindigkeitsüberschreitungen festhält - vor allem nachts! (22 bis 6 Uhr).	Stationäre und Mobile Geschwindigkeitskontrollen werden seitens der Gemeinde befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärmaktionsplanung angesehen. Die Zuständigkeit liegt beim Landratsamt.
IX.4			Wir empfehlen außerdem, den Schutz ruhiger Gebiete als Ziel in den ersten Lärmaktionsplanaufzunehmen, konkrete Gebiete zu benennen und für diese Gebiete ein Verschlechterungsverbot aufzunehmen.	Wird geprüft und gegebenenfalls in den ersten Lärmaktionsplan der Gemeinde Baienfurt mit aufgenommen.
X.1	Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V.	25.09.2014	Der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V. (LNV) dankt für die Zusendung der Unterlagen zum oben genannten Verfahren und die damit verbundene Möglichkeit, sich hierzu zu äußern.	Wird zur Kenntnis genommen.
			Diese LNV-Stellungnahme erfolgt zugleich im Namen aller nach § 67 NatSchG anerkannten Naturschutzverbände: AG „Die NaturFreunde“ (NF), Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesfischereiverband (LFV), Landesjagdverband (LJV), Naturschutzbund Deutschland (NABU), Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (SDW), Schwäbischer Albverein (SAV) und Schwarzwaldverein (SWV).	
X.2			<u>Wir nehmen zum Grobkonzept des Lärmaktionsplanes wie folgt Stellung:</u> Wir sehen in der Minderung des Straßenverkehrslärms das wichtigste Planungsziel.	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.3			Als bedeutendste Maßnahme sehen wir hier die Temporeduzierung. Sie mindert den Lärm effektiv und hat viele weitere positive Auswirkungen: <ul style="list-style-type: none"> • erhöht die Verkehrssicherheit • weniger Schadstoffausstoß • kostengünstige Umsetzung • greift sofort 	Wird zur Kenntnis genommen. Maßnahme im Grobkonzept enthalten.
X.4			Temporeduzierungen gehören in ein Maßnahmenpaket „Sofortmaßnahmen“. Sie sind allerdings nur wirksam, wenn sie auch kontrolliert werden. Deshalb empfehlen wir die Installation einer festen Kamera, die Geschwindigkeitsüberschreitungen festhält - vor allem nachts! (22 bis 6 Uhr).	Stationäre und Mobile Geschwindigkeitskontrollen werden seitens der Gemeinde befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärmaktionsplanung angesehen. Die Zuständigkeit liegt beim Landratsamt.
X.5			Wir empfehlen außerdem, den Schutz ruhiger Gebiete als Ziel in den ersten Lärmaktionsplan aufzunehmen, konkrete Gebiete zu benennen und für diese Gebiete ein Verschlechterungsverbot aufzunehmen.	Wird geprüft und gegebenenfalls in den ersten Lärmaktionsplan der Gemeinde Baienfurt mit aufgenommen.
XI.1	DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Friedrichshafen	29.09.2014	Die Linien 1 und 2 verbinden die Gemeinden Baidt, Baienfurt, Weingarten und Ravensburg miteinander. Diese Linien nutzen in Baienfurt die L 314 und stellen die am häufigsten genutzte Busverbindung im gesamten Landkreis Ravensburg dar. Bezugnehmend auf die in 8.1 genannten grundsätzlichen Möglichkeiten haben wir folgende Anregungen:	Wird zur Kenntnis genommen.
XI.2			<ul style="list-style-type: none"> • Eine Verringerung der Straßenbreite würde uns in der Erbringung unserer Verkehrsleistung stark behindern, da besonders Großfahrzeuge wie unsere Busse Probleme im 	Nach den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RAS 06“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ist ein regelmäßiger Linienverkehr eine entscheidende Größe für die Wahl des zu-

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XI.3			<p>Begegnungsverkehr bekommen.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die generelle Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h verlangsamt die Abwicklungsgeschwindigkeit signifikant und führt aufgrund der längeren Fahrzeiten zu einem Attraktivitätsverlust des ÖPNVs gegenüber dem MIV. Weniger kritisch ist hingegen die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit zwischen 22 Uhr und 6 Uhr. Durch die deutlich geringere Fahrgastnachfrage und die damit verbundenen geringeren Haltestellenaufenthaltszeiten sind hier Fahrzeitpuffer im Fahrplan enthalten. 	<p>künftigen Straßenquerschnittes. Der ÖPNV wird daher bei jeder Straßenplanung automatisch berücksichtigt. Eine Veränderung des Straßenquerschnittes ist in Baienfurt aber nicht vorgesehen. In Kapitel 8.1 werden nur denkbare Maßnahmen der Lärmaktionsplanung im Allgemeinen aufgelistet.</p> <p>Wird im Rahmen der Abwägung berücksichtigt. Was die Folgen von Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50 für den ÖPNV angeht: Eine Pauschalisierung kann generell nicht vorgenommen werden. Die Abwicklungsgeschwindigkeit des ÖPNV hängt insbesondere von den Abständen der Haltestellen ab. Ein Positiver Aspekt von T30 im Vergleich zu T50 beim ÖPNV ist allerdings, dass Qualität und Sicherheit des Zugangs zu den Haltestellen für die Fahrgäste verbessert werden. <i>(vgl. Fachbeitrag von Prof. Dr.-Ing. H. Topp, Institut für Mobilität & Verkehr, TU Kaiserslautern zum Thema: „Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung“ in: Straßenverkehrstechnik 1/2014, Seite 23-30)</i></p>
XI.4			<p>Letztendlich führen alle genannten Maßnahmen tendenziell zu einer Fahrzeitverlängerung, die der Attraktivität des ÖPNVs nicht zuträglich ist. Daher sollte auch im Hinblick auf 8.1.7 zwischen den Vor- und Nachteilen sorgsam abgewogen werden.</p>	<p>Wird im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.</p>
XII.	Regionalverband Bodensee-Oberschwaben	29.09.2014	<p>Im Rahmen der Interkommunalen Arbeitsgruppe Lärmaktionsplanung ist der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben in die regionale Bearbeitung des Themas Lärmaktionsplanung eingebunden. Daher begrüßt und unterstützt der Regionalverband das Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplans (LAP) für die Gemeinde Baienfurt. Anregungen und/oder Bedenken zu dem sehr gut aufbereiteten Grobkonzept werden von</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Seiten des Regionalverbandes nicht vorgebracht.	
XIII.1	Stadt Weingarten	01.10.2014 per E-Mail	Die Stadt Weingarten bringt im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung keine Anregungen zu dem Grobkonzept des Lärmaktionsplans vor. Wir begrüßen Ihre Bestrebungen, die Planungen auf den LAP der Stadt Weingarten abzustimmen und verweisen auf Ihr Kapitel 7.10.3 "Prüfung einer nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung für die Ortsdurchfahrt Köpfingen".	Wird zur Kenntnis genommen.
XIII.2			Wir möchten Sie bitten, im Kapitel 7.10.3 den Verweis auf den Lärmaktionsplan Weingarten zu korrigieren. Das entsprechende Kapitel ist im LAP Weingarten unter der Nummer 5.1.12.3 zu finden.	Wird korrigiert.
XIV.1	IHK Bodensee-Oberschwaben	29.10.2014 per E-Mail	Der Gesetzgeber hat bisher keine Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung bestimmt. Es liegen dazu nur Empfehlungen des Umweltministeriums vor. Die geplanten Maßnahmen sind jeweils hinsichtlich der zu Grunde gelegten Auslösewerte und der damit verbundenen Wirkung zu untersuchen. Nur so kann die Effektivität der Maßnahmen erkannt und beurteilt werden, und nur dann sind verursachergerechte und sinnvolle Maßnahmen möglich. Eine Behandlung der Auslösewerte als Grenzwerte wäre allerdings falsch und würde den pauschalierenden Betrachtungen hinsichtlich Analyse der Ausgangssituation und der unterstellten Maßnahmenwirkung auch nicht gerecht werden.	Wird zugestimmt.
XIV.2			Bei etwaigen Maßnahmen zur Lärmreduzierung hat die Gemeinde ein Abwägungsgebot und das Prinzip der Verhältnismäßigkeit (Kosten/Nutzen) zu beachten. Auch für Maßnahmen gegen Lärm	Wird in der Abwägung berücksichtigt / geprüft.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIV.3			<p>gilt das Gebot der Nachhaltigkeit – neben den reinen Umweltbelangen sind gleichberechtigt die Belange der Sozialverträglichkeit und der Ökonomie zu berücksichtigen. Maßnahmen, die zu einer Schwächung der Wirtschaft führen, gefährden Arbeitsplätze (Sozialverträglichkeit) und mindern die Erfolgsaussichten der Unternehmen (Ökonomie); ausgewogenes Handeln muss für politisch Verantwortliche maßgeblich sein.</p> <p>Auch wenn es sich bei der hier zur Diskussion stehenden Thematik um Umgebungslärm handelt, kann es nachts nur darum gehen, eine Lärminderung anzustreben, die innerhalb der Gebäude und nicht an der Außenfront wahrgenommen wird, damit eine möglichst ungestörte Nachtruhe gewährleistet ist.</p>	<p>Gemäss Art. 3 a) der UmgebungslärmRL handelt es sich bei Umgebungslärm um „unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien“. Zu mindern ist der Umgebungslärm im Freien („an der Quelle“) und nicht der Lärm in Aufenthalts- und Wohnräumen.</p>
XIV.4			<p>Maßnahmen, deren Minderungswirkung weniger als 3 dB(A) betragen, müssen aus Sicht der IHK besonders kritisch hinterfragt werden, da hier die Wirksamkeit an sich nicht erkennbar ist und daher auch die Anforderungen an die Verhältnismäßigkeit nicht erfüllt sind. So werden Lärmpegelminderungen unter 3 dB(A) von den Betroffenen nicht wahrgenommen.</p>	<p>Die Gerichte haben bereits entschieden, dass bei besonders hohen Lärmbelastungen nach akustischen Erkenntnissen auch eine Pegelminderung von weniger als 3 dB(A) hörbar ist. Schon das Unterbleiben einzelner Spitzenpegel kann für das akustische Empfinden der Betroffenen eine spürbare Erleichterung bedeuten, auch ohne dass eine Reduzierung des insoweit nur beschränkt aussagekräftigen Mittelungspegels um 2 oder 3 dB(A) erreicht wird (OVG NW, Urt. v. 01.06.2005 – 8 A 2350/04 – juris, Rn. 63). Diese Rechtsprechung hat auch der Kooperationserlass des MVI vom 23.03.2012 aufgegriffen. Danach kann eine Lärminderung um weniger als 3 dB(A) im Mittelungspegel ebenfalls zu einem deutlichen Rückgang der Belästigung und der Zahl der Belästigten führen. Der Kooperationserlass lässt daher ausdrücklich auch Maßnahmen mit einer Minderung kleiner als 3 dB(A) zu. Die Lärm-schutz-Richtlinien StV finden auf die Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen eines Lärmakti-</p>
XIV.5			<p>Was aber nicht wahrgenommen wird, kann auch nicht zu einer Entlastung der betroffenen Bevölkerung führen. Die mit Maßnahmen unterhalb des 3 dB(A)-Kriteriums ermittelten Lärminderungseffekte sind somit rein rechnerischer Natur und stellen keine Gewähr für eine wahrnehmbare Lärmentlastung dar.</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIV.6			Die IHK sieht insbesondere verkehrsbeschränkende Maßnahmen (Tempolimits, Lkw-Fahrverbote) auf Bundes- und Landesstraßen kritisch. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Hauptverkehrsstraßen stehen der besonderen Verkehrsfunktion dieser Straßen entgegen und sind nach Auffassung der IHK gem. Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 nicht zulässig.	onsplans als Verwaltungsvorschrift keine Anwendung. Nationale Verwaltungsvorschriften können im Widerspruch mit anderem Bundesrecht (§§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG) und Europarecht (Umgebungslärm-RL) keine Verbindlichkeit für verkehrsrechtliche Entscheidungen erzeugen.
XIV.7			Sollten verkehrsbeschränkende Maßnahmen trotzdem in Erwägung gezogen werden, ist das Prinzip der Verhältnismäßigkeit zu beachten. Maßgeblich dafür ist auch die Zahl der betroffenen Einwohner. In Tab. 2 auf S. 7 des Lärmaktionsplans liegt die Zahl der Betroffenen meist im unteren zweistelligen Bereich, weshalb der generelle Handlungsbedarf aus Sicht der IHK angezweifelt wird. Nach Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG soll die Zahl der betroffenen Personen auf die nächste Hunderterstelle gerundet werden. Für weniger als 50 Personen müsste demnach die Angabe „0“ erfolgen. Ziel der Lärminderungsplanung ist es nicht, wegen einzelner lokal begrenzter Problembereiche generelle Maßnahmen zu ergreifen, von denen große Nutzergruppen nachteilig oder einschränkend betroffen werden.	Wird beachtet. Analog zur LUBW-Kartierung bzw. Betroffenheitsanalyse wurde keine Rundung der Betroffenheiten vorgenommen. Sie wäre auch in Anbetracht der zu betrachtenden 5 dB(A)-Schritte und der Einwohnerzahlen nicht sinnvoll.
XIV.8			Der Ansatz für eine Lärminderung an Hauptverkehrs- bzw. Bundes- und Landesstraßen sollte aus Sicht der IHK folgender sein: Wegen der sinnvollen und notwendigen Bündelungsfunktion dieser Verkehrsachsen sollte der Hauptfokus nicht auf Verkehrsbeschränkungen liegen, sondern auf Maßnahmen, die an der Quelle anset-	Wird zur Kenntnis genommen. Die Geschwindigkeitsbeschränkungen werden ausschließlich als kurzfristig realisierbare Sofortmaßnahme vorgesehen. Passive Maßnahmen sind grundsätzlich nicht geeignet, das Ziel der UmgebungslärmRL und der §§ 47 a ff. BImSchG zu erreichen: Zu mindern ist der Umgebungslärm im Freien, nicht der Lärm in Aufenthalts- und Wohnräu-

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIV.9			<p>zen (Instandsetzung / Erneuerung des Fahrbahnbelags, Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelags, Kanaldeckeloptimierung, Lärmschutzwände/-wälle) und/oder den passiven Schallschutz verbessern (Förderung von Schallschutzfenstern).</p> <p>Mittlerweile sind die Motoren bei Neufahrzeugen so leise geworden, dass nach Untersuchungen des TÜV im normalen Stadtbetrieb das erzeugte Fahrbahngeräusch überwiegt – dies gilt insbesondere bei gleichmäßig fließendem Verkehr. Bei der Beurteilung von Maßnahmen gegen den Lärm sollte also das Augenmerk verstärkt auf den Straßenzustand und die verwandten Materialien für die Fahrbahnoberfläche gerichtet werden. Dem zukünftig flächendeckenden Einbau des sog. „Flüsterasphalts“ kommt deshalb eine zentrale Rolle zu. Lärmarme Beläge stellen eine geeignete emissionsseitige Minderungsmaßnahme dar, da sie praktisch überall eingesetzt werden können. Natürlich ist das Verlegen von hochwertigem Asphalt mit Kosten verbunden. Nicht akzeptabel wäre aber aus Sicht der IHK eine Rechnung, nach der Verkehrsbeschränkungen für die Kommune preiswerter wären, weil bei ihr die Kosten der Verkehrsbeschränkungen nicht anfallen würden.</p>	<p>men.</p> <p>Die Kosten für den Einbau eines lärmoptimierten Asphaltbelags trägt grundsätzlich der Straßenbaulastträger. Im Falle des klassifizierten Straßennetzes also der Kreis, das Land oder der Bund. Der Austausch eines Standardbelags auf dem klassifizierten Straßennetz ist mit keinen Kosten für die Gemeinde verbunden. Des Weiteren sind die Differenzkosten zwischen einem LOA und einem Standardbelag sehr gering. Unter 7.9.4 des Berichts zur Frühzeitigen Beteiligung wird auf die bereits durchgeführte Erneuerung des Fahrbahnbelags der L 314 im Bereich der Ortsdurchfahrt Baienfurts hingewiesen.</p>
XIV.10			<p>Die Kenntnis der Kosten von Tempolimits und anderen verkehrsrechtlichen Maßnahmen ist für die gebotene Abwägung wichtig, aber kein leichtes Unterfangen. Ein erster Schritt wäre daher, die Betroffenen um ihre Einschätzung zu bitten.</p>	<p>Die von den Speditionsunternehmen angegebenen Zeitverluste werden selbst auf den Maximaldistanzen nicht erreicht. Dies ist angesichts der hohen Lärmbelastungen zumutbar. Die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten ist Pflicht des</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIV.11			<p>Die IHK hat deshalb im Jahr 2010 eine Umfrage bei ca. 130 regionalen Verkehrsunternehmen und Verladern aus der Industrie zu den geplanten Geschwindigkeitsbegrenzungen der Kommunen in der IKAG-LAP durchgeführt. Von den 33 Antwortenden sagen nur 10, sie seien nicht betroffen oder hätten kein Problem mit den Tempolimits. Die Mehrzahl (23) spricht von leichten (15) oder massiven (8) Problemen. Speditions- wie Busunternehmen weisen in den Antworten auf Fahrzeit- bzw. Reisezeitverluste hin, die zu Problemen mit den gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten führen und die Reichweite vermindern können. Ohne eine Abwägung mit diesen mittelbaren negativen Auswirkungen würde nach Auffassung der IHK ein Abwägungsdefizit vorliegen.</p> <p>Werden an viel befahrenen Hauptverkehrsstraßen Geschwindigkeitsreduktionen trotzdem in Erwägung gezogen, sollten neben den mit Zeitverlusten verbundenen mittelbaren negativen Auswirkungen auch Aussagen zu sonstigen Emissionen getroffen werden, die sich gegenüber der ursprünglichen Geschwindigkeit ggf. erhöhen. So ist zwar denkbar, dass evtl. weniger Lärm emittiert wird. Sofern die geringere Geschwindigkeit jedoch zu mehr Brems- und Anfahrvorgängen führt, wird dieser Effekt jedoch konterkariert. Zudem werden bei niedrigen Geschwindigkeiten Schadstoffe wie NO_x (Stickoxide) umso mehr emittiert. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf ein Projekt der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg mit dem TÜV Nord, in dem nachgewiesen wurde, dass Geschwindigkeitsreduktionen zu höheren CO₂- und Stickoxid-Emissionen führen. Hier wäre eine gesamthafte</p>	<p>jeweiligen Fahrers und immer den Gegebenheiten des Straßenverkehrs anzupassen. Solche negativen (mittelbaren) Wirkungen einer Maßnahme können auftreten, wenn durch die Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund der örtlichen Verhältnisse der Verkehrsfluss gestört wird und sich Rückstaus bilden. Durch eine innerörtliche Beschränkung von 30 km/h auf der L 314 sind keine relevanten Störungen des Verkehrsflusses zu erwarten, (da die Verkehrsbelastungen z.B. mit denen in Hagnau nicht vergleichbar sind).</p> <p>Eine relevante Zunahme von Emissionen ist nicht zu erwarten; es ist eher von einer Verbesserung der Schadstoffbelastung auszugehen (vgl. dazu LAI Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 25.03.2009, Anhang 1, Tabelle 2).</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIV.12			<p>Sicht im Sinne einer Umweltbilanz angezeigt.</p> <p>Am weiteren Verfahren für das Aufstellen des LAP wirken wir als IHK gerne konstruktiv mit. Wir regen ergänzend an, dass Sie hinsichtlich verkehrsbeschränkender Maßnahmen für den Wirtschaftsverkehr frühzeitig den Kontakt zu den ansässigen Unternehmen suchen und die Maßnahmen erläutern.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Jedermann kann im Rahmen der Öffentlichen Beteiligungsverfahren Bedenken und Anregungen einbringen. Stellungnahmen der örtlichen Unternehmen sind ausdrücklich erwünscht.</p>

Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum frühzeitigen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.1	Bürger 1	05.08.2014	Fragebogen der Gemeinde zur Lärmaktionsplanung	Wird zur Kenntnis genommen.
I.2			<p>1. Lärmbelästigung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sehr belästigt durch: <ul style="list-style-type: none"> ○ Lkw ○ Motorräder • belästigt durch: <ul style="list-style-type: none"> ○ Pkw • weniger belästigt durch: <ul style="list-style-type: none"> ○ Lieferverkehr <p>2. Meinung zu Maßnahmen gegen Lärm:</p> <ul style="list-style-type: none"> • trifft zu: <ul style="list-style-type: none"> ○ Tempo 30 ○ Geschwindigkeitskontrollen ○ Einschränkungen des Pkw-Verkehrs ○ Motorradfahrverbote ○ Geschwindigkeitseinschränkungen nachts ○ Geschwindigkeitseinschränkungen tags ○ Nachtfahrverbote für Lkw ○ Lärmreduzierte Fahrbahndecke ○ Schallschutzwände/-wälle • trifft nicht zu: <ul style="list-style-type: none"> ○ Schallschutzfenster ○ Spielstraße ○ Durchfahrt für Anlieger ○ Ausbau von öffentlichen Verkehrsmitteln ○ Ausbau von Fahrradwegen 	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.3			<ul style="list-style-type: none"> ○ Veränderung der Ampelschaltung ○ Kreisverkehr ○ Verengung der Straße ○ Rückbau der Straße ○ Einschränkungen des Lieferverkehrs <p>3. Wenn Sie an Ihr Wohnumfeld denken: An welcher Straße oder welchem Platz stört Sie der Lärm am meisten?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Waldseerstraße / Ecke Öschweg 	<p>Dieser Bereich wurde nicht als Lärmschwerpunkt festgestellt, da die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung nur geringfügig und mit nur geringen Betroffenheiten überschritten werden. Der Lärmaktionsplan kann rechtmäßig allerdings nur Maßnahmen an Lärmschwerpunkten zur Reduzierung von Umgebungslärm vorsehen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Diese Wirksamkeit dieser Maßnahme wird als gering eingeschätzt. Mit der Gewerbeansiedlung im Industrie- und Gewerbepark Baienfurt kann es u.U zu relevanten Lärmzunahmen kommen. Diese Entwicklung wird durch die Gemeinde begleitet und analysiert. Spätestens bei der regelmäßigen Fortschreibung des Lärmaktionsplans in fünf Jahren wird untersucht werden, ob die Verkehrszunahme ein Einschreiten durch den Lärmaktionsplan erfordert.</p> <p>Maßnahme wird für einen Teil der L314 in Baienfurt (Lärmschwerpunkt L314-1) vorgeschlagen und im weiteren Verfahren geprüft werden.</p>
I.4			<p>4. Wie belastend finden Sie Lärm in Ihrer Wohnumgebung?</p> <p><i>Seitens des Bürgers wird Lärm als Problem angesehen.</i></p>	
I.5			<p>5. Gibt es eine Maßnahme, die Ihrer Meinung nach für die Verkehrslärmreduzierung in Baienfurt besonders wichtig wäre?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lkw > 7,5 t Verbot 	
I.6			<ul style="list-style-type: none"> • Nachts Tempo 30 	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.7			<ul style="list-style-type: none"> stationäre Geschwindigkeitskontrollen 	Stationäre und Mobile Geschwindigkeitskontrollen werden seitens der Gemeinde befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärmaktionsplanung angesehen.
I.8			<ul style="list-style-type: none"> teilweise Lärmschutzwand 	Aus städtebaulichen Gründen ist die Errichtung einer Lärmschutzwand in Baienfurt nicht vorgesehen.
II.1	Bürger 2	29.09.2014	Fragebogen der Gemeinde zur Lärmaktionsplanung	Wird zur Kenntnis genommen.
II.2			1. Lärmbelästigung: <ul style="list-style-type: none"> sehr belästigt durch: <ul style="list-style-type: none"> Motorräder vor allem Mopeds belästigt durch: <ul style="list-style-type: none"> Pkw weniger belästigt durch: <ul style="list-style-type: none"> Lieferverkehr 	
II.3			2. Meinung zu Maßnahmen gegen Lärm: <ul style="list-style-type: none"> trifft zu: <ul style="list-style-type: none"> Spielstraße Geschwindigkeitskontrollen Nachfahrverbote für Lkw 	
II.4			3. Wenn Sie an Ihr Wohnumfeld denken: An welcher Straße oder welchem Platz stört Sie der Lärm am meisten? <ul style="list-style-type: none"> Heinrich-Heine-Straße 	
			4. Wie belastend finden Sie Lärm in Ihrer Wohnumgebung? <i>Seitens des Bürgers wird Lärm als gro-</i>	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.5			<p><i>ßes Problem angesehen. Besonders die Mofas in der Heinrich-Heine-Straße.</i></p> <p>5. Gibt es eine Maßnahme, die Ihrer Meinung nach für die Verkehrslärmreduzierung in Baienfurt besonders wichtig wäre?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchfahrt durch Ortsmitte für den Fernverkehr sperren 	Es wird angenommen, dass mit Fernverkehr der Durchgangsverkehr gemeint ist. Eine Ausweisung der L314 als Anliegerstraße ist rechtlich nicht machbar.
II.6			<p>6. Sonstige Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tempo 30 Zone wird nicht beachtet. 	Wird zur Kenntnis genommen.
II.7			<ul style="list-style-type: none"> • Heinrich-Heine-Straße zur Spielstraße erklären. 	Diese Maßnahme kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht festgesetzt werden. Die Heinrich-Heine-Straße liegt zudem außerhalb eines Lärmschwerpunktes.
III.1	Bürger 3	26.09.2014	Unzählige, riesige Lastzüge, die ohne Gehweg nicht aneinander vorbeikommen, Unmengen anderer Fahrzeuge durchfahren den Teilort Knechtenhaus.	Wird zur Kenntnis genommen.
III.2			Mittels dieser Mitteilung wünsche ich die Aufnahme des Teilorts Knechtenhaus - Trauben in das Lärmschutzprogramm. Falls nicht schon geschehen.	Die Lärmaktionsplanung ist kein Lärmschutzprogramm. Mit Hilfe der Planung soll der Umgebungslärm im Freien gemindert werden. Im Rahmen der Lärmkartierung werden Hauptverkehrsstraße mit einem durchschnittlich täglichen Verkehrsaufkommen von größer 8'200 Kfz je 24 Stunden untersucht. Der Teilort Knechtenhaus-Trauben liegt an der K 7949, welche mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung von 3'841 Kraftfahrzeuge je 24 Stunden und einem Schwerverkehrsanteil von 4,4% belastet ist. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Eine Überschreitung der Auslöse- und Maßnahmenwerte für diesen Streckenabschnitt erscheint als unwahrscheinlich.