

Stadt Weingarten
Lärmaktionsplanung 3. Stufe
gemäß § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Bericht-Nr.: ACB-0322-216225/02

Datum 30.06.2022

Titel: Stadt Weingarten
Entwurfssfassung-Lärmaktionsplanung 3. Stufe ge-
mäß § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Auftraggeber: Stadt Weingarten
Kirchstraße 1
88250 Weingarten

Auftragnehmer: ACCON GmbH – Büro Augsburg
Provinostraße 52
86153 Augsburg
Telefon 0821 / 455 965 – 0
augsburg@accon.de
www.accon.de

Auftrag vom: 22.11.2021

Bericht-Nr.: ACB-0322-216225/02

Umfang: 22 Seiten und 3 Anlagen

Datum: 30.06.2022

Bearbeiter: Roland Ratz
roland.ratz@accon.de
Telefon 0821 / 455 965 – 13

Diese Unterlage ist für den Auftraggeber bestimmt und darf nur insgesamt kopiert und verwendet werden.
Bei Veröffentlichung dieser Unterlage (auch auszugsweise) hat der Auftraggeber sicherzustellen, dass die veröffentlichten Inhalte keine datenschutzrechtlichen Bestimmungen verletzen.

Inhalt

Quellenverzeichnis	4
Abkürzungsverzeichnis	6
1 Einführung.....	7
1.1 Aufgabenstellung	7
1.2 Rechtliche Grundlagen.....	7
1.3 Verwendete Berechnungsmethoden	11
1.4 Auslösewerte zur Lärmaktionsplanung und Maßnahmenplanung.....	12
2 Beschreibung des Untersuchungsraums	13
3 Eingangsdaten und Umfang zur Lärmkartierung	15
4 Lärmanalyse entlang der untersuchten Hauptverkehrsstraßen	15
4.1 Lärmkarten entlang der kartierten Straßen.....	15
4.2 Betroffenheitsstatistik entlang der kartierten Straßen.....	15
4.3 Kennzeichnung von Konfliktbereichen.....	17
5 Potentiale zur Geräuschminderung des innerörtlichen Straßenverkehrs.....	18
6 Bisherige und geplante Maßnahmen zur Lärminderung	20
7 Schutz ruhiger Gebiete	20
8 Öffentlichkeitsbeteiligung.....	21
9 Zusammenfassung	21
Anlagen.....	22

Quellenverzeichnis

- [1] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L189/12);
- [2] Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 (BGBl. I S. 1794);
- [3] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3901) geändert worden ist;
- [4] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) vom 6. März 2006 (BGBl. I. 2006 S. 516);
- [5] Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34.BImSchV) - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) - vom 22.Mai 2006, Bundesanzeiger Nr. 154a vom 17. August 2006;
- [6] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 04. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist
- [7] Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 9. Februar 2007 (nicht amtliche Fassung der Bekanntmachung im Bundesanzeiger Nr. 75 vom 20. April 2007);
- [8] „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90“, Bundesministerium für Verkehr, Ausgabe 1990, berichtigter Nachdruck 1992 (VkBli. 1992 S. 208)
- [9] „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19“, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU), Ausgabe 2019
- [10] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm „Lärmschutz-Richtlinien-StV“ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 23. November 2007
- [11] Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg (Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung), Az. 4-8826.15/75, Ministerium für Verkehr, Stuttgart, 29.10.2018
- [12] Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg (Ergänzungen zum Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom 29.10.2018), GeschZ VM4-8826-27/7, Ministerium für Verkehr, Stuttgart, 13.04.2021
- [13] Lärmkartierung Baden-Württemberg 2017, Projektdaten für die Lärmaktionsplanung der Kommunen, LUBW, Daten übermittelt von der Stadt Weingarten, 21.12.2021
- [14] Katasterdaten - Flurstücke und Gebäudeumrisse, zur Verfügung gestellt von der Stadt Weingarten, 21.12.2021

- [15] Ruhige Gebiete, Leitfaden zur Festlegung in der Aktionsplanung, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, November 2019

Abkürzungsverzeichnis

B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
DTV	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
L _{Day}	äquivalenter Dauerschallpegel im Beurteilungszeitraum Tag (6:00 bis 18:00 Uhr)
L _{DEN}	Lärmindex Day-Evening-Night gemäß 34. BImSchV § 2, Abs. 2
L _{Evening}	äquivalenter Dauerschallpegel im Beurteilungszeitraum Abend (18:00 bis 22:00 Uhr)
L _{m,E}	Emissionspegel (Mittelungspegel in 4 m Höhe und 25 m Abstand von der Schallquelle)
L _{Night}	äquivalenter Dauerschallpegel im Beurteilungszeitraum Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr)
LAI	Bund-Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LUBW	Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg
MV	Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990
RLS-19	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019
SV	Schwerverkehr
TÖB	Träger öffentlicher Belange
UBA	Umweltbundesamt
ULR	Umgebungslärmrichtlinie
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen

1 Einführung

1.1 Aufgabenstellung

Die Geräuschbelastung durch Straßen-, Schienen- und Flugverkehr ist eines der größten Umweltprobleme unserer Zeit. Mit Inkrafttreten der EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] wurde ein europaweites Konzept festgelegt, die Belastung durch Umgebungslärm zu mindern. Durch das „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ [2] und die Einfügung der §§ 47 a-f in das Bundes-Immissionsschutzgesetz [3] wurde die Europäische Richtlinie in nationales Recht umgesetzt.

Die Stadt Weingarten ist verpflichtet zur Erfüllung der EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. der §§ 47 a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) [3] eine Lärmaktionsplanung für die Hauptverkehrsstraßen zu erstellen. Für die Lärmaktionsplanung entlang von Haupteisenbahnstrecken des Bundes, ist seit dem 01.01.2015 das Eisenbahn-Bundesamt zuständig.

Ziel der Lärmaktionsplanung soll sein, die Lärmbelastung zu reduzieren und die Anzahl der betroffenen Menschen und Gebäude zu mindern. Die Aktionspläne sollen Hilfestellung bei unterschiedlichen Planungen des Untersuchungsraumes geben und vorhandenen Lärmbelastungen durch geeignete Maßnahmen begegnen. ACCON GmbH wurde von der Stadt Weingarten am 22.11.2021 mit der Aufbereitung der LUBW Daten und der Vorbereitung eines Musterberichts im Zuge der 3. Stufe der Lärmaktionsplanung beauftragt.

Die Stadt Weingarten hat bereits im Nachgang zur ersten Stufe der Lärmkartierung einen Lärmaktionsplan aufgestellt und Lärminderungsmaßnahmen beschlossen und umgesetzt.

1.2 Rechtliche Grundlagen

Gemäß der Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm 2002/49/EG [1] muss die Belastung durch Umgebungslärm ermittelt und in Form von Lärmkarten dargestellt werden. Die Erhebung der Lärmbelastung dient unter anderem der Information der Öffentlichkeit. Anschließend an die Lärmkartierung, sind Aktionspläne zu erstellen, mit dem Ziel den Umgebungslärm soweit erforderlich zu verhindern und zu mindern.

Durch das „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ [2] und die Einfügung der §§ 47 a-f in das Bundes-Immissionsschutzgesetz [3] wurde die Europäische Richtlinie in nationales Recht umgesetzt. In Bezug auf die zu stellenden Mindestanforderungen an die Lärmkarten und die Berichterstattung an die Europäische Kommission bezieht sich das Gesetz direkt auf die relevanten Anhänge der Europäischen Richtlinie. Zur weiteren Konkretisierung der Anforderungen an die Lärmkartierung wurde die „Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV [4] verabschiedet.

Die Umgebungslärmrichtlinie (ULR) [1] sieht ein mehrstufiges Konzept vor. 2007, in der ersten Stufe, wurden die Hauptverkehrsstraßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 16.400 Fahrzeugen pro Tag landesweit von der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) kartiert. 2012, in der zweiten Stufe der ULR wurden von der LUBW Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen mit einem

Verkehrsaufkommen von über 8.200 Fahrzeugen pro Tag erstellt. Im Dezember 2018 wurde dann die dritte Stufe der ULR durchgeführt und alle Lärmkarten seitens der LUBW aktualisiert.

Die Umgebungslärmrichtlinie (ULR) [1] und die zu ihrer Umsetzung im deutschen Recht eingeführten §§ 47a ff des Bundes-Immissionsschutzgesetzes [3] verpflichten die Gemeinden nicht nur, sich den von Lärm belasteten Bereichen zuzuwenden, sondern auch ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen.

Die rechtlichen Grundlagen und die Mindestanforderungen an Aktionspläne sind in den folgenden Tabellen stichpunktartig zusammengefasst.

Tabelle 1: Rechtliche Grundlagen – BImSchG [3]

Bundes-Immissionsschutzgesetz	Bemerkung
§ 47 a BImSchG	Anwendungsbereich <i>„... gilt für den Umgebungslärm, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind.“</i>
§ 47 b BImSchG	Begriffsbestimmungen
§ 47 c BImSchG	Lärmkarten (zuständige Behörden, Mindestanforderungen, Zeitschiene)
§ 47 d BImSchG	Lärmaktionspläne
§ 47 d Abs. 1 BImSchG	Termine zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans durch die zuständigen Behörden
§ 47 d Abs. 2 BImSchG	Lärmaktionspläne haben den Mindestanforderungen des Anhangs IV der ULR [1] zu entsprechen
§ 47 d Abs. 3 BImSchG	Öffentlichkeit wird gehört, Möglichkeit zur Mitwirkung der Öffentlichkeit
§ 47 d Abs. 5 BImSchG	Überprüfung und sofern erforderlich Überarbeitung der Lärmaktionspläne bei bedeutsamen Entwicklungen, spätestens jedoch nach 5 Jahren
§ 47 d Abs. 7 BImSchG	Zuständige Behörden teilen Informationen aus Lärmaktionsplänen dem BMU bzw. dem Umweltbundesamt als vom BMU benannter Stelle mit
§ 47 e BImSchG	Zuständige Behörden
§ 47 e Abs. 1 BImSchG	<i>„Zuständige Behörden für die Aufgaben dieses Teils des Gesetzes sind die Gemeinden...“</i>
§ 47 e Abs. 2 BImSchG	<i>„Die obersten Landesbehörden oder die von ihnen benannten Stellen sind zuständig für die Mitteilungen nach § 47c Absatz 5 und 6 sowie nach § 47d Absatz 7“</i>

Bundes- Immissionsschutzgesetz	Bemerkung
§ 47 e Abs. 3 BImSchG	„Das Eisenbahn-Bundesamt ist zuständig für die Ausarbeitung der Lärmkarten für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes...“
§ 47 e Abs. 4 BImSchG	„...ist ab dem 1. Januar 2015 das Eisenbahn-Bundesamt zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes...“
§ 47 f BImSchG	Rechtsverordnungen

Tabelle 2: Rechtliche Grundlagen – Umgebungslärmrichtlinie [1]

Richtlinie 2002/49/EG Umgebungslärmrichtlinie	Bemerkung
Artikel 1	Ziele „...gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern...“
Artikel 2	Geltungsbereich der Richtlinie
Artikel 3	Begriffsbestimmungen im Sinne der Richtlinie
Artikel 4	Anwendung und Zuständigkeit
Artikel 5	Lärmindizes und ihre Anwendung „Die Mitgliedstaaten verwenden die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} ...“
Artikel 6	Bewertungsmethoden
Artikel 7	Ausarbeitung strategischer Lärmkarten
Artikel 8	Aktionspläne „...Aktionspläne müssen den Mindestanforderungen nach Anhang V genügen...Aktionspläne werden im Fall einer bedeutsamen Entwicklung, ... und mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Genehmigung überprüft“
Artikel 9	Information der Öffentlichkeit „Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die von ihnen ausgearbeiteten und erforderlichenfalls genehmigten strategischen Lärmkarten ...der Öffentlichkeit zugänglich gemacht ... werden“
Artikel 10	Sammlung und Veröffentlichung von Daten durch die Mitgliedstaaten und die Kommission
Artikel 11	Überprüfung und Berichterstattung
Artikel 12	Anpassung

Richtlinie 2002/49/EG	
Umgebungslärmrichtlinie	Bemerkung
Artikel 13	Ausschuss
Artikel 14	Umsetzung
Artikel 15	Inkrafttreten
Artikel 16	Adressaten

Tabelle 3: Mindestanforderungen für Aktionspläne gemäß Anhang V - ULR [1]

Mindestanforderungen	Bemerkung
Eine Beschreibung des Untersuchungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind,	Siehe Kapitel 2
Zuständige Behörde für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen entlang von Hauptverkehrsstraßen	Stadt Weingarten Kirchstraße 1 88250 Weingarten
Zuständige Behörde für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen entlang von Großflughäfen	jeweilige Regierungspräsidien
Zuständige Behörde zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen entlang der Haupteisenbahnstrecken des Bundes	Eisenbahnbundesamt
Rechtlicher Hintergrund	§ 47d BImSchG [3]
Grenzwerte gemäß Art. 5 ULR	Übersicht der Grenzwerte www.lubw.de/laerm-und-erschuetterungen/grenz-und-richtwerte
Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung	Siehe Kapitel 4
Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	Siehe Kapitel 4
Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 Abs. 7 ULR	Zum jetzigen Zeitpunkt wurde noch keine öffentliche Anhörung durchgeführt
Bereits vorhandene oder geplante Lärminderungsmaßnahmen	Siehe Kapitel 6
Von den Behörden geplante Maßnahmen für die nächsten 5 Jahre, einschließlich Schutz ruhiger Gebiete	Siehe Kapitel 7
Langfristige Strategie	Qualifizierter LAP nach 4. Stufe Lärmkartierung

Mindestanforderungen	Bemerkung
Finanzielle Informationen (falls verfügbar), Finanzmittel, Kosten-Wirksamkeit, Kosten-Nutzen	Steht zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest
Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und Ergebnisse des Aktionsplans	Der Lärmaktionsplan soll bei wesentlichen Änderungen bzw. spätestens alle 5 Jahre überprüft und ggf. überarbeitet werden.

1.3 Verwendete Berechnungsmethoden

Zur Berechnung des Umgebungslärms an Hauptverkehrsstraßen wird die Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen – VBUS [5] verwendet. Die VBUS ist an die nationale Berechnungsmethode Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90 [8] angelehnt und greift die in der 34. BImSchV [4] eingeführten Indizes L_{DEN} und L_{Night} auf. Die Anzahl der betroffenen Personen wird gemäß der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – VBEB [7] abgeschätzt.

Die Berechnung des Umgebungslärms entlang von Hauptverkehrsstraßen gemäß der VBUS berücksichtigt neben der Verkehrsmenge, der Fahrzeuggeschwindigkeit u.a. den Schwerverkehrsanteil, lärmindernde Straßenoberflächen sowie Hindernisse (Gebäude, Wälle etc.) auf dem Schallausbreitungsweg.

Der Mittelungspegel für Geräusche des Schienen- und Straßenverkehrs wird getrennt für die Beurteilungszeiträume Tag, Abend und Nacht berechnet. Diese, in der ULR [1] festgelegten Beurteilungszeiträume, sind folgendermaßen definiert.

- L_{Day} von 06.00 Uhr bis 18.00 Uhr (Tagzeitraum)
- $L_{Evening}$ von 18.00 Uhr bis 22.00 Uhr (Abendzeitraum)
- L_{Night} von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr (Nachtzeitraum)

Ausgehend von den einzelnen Beurteilungszeiträumen Day, Evening und Night wird der Tag-Abend-Nacht-index L_{DEN} gebildet, ein über 24-Stunden gemittelter Beurteilungszeitraum. Die Zeiträume Abend und Nacht erhalten eine zusätzliche Gewichtung. Direkt mit den nationalen Normen vergleichbar ist ausschließlich der Beurteilungszeitraum L_{Night} (Nachtzeitraum).

Zur Berechnung der lärmbelasteten Menschen sowie Flächen innerhalb der Gemarkung, Wohnungen und Gebäuden wird die Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – VBEB [7] herangezogen.

Zur Berechnung der lärmbelasteten Menschen werden Immissionspunkte entlang der Gebäudefassaden auf einer Höhe von 4 Metern ($\pm 0,2$ Meter) über dem Gelände gesetzt. Pro Fassade soll mindestens ein Immissionspunkt gesetzt werden. Bei Gebäudefassaden größer 5 Meter Länge werden mehrere Immissionspunkte gesetzt. Dazu wird die Fassade in identische Teilflächen (größer 2,5 Meter und kleiner 5 Meter) aufgeteilt.

Die Immissionspunkte liegen immer auf der Mitte der Fassade bzw. der Teilfläche. Der Beurteilungspegel wird für jeden Immissionsort einzeln berechnet. Basierend auf den

Eingangsdaten der LUBW wird die Einwohneranzahl jedes Gebäudes gleichmäßig auf die Immissionspunkte entlang der Gebäudefassade verteilt. So wird der Wert Einwohner pro Immissionspunkt bestimmt und mit den berechneten Beurteilungspegeln verknüpft.

Die Immissionspegel werden mit den ihnen zugeordneten Einwohnerzahlen in den Pegelbereichen nach § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 der 34. BImSchV [4] zusammengefasst. Aufgrund der hohen Anzahl an Immissionspunkten (oft für relativ wenige Einwohner) ist es notwendig, die Zahl der Belasteten in den einzelnen Berechnungsschritten durchgehend mit Fließkommazahlen zu berechnen. Da die Anzahl der Wohnungen in den betrachteten Gebäuden nicht bekannt ist, wird bei der Ermittlung der lärmbelasteten Wohnungen von einem Standardwert ausgegangen. Es werden 2,1 Bewohner/innen pro Wohnung angesetzt und ausgehend von den lärmbelasteten Personen die Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen berechnet.

1.4 Auslösewerte zur Lärmaktionsplanung und Maßnahmenplanung

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg hat mit dem Kooperationserlass Lärmaktionsplanung [11] sowie dessen Ergänzungen [12] wichtige Hinweise zur Aufstellung, Überprüfung und Überarbeitung von Lärmaktionsplänen zusammengestellt.

Demnach sind aus Sicht des Landes Baden-Württemberg Bereiche mit Lärmbelastungen $L_{DEN} > 65$ dB(A) und $L_{NIGHT} > 55$ dB(A) bei einer Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen. Handlungsbedarf besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen von $L_{DEN} > 70$ dB(A) und $L_{NIGHT} > 60$ dB(A), für die vordringlich Maßnahmen im Lärmaktionsplan festzulegen sind.

Zur Umsetzung baulicher Lärminderungsmaßnahmen an Straßen ist eine Überschreitung der Lärmsanierungswerte erforderlich. Seit dem 01.08.2020 gelten für Bundesfernstraßen und Landesfernstraßen in Baden-Württemberg die gleichen Auslösewerte zur Lärmsanierung.

Tabelle 4: Lärmsanierungswerte an Bundesfernstraßen und Landesfernstraßen

Nutzungsart	Pegelwerte [dB(A)]	
	Tag	Nacht
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten	64	54
2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten sowie Urbane Gebiete	66	56
3. in Gewerbegebieten	72	62

Im Rahmen der Lärmsanierung sind zur Geräuschminderung vornehmlich aktive Maßnahmen umzusetzen, hierzu zählen z. B. Schallschutzwände- und wälle sowie die Aufbringung lärmarmen Fahrbahnbeläge. Seit Inkrafttreten der novellierten Fassung der 16. BImSchV-Verkehrslärmschutzverordnung [6], sind die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-19 [9] für die Berechnung maßgebend.

Zur Beurteilung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) sind, trotz Novellierung der 16. BImSchV [6], weiterhin die RLS-90 [8] anzuwenden.

Zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zur Minderung der Geräuschbelastung muss eine Tatbestandsvoraussetzung gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 Straßenverkehrs-Ordnung vorliegen:

„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 in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter (z.B. Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen) erheblich übersteigt.“

Zur Beurteilung einer Gefahrenlage bzw. zur Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen trifft das Verkehrsministerium Baden-Württemberg im Kooperationserlass, Kapitel 2.3 [11] folgende Ausführungen:

*„Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) [10] eine **Orientierungshilfe** dar. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV enthalten grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind [...] Bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Lärmaktionsplänen sind die in den Richtlinien genannten Kriterien in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten.“*

2 Beschreibung des Untersuchungsraums

Die Große Kreisstadt Weingarten im Regierungsbezirk Tübingen ist die drittgrößte Stadt im Landkreis Ravensburg und grenzt direkt nördlich an die Stadt Ravensburg. Innerhalb der Region Bodensee-Oberschwaben übernimmt die Stadt Weingarten gemeinsam mit den Städten Ravensburg und Friedrichshafen die Funktion des Oberzentrums. Die Gemarkung der Stadt Weingarten umfasst eine Fläche von ca. 12 km², auf welcher etwa 25 Tausend Menschen leben (Stand 31.12.2020). Die Stadt Weingarten liegt im Schussental, einem dicht besiedelten Landschaftsraum.

Zu den kartierten Hauptverkehrsstraßen zählen die Bundesstraße B 30 und B 32 und die Landesstraßen L 313, L 314 und die L 317. Die Bundesstraßen B 30 und B 32 treffen im Norden von Weingarten aufeinander und bilden in Richtung Süden gemeinsam die B 30 / B 32, ehe sich die Straßen im Süden von Weingarten wieder in die B 30 und B 32 aufteilen.

Die von Nordwesten kommende L 317 durchquert die Stadt in Richtung Osten und führt von dort aus weiter in Richtung Unterankenreute. Die L 314 verläuft von Nord nach Süd und geht ab der Stadtmitte (Kreuzung L 317) weiter in Richtung Süden in die L 313 über.

Folgende Abbildungen 1 und 2 zeigen eine Übersicht des Untersuchungsraumes und einen Ausschnitt aus der Lärmkartierung (Lärmkarte L_{DEN}).

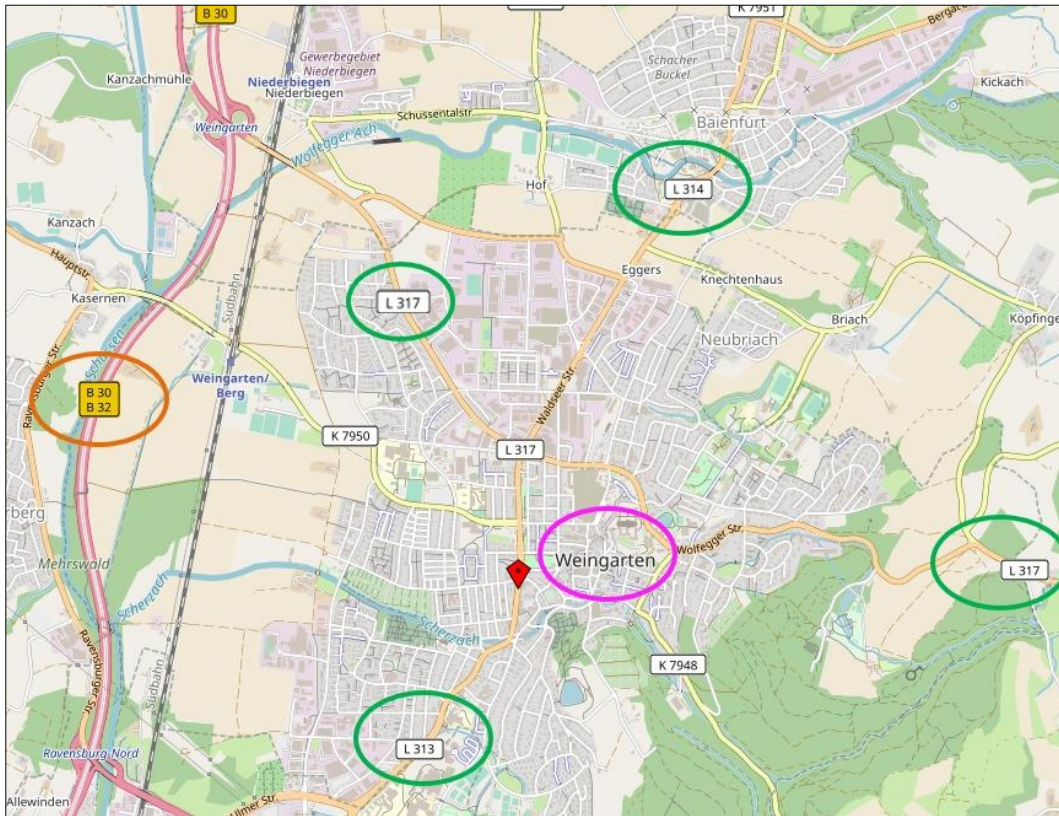


Abbildung 1: Untersuchungsraum (Quelle: www.openstreetmap.org)

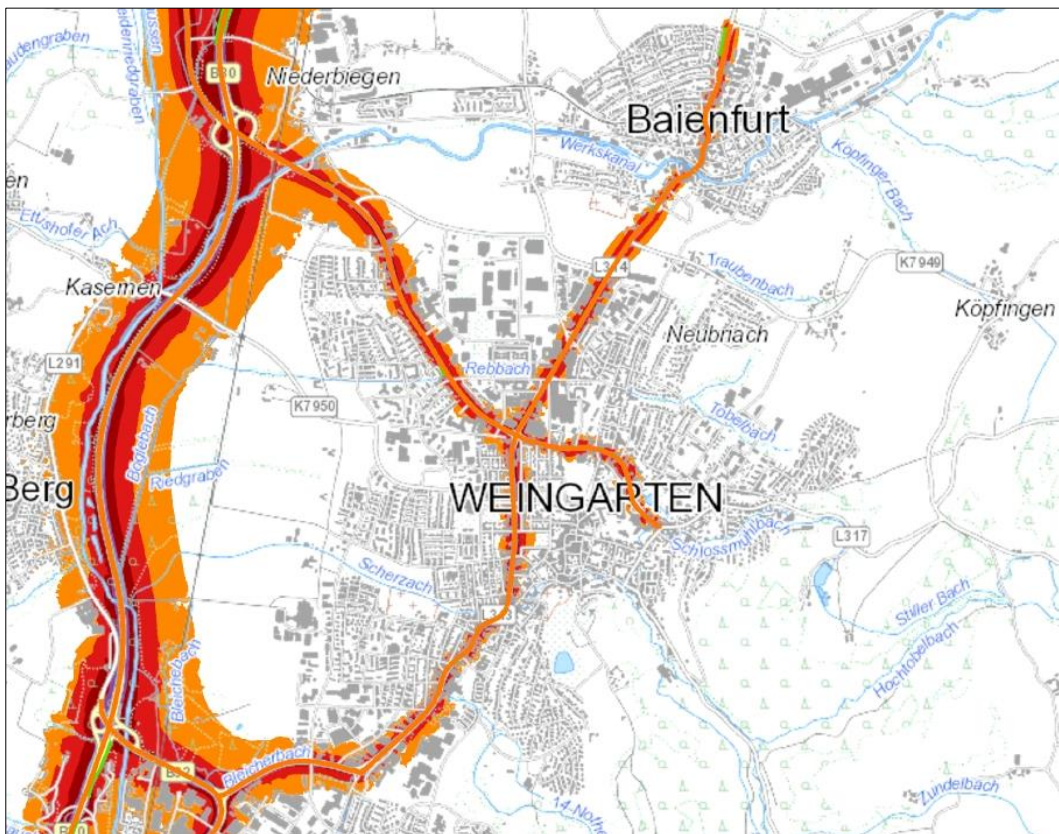


Abbildung 2: Auszug der Lärmkartierung Baden-Württemberg 2017, L_{den}

3 Eingangsdaten und Umfang zur Lärmkartierung

Die Modelldaten der landesweiten, strategischen Lärmkartierung wurden von der Stadt Weingarten beim Landesamt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) [13] abgerufen und der ACCON GmbH zur Verfügung gestellt.

Die seitens der LUBW durchgeführte Lärmkartierung berücksichtigt sämtliche Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr bzw. 8.200 Kfz pro Tag. Die Verkehrszahlen stammen aus der Bundesweiten Straßenverkehrszählung des Jahres 2015.

Auf der Gemarkung Weingarten sind dies die Bundesstraße B 30 / B 32 und die Landestraßen L 313, L 314 und L 317. Für die L 317 trifft dies in Richtung Osten nur bis zur Abzweigung „Gerbersteig“ zu. Östlich der Abzweigung ist die L 317 nicht mehr Teil der Kartierung, da die Verkehrsstärke von mindestens 8.200 Kfz/Tag nicht mehr erreicht wird.

Die Lage der kartierten Straßen ist in Anlage 1 ersichtlich.

4 Lärmanalyse entlang der untersuchten Hauptverkehrsstraßen

4.1 Lärmkarten entlang der kartierten Straßen

Die Lärmkarten wurden für die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} erstellt. Der Pegel L_{DEN} ist ein über 24 Stunden gemittelter Immissionspegel, der aus den Pegeln L_{Day} , $L_{Evening}$ und L_{Night} für die Beurteilungszeiten Tag (6 bis 18 Uhr), Abend (18 bis 22 Uhr) und Nacht (22 bis 6 Uhr) ermittelt wird. Durch Gewichtungsfaktoren von 5 dB für die vierstündige Abendzeit und 10 dB für die achtstündige Nachtzeit wird die erhöhte Lärmempfindlichkeit in diesen Zeiten berücksichtigt. Die Berechnungen erfolgen für eine Immissionshöhe von 4,0 m über Gelände.

In Anlage 1 sind die Schallimmissionspläne des Straßenverkehrslärms für die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} als Übersichtskarten im Format DIN A3 dargestellt. In Anlage 2 sind Gebäude mit Überschreitungen der Auslösewerte von $L_{DEN} > 65$ dB(A) und $L_{Night} > 55$ dB(A) farblich gekennzeichnet.

Entlang der Landesstraße L 317 ergeben sich am westlichen Ortseingang vereinzelt, im Stadtgebiet östlich der Kreuzung Waldseer Straße vermehrt Geräuschbelastungen im gesundheitskritischen Bereich. Südlich der Kreuzung Schussenstraße treten an der L 313, Waldseer Straße und Ravensburger Straße, häufig Pegel von $L_{DEN} > 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} > 55$ dB(A) an den straßennahen Wohngebäuden auf (siehe Gebäudelärmkarte Anlage 2).

Die von der Bundesstraße B 30 / B 32 hervorgehende Lärmbelastung ist durch den beträchtlichen Abstand zu den Wohnbebauungen nicht relevant (siehe Anlage 1.1 und 1.2).

4.2 Betroffenheitsstatistik entlang der kartierten Straßen

Zur Ermittlung der in ihren Wohnungen durch Umgebungslärm belasteten Menschen liegen die Berechnungspunkte auf der Gebäudefassade. Für diesen Fall wird die letzte Reflexion an der Gebäudefassade, auf welcher der Berechnungspunkt liegt, nicht berücksichtigt.

Fassadenpegelberechnungen werden für alle Gebäude vorgenommen, denen Einwohner zugeordnet sind. Diese Berechnungen erfolgen ebenfalls für eine Höhe von 4,0 m über Gelände. Aus den berechneten Gebäudelärmkarten wurden die nachfolgend dargestellten Einwohnerstatistiken erstellt. Gemäß Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie [2] ist insgesamt die Anzahl der Menschen zu ermitteln und zu berichten, die innerhalb definierter Lärmbänder leben.

Analog zur eigentlichen Kartierung sind dabei Lärmklassen im Abstand von 5 dB(A) zu betrachten. Für die ganztägliche Belastung (L_{DEN}) liegt die niedrigste, zu berichtende Klasse bei über 55 bis 60 dB(A), für die nächtliche Belastung (L_{Night}) bei über 50 bis 55 dB(A).

Die Betroffenenanzahlen sind nach VBEB [7] zu ermitteln, d.h. die Anzahl der Hausbewohner ist gleichmäßig auf die Fassadenpegel zu verteilen, die an dem betreffenden Gebäude berechnet wurden.

Tabelle 5: Geschätzte Zahl der durch Straßenverkehrslärm belasteten Menschen nach VBEB [7] aus der strategischen Lärmkartierung der LUBW **2017** und **2012** (in Klammern)

Intervall [dB(A)]		Belastete Personen (nach VBEB) Kartierungsstrecken Straßenverkehr	
über	bis	L_{DEN}	L_{Night}
50	55	--	455 / (375)
55	60	494 / (464)	331 / (303)
60	65	426 / (360)	96 / (148)
65	70	334 / (310)	0 / (0)
70	75	44 / (67)	0
75		0	--
Summe		1.298 / (1.201)	882 / (826)

Die Anzahl der belasteten Personen ist nicht direkt vergleichbar da bei der Kartierung 2012 die L 317, Niederbieger Straße, nicht kartiert wurde.

Tabelle 6: Geschätzte Zahl der von Lärm belasteten Flächen, Schulen und Wohnungen

L_{DEN} dB(A)	Fläche km ²	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
über 55 bis 65	1,7	590	4	--
über 65 bis 75	0,5	172	1	--
über 75	0,1	--	--	--

Während des 24-stündigen Beurteilungszeitraums L_{DEN} sind ca. 378 Menschen Geräuschbelastungen oberhalb 65 dB(A) ausgesetzt. Während des nächtlichen Beurteilungszeitraums L_{Night} sind ca. 427 Personen Pegeln ($L_{Night} > 55$ dB(A)) ausgesetzt.

Die durch den Straßenverkehr verlärmte Fläche liegt während des 24-stündigen Beurteilungszeitraums L_{DEN} bei ca. 2,3 km². 5 Schulen sind Geräuschbelastungen oberhalb 55 dB(A) (L_{DEN}) ausgesetzt.

4.3 Kennzeichnung von Konfliktbereichen

Gemäß Kooperationserlass [10] des Ministeriums für Verkehr ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung darauf hinzuwirken, dass gesundheitskritische Werte ($L_{DEN} > 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} > 55$ dB(A)) nach Möglichkeit unterschritten werden. Vordringlicher Handlungsbedarf besteht in Bereichen mit Geräuschbelastungen $L_{DEN} > 70$ dB(A) bzw. $L_{Night} > 60$ dB(A).

Gebäude mit Geräuschbelastungen $L_{DEN} > 70$ dB(A) bzw. $L_{Night} > 60$ dB(A) finden sich vereinzelt an der St.-Longinus-Straße, der Ravensburger Straße und an der Waldseerstraße. Eine geringfügige Anhäufung befindet sich westlich der Ravensburger Straße zwischen Bleiche- und Moosbrugger Straße.

Entlang der Landesstraße L 317 ergeben sich am westlichen Ortseingang vereinzelt, im Stadtgebiet östlich der Kreuzung Waldseer Straße vermehrt Geräuschbelastungen im gesundheitskritischen Bereich. Südlich der Kreuzung Schussenstraße treten an der L 313, Waldseer Straße und Ravensburger Straße, häufig Pegel von $L_{DEN} > 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} > 55$ dB(A) an Gebäuden auf (siehe nachfolgende Abbildung 3 und Gebäudelärmkarte Anlage 2).

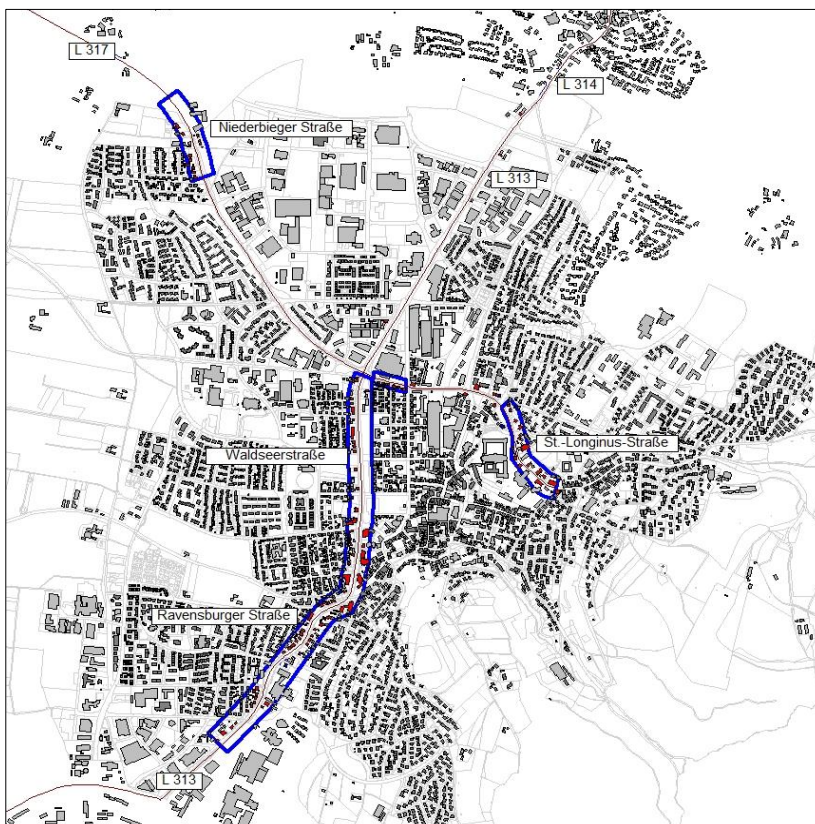


Abbildung 3: Übersichtskarte mit Darstellung von Straßenabschnitten mit Überschreitungen der Auslösewerte $L_{DEN} > 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} > 55$ dB(A)

5 Potentiale zur Geräuschminderung des innerörtlichen Straßenverkehrs

Zur Minderung des Umgebungslärms sollten primär aktive Schallschutzmaßnahmen herangezogen werden, welche die Geräuschbelastung auf dem Ausbreitungsweg oder an der Geräuschquelle mindern. Als aktive Schallschutzmaßnahmen kommen Schallschutzwände oder -wälle in Betracht, die innerorts nur bedingt umsetzbar sind. Ferner besteht die Möglichkeit zur Umsetzung straßenbaulicher Maßnahmen wie z. B.

Einsatz lärmindernder Fahrbahnbeläge

Mit Novellierung der 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung [6] und Einführung der RLS-19 [9] wurde die Möglichkeit geschaffen Korrekturwerte für lärmarme Fahrbahnbeläge bei geringen Geschwindigkeiten (< 60 km/h) anzusetzen. Die Minderungswirkung liegt bei Pkw im Bereich von 3 dB(A), für Lkw kann eine Minderungswirkung von ca. 1 bis 2 dB(A) bei niedrigen Geschwindigkeiten angesetzt werden. Beim Verbau von lärmarmen Fahrbahnbelägen ist zu beachten, dass diese nur unter bestimmten Voraussetzungen verbaut werden dürfen. Die Fahrbahn muss bautechnisch so ausgelegt sein, dass größere Scherkräfte aufgrund von Abbiegevorgängen, Brems- und Beschleunigungsvorgängen aufgenommen werden können. Ferner sollte der geplante Bereich zur Aufbringung eines lärmindernden Fahrbahnbelags sollte mindestens 500 Meter lang sein. Nachträgliche Aufgrabungen sind zu vermeiden, da diese die Minderungswirkung der lärmarmen Fahrbahnbelags aufheben.

Gestaltung des Straßenraums

Eine geeignete Gestaltung des Straßenraums kann zu einem innerorts üblichen sowie verstetigtem Verkehrsfluss führen, so dass neben einer Geräuschminderung auch ein erhöhtes Sicherheitsgefühl erreicht werden. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg führt hierzu im Kooperationserlass [10] folgendes aus:

„Es wird daher empfohlen, die Straßenraumgestaltung in der Lärmaktionsplanung aufzugreifen. Durch ein integriertes Vorgehen können Straßenabschnitte identifiziert werden, die neben einer hohen Lärmbelastung beispielsweise auch hohe Schadstoffemissionen aufweisen oder Unfallschwerpunkte darstellen können. Aus der Analyse des Erscheinungsbildes dieser Straßenräume, deren verkehrlicher Bedeutung und den Ansprüchen der einzelnen Nutzergruppen können Handlungsspielräume geprüft und Maßnahmen unter Aufrechterhaltung einer angemessenen Verkehrsqualität entwickelt werden.“

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Neben baulichen Maßnahmen besteht die Möglichkeit zur Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zur Minderung des Umgebungslärms. Die Voraussetzungen zur Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen wurden in Kapitel 1.4 erläutert. Als mögliche Maßnahmen kommen z. B. Verbote, Geschwindigkeitsbegrenzungen und Lenkungskonzepte in Betracht. Die Minderungswirkung von Verboten und Lenkungskonzepten ist Einzelfall abhängig und kann nicht pauschal dargestellt werden. Die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h führt zu einer Minderung der Geräuschbelastung von ca. 2,5 dB(A).

Geeignete Bauleitplanung

Weiterhin kann die Verlärmung durch Umgebungslärm mit einer geeigneten städtebaulichen Planung bzw. im Rahmen der Bauleitplanung reduziert werden. In Betracht kommen hierbei z. B. die Schließung von Baulücken, die Abschirmung durch eine geeignete Gebäude- und Grundrissorientierung.

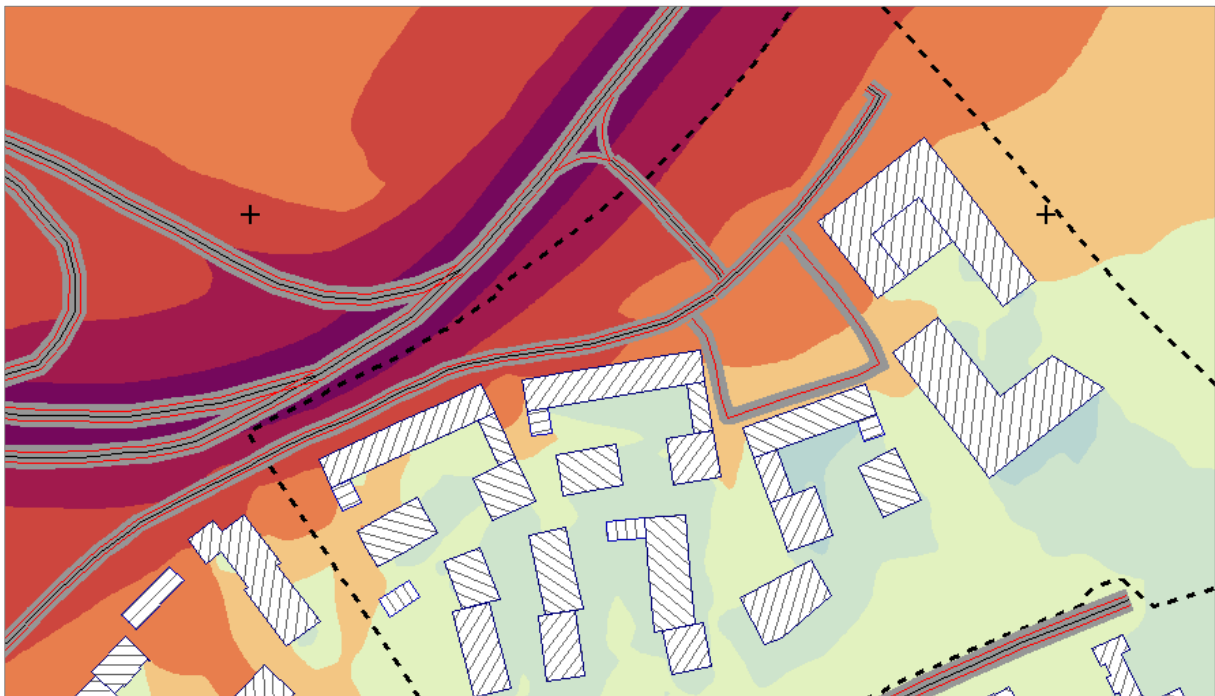


Abbildung 4: geplante Riegelbebauung südlich einer Bundesstraße, welche an der südlich liegenden Bestandsbebauung zu einer Minderung der Geräuschbelastung durch den Straßenverkehr führt (beispielhafte Darstellung).

Passiver Schallschutz

Als letzte Möglichkeit zur Schaffung gesunder Wohnverhältnisse kommen passive Maßnahmen am Gebäude wie z. B. Schallschutzfensterprogramme in Betracht.

Fazit

In der Regel gibt es immer mehrere Möglichkeiten, um zur Lärminderung in lärmbeanspruchten Bereichen beizutragen. Bauleitplanung, die Gestaltung des Straßenraumes oder das Aufbringen lärmarmen Fahrbahnbeläge sind dabei eher als mittel- bis langfristige Maßnahmen anzusehen. Als kurzfristig realisierbare Maßnahme kann eine Geschwindigkeitsbeschränkung dienen.

Allerdings sind für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen im klassifizierten Straßennetz die Zustimmung der unteren sowie auch der höheren Straßenverkehrsbehörden (Stadt / RP) notwendig. Voraussetzung dafür ist in der Regel eine Überschreitung der Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien StV [10]. Dies wiederum setzt die Berechnung der Lärmpegel nach den Vorgaben der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-90 [8], und nicht die für die Lärmkartierung angewandte vorläufige Berechnungsmethode für die Ermittlung des Umgebungslärms an Straßen VBUS [5] voraus.

6 Bisherige und geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Die Stadt Weingarten hat im Zuge des Lärmaktionsplans 2012 Lärminderungsmaßnahmen geplant und umgesetzt. Dazu gehören z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h in der Liebfrauenstraße, in der Friedhof- und Scherzachstraße sowie in der Wolfegger Straße. Im Jahre 2021 wurde auf der Wolfegger Straße zudem ein lärmarmen Fahrbahnbelag aufgebracht. Stationäre Geschwindigkeitskontrollen zur Sicherstellung der Einhaltung der zul. Höchstgeschwindigkeit und zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer wurden aufgestellt.

Nun hat sich die Stadt Weingarten entschlossen den Lärmaktionsplan der 3. Stufe vorrangig zu nutzen, um über die nach wie vor bestehende Lärmproblematik zu informieren, Entscheidungsträger sowie Behörden für die Situation zu sensibilisieren und den rechtlichen Vorgaben nachzukommen. Dabei ist sich die Stadt bewusst, dass im Lärmschwerpunkt an der L 313 (Waldseer Straße / Ravensburger Straße) noch keine Maßnahmen umgesetzt worden sind. Für diesen zentralen Bereich wird zurzeit im Zusammenhang mit dem ISEK (Stadtboulevard) und dem Radschnellweg „Baindt – Friedrichshafen“ eine grundlegende Umgestaltung des Straßenraums diskutiert. Des Weiteren könnten Geschwindigkeitsbeschränkungen und / oder der Einbau eines lärmoptimierten Asphalts in Betracht kommen. Darüber hinaus ist geplant mit Vorliegen der 4. Stufe der Lärmkartierung, welche voraussichtlich 2022/2023 veröffentlicht wird, einen qualifizierten Lärmaktionsplan zu erstellen. In diesem sollen, wie bereits 2012, das erweiterte Straßennetz im Stadtbereich untersucht werden.

Die Stadt Weingarten lässt im Anschluss an den Lärmaktionsplan die Möglichkeit straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen, hier Geschwindigkeitsbeschränkungen, auf lärmbelasteten Straßenabschnitten im Stadtgebiet prüfen.

7 Schutz ruhiger Gebiete

Ziel ruhiger Gebiete soll sein, diese Bereiche gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Allerdings gibt es bislang keine festgelegten Kriterien, nach denen ruhige Gebiete 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.

Zitat aus dem Leitfaden zur Festlegung ruhiger Gebiete des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg [15]: „Die Gemeinden sollten sich daher besser an den (Aufenthalts) Qualitäten eines Gebietes orientieren, die ein „zur Ruhe kommen“ erlauben und an Gebieten, die tatsächlich als „Lärmrückzugsraum“ genutzt werden. Die Ausweisung ruhiger Gebiete dient entsprechend den Zielsetzungen der Umgebungslärmrichtlinie zur Vorsorge gegen Umgebungslärm. Bei zukünftigen Planungen sind demnach die von den Gemeinden ausgewiesenen ruhigen Gebiete in die Abwägung einzubeziehen. Die Planungen sind hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete zu überprüfen und der Aspekt des Lärmschutzes ist zu berücksichtigen“.

Die Stadt Weingarten hat sich entschlossen zum jetzigen Zeitpunkt keine Ruhigen Gebiete auszuweisen. Die Festsetzung Ruhiger Gebiete wird im Rahmen künftiger Stufen der Lärmkartierung erneut geprüft.

8 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 47 d Abs. 3 BImSchG [3] fand vom 04.04.2022 bis 06.05.2022 statt.

9 Zusammenfassung

Gemäß § 47d BImSchG sollen von den Gemeinden oder den zuständigen Behörden Lärmaktionspläne zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen ausgearbeitet werden. Ziel dieser Aktionspläne soll sein, die Lärmbelastung zu reduzieren und die Anzahl der betroffenen Wohnungen und Menschen zu mindern. Die Aktionspläne sollen Hilfestellung bei unterschiedlichen Planungen des Untersuchungsraumes geben und vorhandene Lärmbelastungen durch geeignete Maßnahmen mindern.

Im vorliegenden Bericht wird die von der LUBW ermittelte Geräuschbelastung entlang der Bundesstraße B 30 / B 32 und der Landstraßen L 313, L 314 und L 317 in Form von Schallimmissionsplänen dargestellt. Weiterhin werden die Belastetenzahlen entsprechend der VBEB [7] dargestellt. Entlang der kartierten Abschnitte der o.g. Straßenabschnitte sind 44 Personen Geräuschbelastung von $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ und 96 bzw. $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ ausgesetzt.

Neben langfristigen Straßenumbaumaßnahmen, die sowohl im ISEK formuliert wurden und sich auch aus den Anforderungen des Radschnellweges ergeben, sieht die Stadt Weingarten kurzfristig die Prüfung verkehrsrechtlicher Anordnungen, hier Geschwindigkeitsbeschränkungen, vor. Im Jahr 2022 soll unter Berücksichtigung aktueller Verkehrsdaten die nächste Stufe der Lärmkartierung durch die LUBW stattfinden. Die Stadt Weingarten hat sich entschlossen, im Anschluss daran einen qualifizierten Lärmaktionsplan für das erweiterte Straßennetz zu erstellen.

Augsburg, 30.06.2022

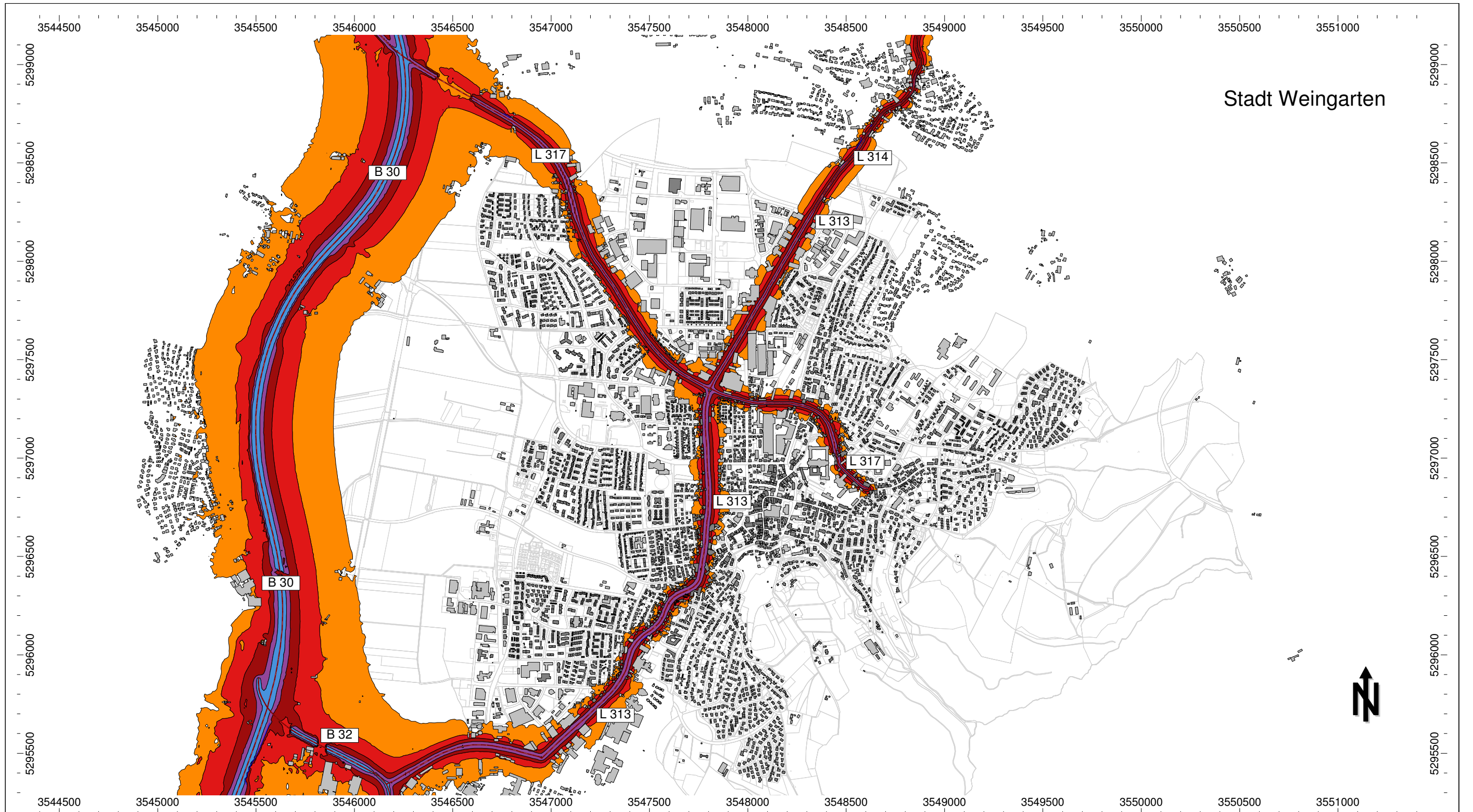
ACCON GmbH



Roland Ratz

Anlagen

Anlage 1.1	Schallimmissionsplan L_{DEN}
Anlage 1.2	Schallimmissionsplan L_{Night}
Anlage 2	Gebäudelärmkarte, Darstellung $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$
Anlage 3a	Abwägung der Stellungnahmen der Behörden und Träger sonstiger öffentlicher Belange
Anlage 3b	Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit






Stadt Weingarten








Stadt Weingarten

Lärmaktionsplanung 2022
gemäß § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Objekte

-  Straße
-  Haus
-  Schirm

Pegel in dB(A)

-  > 55 dB(A)
-  > 60 dB(A)
-  > 65 dB(A)
-  > 70 dB(A)
-  > 75 dB(A)

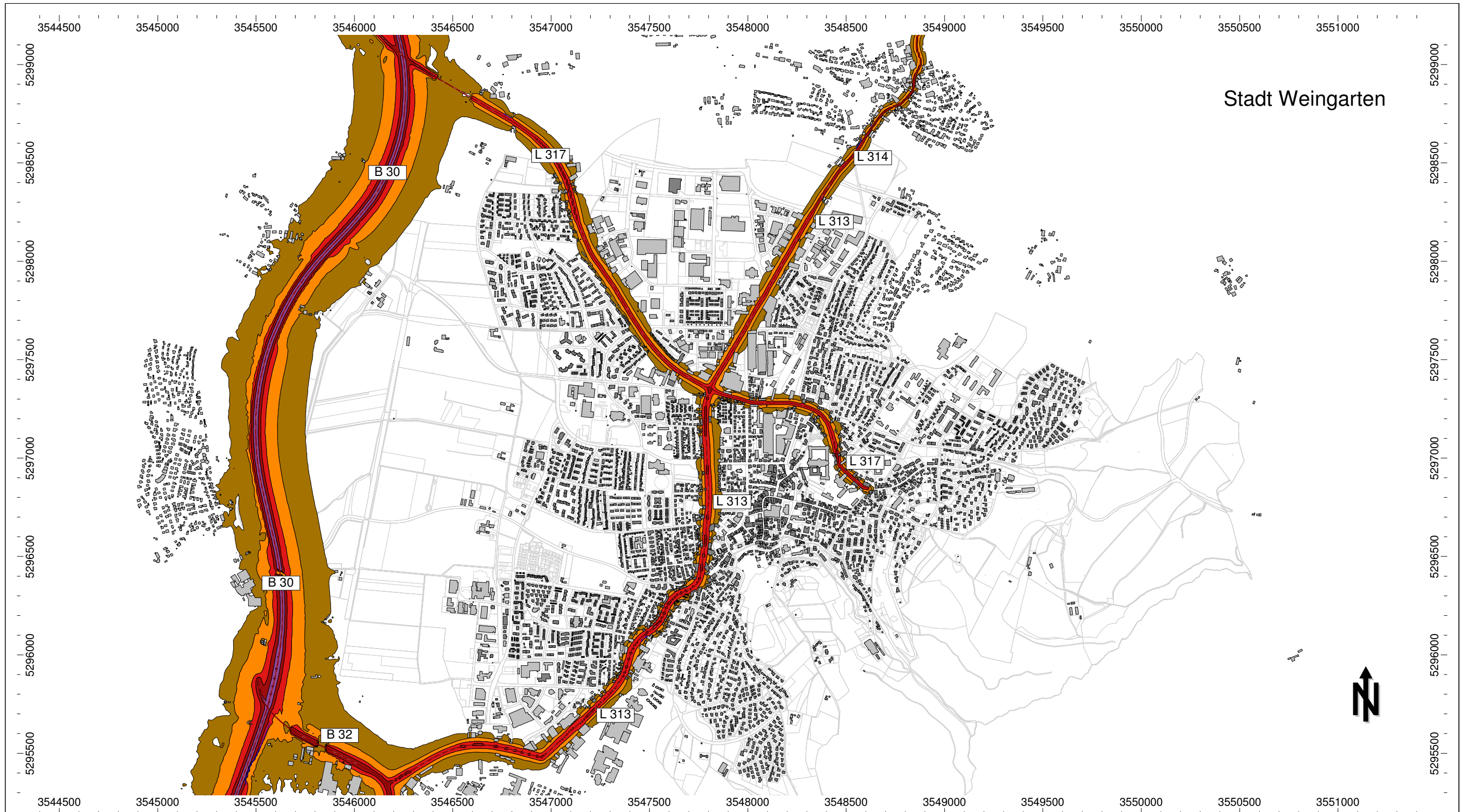
Anlage 1.1

Lärmquelle: Straße
Lärmindex: LDEN (24 Stunden)

Berechnungsvorschrift: VBUS
Berechnungshöhe: 4 Meter

Datum: 31.01.2022

Maßstab 1:20000



Stadt Weingarten




stadt weingarten









Stadt Weingarten

Lärmaktionsplanung 2022
gemäß § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Objekte

-  Straße
-  Haus
-  Schirm

Pegel in dB(A)

-  > 50 dB(A)
-  > 55 dB(A)
-  > 60 dB(A)
-  > 65 dB(A)
-  > 70 dB(A)
-  > 75 dB(A)

Anlage 1.2

Lärmquelle: Straße
Lärmindex: LNight (22.00 Uhr - 06.00 Uhr)

Berechnungsvorschrift: VBUS
Berechnungshöhe: 4 Meter

Datum: 31.01.2022

Maßstab 1:20000













Stadt Weingarten

Lärmaktionsplan 2022

gemäß § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz

- Objekte**
-  Straße
 -  Haus
 -  Schirm

- Darstellung Gebäude**
-  Nebengebäude (keine Einwohner)
 -  kein Auslösewert überschritten
 -  Auslösewert LDEN überschritten [65 dB(A)]
 -  Auslösewert LNight überschritten [55 dB(A)]
 -  beide Auslösewerte überschritten

Anlage 2

Gebäude, an denen an mindestens einer Fassade ein Auslösewert überschritten wird

Berechnungsvorschrift: VBUS
 Berechnungshöhe: 4 Meter

Datum: 31.01.2022 Maßstab 1:15000

Anlage 3a**Abwägung der Stellungnahmen der Behörden
und sonstigen Träger öffentlicher Belange****Beteiligung in der Zeit vom 04.04.2022 bis 06.05.2022 (jeweils einschließlich)****Inhalt**

1. Polizeipräsidium Ravensburg, 88212 Ravensburg, Schreiben vom 31.03.2022	2
2. Gemeinde Baidt, 88255 Baidt, Schreiben vom 11.04.2022	2
3. Stadt Ravensburg, 88191 Ravensburg, Schreiben vom 02.05.2022	3
4. Landkreis Ravensburg, Bau- und Umweltamt, 88189 Ravensburg, Schreiben vom 03.05.2022	3
5. Handwerkskammer Ulm, 89073 Ulm, Schreiben vom 03.05.2022	4
6. Regierungspräsidium Tübingen, 72016 Tübingen, Schreiben vom 06.05.2022	4

Lärmaktionsplan Stufe 3

1. Polizeipräsidium Ravensburg, 88212 Ravensburg, Schreiben vom 31.03.2022

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
1	<p>Polizeipräsidium Ravensburg, 88212 Ravensburg, Schreiben vom 31.03.2022 [...] da der LAP Stufe 3 lediglich über die bestehende Lärmproblematik informiert und keine konkreten Maßnahmen enthält kann seitens der Polizei keine Stellungnahme dazu abgegeben werden.</p>	<p>Die Stadt Weingarten bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.</p> <p>Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig</p>

2. Gemeinde Baidt, 88255 Baidt, Schreiben vom 11.04.2022

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
2	<p>Gemeinde Baidt, 88255 Baidt, Schreiben vom 11.04.2022 [...] durch den Lärmaktionsplanung Stufe 3 werden die Belange der Gemeinde Baidt nicht berührt. Wir bringen keine Bedenken und Anregungen vor.</p>	<p>Die Stadt Weingarten bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.</p> <p>Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig</p>

Lärmaktionsplan Stufe 3

3. Stadt Ravensburg, 88191 Ravensburg, Schreiben vom 02.05.2022

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
3	<p>Stadt Ravensburg, 88191 Ravensburg, Schreiben vom 02.05.2022 [...] Den Entwurf des Lärmaktionsplans Stufe 3 der Stadt Weingarten haben wir durchgesehen. Zur Nähe von Ravensburg ist die Ravensburger Straße ab der Einmündung Syrlinstraße in Richtung Norden als Konfliktbereich gekennzeichnet. Konkrete Maßnahmen für Streckenabschnitte werden nicht benannt, lediglich die Prüfung verkehrsrechtlicher Anordnungen (Geschwindigkeitsbeschränkungen) werden erwogen sowie die Straßenumbaumaßnahmen im Zusammenhang mit dem Radschnellweg werden genannt. Eine Betroffenheit von Ravensburg wird zum jetzigen Zeitpunkt nicht festgestellt. Maßnahmen dürfen nicht zu Verkehrsverlagerungen führen, welche das Verkehrsgeschehen in Ravensburg zusätzlich belasten. Ggf. ist vor Anordnung der Maßnahmen eine Verkehrsmodellierung vorzunehmen, welche die Auswirkungen der Maßnahmen zeigen.</p>	<p>Die Stadt Weingarten bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.</p> <p>Die Stadt Weingarten erwägt im Anschluss an die LAP die Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen am Lärmschwerpunkt Ravensburger Straße, Waldseer Straße. Im Vorfeld einer Anordnung muss eine Reihe von Kriterien, u.a. auch Verdrängungseffekte im fließenden Verkehr, geprüft und bewertet werden. Im Rahmen dieser Prüfung ist eine Abstimmung mit der Stadt Ravensburg vorgesehen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig</p>

4. Landkreis Ravensburg, Bau- und Umweltamt, 88189 Ravensburg, Schreiben vom 03.05.2022

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
4	<p>Landkreis Ravensburg, Bau- und Umweltamt, 88189 Ravensburg, Schreiben vom 03.05.2022 Koordinierte Stellungnahme Landratsamt Ravensburg zu folgenden Belangen A. Gewerbeaufsicht: keine Anregungen B. Straßenbau: Der Straßenbaulastträger der Kreisstraßen ist nicht betroffen.</p>	<p>Die Stadt Weingarten bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.</p> <p>Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig</p>

Lärmaktionsplan Stufe 3

5. Handwerkskammer Ulm, 89073 Ulm, Schreiben vom 03.05.2022

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
5	<p>Handwerkskammer Ulm, 89073 Ulm, Schreiben vom 03.05.2022</p> <p>[..] die Handwerkskammer Ulm hat zum aktuellen Verfahrensstand keine Bedenken und Anregungen vorzutragen. Aus diesem Grund bitten wir in der weiteren Planung dem Vorhabenträger zu gewinnen im Interesse der Mikromobilität am Campus und der übergeordneten vernetzten Mobilität in Weingarten und im Schussental sich diesbezüglich zu engagieren.</p>	<p>Die Stadt Weingarten bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.</p> <p>Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig</p>

6. Regierungspräsidium Tübingen, 72016 Tübingen, Schreiben vom 06.05.2022

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
6	<p>Regierungspräsidium Tübingen, 72016 Tübingen, Schreiben vom 06.05.2022</p> <p>[..] das Regierungspräsidium, Abteilung 4, nimmt zu dem ausliegenden Entwurf der Lärmaktionsplanung Stufe 3 der Stadt Weingarten wie folgt Stellung:</p> <p>I. Stellungnahme der Straßenbaubehörde, Ref. 45, Technischer Umweltschutz</p> <p>Die Stadt Weingarten hat auf Grundlage der Daten der LUBW, Stufe 3 einen Lärmaktionsplan erstellt. Der im Entwurf vorliegende Lärmaktionsplan enthält noch keinen konkreten Maßnahmenplan zur Lärminderung. Die Stadt Weingarten nutzt den Lärmaktionsplan der Stufe 3 vorrangig, um über die Lärmproblematik zu informieren und weist auf mögliche Lärminderungsmaßnahmen hin. Nach Vorliegen der Daten der Lärmkartierung Stufe 4 soll ein qualifizierter Lärmaktionsplan mit einem Maßnahmenkonzept erstellt werden. Nach Durchsicht des vorliegenden Lärmaktionsplanes der Stadt Weingarten, Stufe 3 vom 21. März 2022 werden Maßnahmen, die grundsätzlich zur Lärminderung möglich sind, vorgeschlagen. Hierzu zählt der Einbau lärmtechnisch verbesserter Fahrbahnbeläge als auch passive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung.</p>	<p>Die Stadt Weingarten bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.</p> <p>Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig</p>

Lärmaktionsplan Stufe 3

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
6	<p>Lärm mindernde Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung sind grundsätzlich möglich. Voraussetzung für straßenbauliche Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung an Bundes- und Landesstraßen ist unter anderem, dass die Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten sind.</p> <p>Einbau lärmtechnisch verbesserter Fahrbahnbeläge</p> <p>Die Stadt Weingarten regt den Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages entlang der L 313 Waldseer Straße / Ravensburger Straße, an. Bei dem zuständigen Baureferat ist im aktuellen Bauerhaltungsprogramm für den oben genannten Streckenabschnitt eine Fahrbahndeckenerneuerung mittelfristig vorgesehen.</p> <p>Bei anstehenden Erhaltungsmaßnahmen wird geprüft, ob der Einbau von lärm mindernden Fahrbahnbelägen möglich ist. Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgt durch das Regierungspräsidium Tübingen nach den Vorgaben der jeweils geltenden Richtlinien und Vorschriften. Seit 01. März 2021 sind im Rahmen der Lärmsanierung die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019 (RLS-19) anzuwenden. Bei Überschreitung der Auslösewerte werden im Zuge der Lärmsanierung zukünftig auch lärm mindernde Asphaltdeckschichten bevorzugt eingesetzt.</p>	<p>Die Stadt Weingarten begrüßt die Aussicht einer mittelfristigen Fahrbahndeckenerneuerung mit der grundsätzlichen Möglichkeit des Einbaus eines lärm mindernden Fahrbahnbelages. Aufgrund der seit Jahren hohen Lärmbelastung entlang der L 313 sieht die Stadt Weingarten jedoch jetzt dringenden Handlungsbedarf und wird ihrerseits die Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen am Lärmschwerpunkt Ravensburger Straße, Waldseer Straße veranlassen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig</p>
6	<p>Passiver Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung</p> <p>Für Eigentümer von Gebäuden, die an Bundes- oder Landesstraßen in der Baulast des Bundes oder des Landes liegen, besteht grundsätzlich auch die Möglichkeit im Rahmen der Lärmsanierung, Zuschüsse für Maßnahmen des passiven Lärmschutzes (in der Regel Schallschutzfenster) zu erhalten. Hierbei sind die derzeit geltenden Anspruchsvoraussetzungen zur Förderung zu beachten.</p> <p>Hinweise und Informationen sowie die Unterlagen für eine Beantragung von passiven Schallschutzmaßnahmen können im Internet unter https://rp.baden-wuerttemberg.de/Themen/Verkehr/Laerm/Seiten/default.aspx eingesehen und heruntergeladen werden.</p> <p>Die Antragsunterlagen können auch über den Postweg unter unten folgender Adresse angefordert werden.</p>	<p>Die Stadt Weingarten bedankt sich für die Informationen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig</p>

Lärmaktionsplan Stufe 3

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
6	<p>Die vollständig ausgefüllten Anträge zur Überprüfung der Lärmsituation, bzw. zur Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen müssen beim Regierungspräsidium Tübingen unter folgender Adresse eingereicht werden. <i>Regierungspräsidium Tübingen, Referat 45, Postfach 2666, 72016 Tübingen</i> Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgt dann durch das Regierungspräsidium Tübingen nach den Vorgaben der jeweils geltenden Richtlinien und Vorschriften. Seit 01. März 2021 sind im Rahmen der Lärmsanierung die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019 (RLS-19) anzuwenden. Eine weitere Beteiligung am Verfahren ist gewünscht.</p> <p>II. Stellungnahme der Straßenbaubehörde, Ref. 42 und Ref. 45, Verkehrstechnik</p> <p>1. Rechtliche Vorgaben aufgrund fachgesetzlicher Regelungen, die im Regelfall nicht überwunden werden können. Art der Vorgabe Außerhalb des Erschließungsbereiches von Landesstraßen besteht in einem Abstand bis 20 m vom Fahrbahnrand ein Anbauverbot für Hochbauten und bauliche Anlagen, sowie für Werbeanlagen [...]</p>	<p>Die Stadt Weingarten bedankt sich für die Informationen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig</p>
6	<p>2. Bedenken und Anregungen aus der eigenen Zuständigkeit zu dem o.g. Plan, gegliedert nach Sachkomplexen, jeweils mit Begründung und ggf. Rechtsgrundlage und Hinweise zum Vollzug.</p> <p>2.1 Stellungnahme Referat 42 – Steuerung und Baufinanzen Aus straßenrechtlicher Sicht werden keine grundsätzlichen Einwendungen erhoben [...]</p>	<p>Die Stadt Weingarten bedankt sich für die Informationen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig</p>

Lärmaktionsplan Stufe 3

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
6	<p>2.2 Stellungnahme Referat 45 – Regionales Mobilitätsmanagement Aus verkehrstechnischer Sicht werden keine Einwände erhoben. Die in Abschnitt 5 und 6 für die Gestaltung des Straßenraums beschriebenen Möglichkeiten werden nicht weiter konkretisiert, sodass eine detaillierte Betrachtung der verkehrstechnischen Gesichtspunkte erst im weiteren Verfahren möglich ist.</p>	<p>Die Stadt Weingarten bedankt sich für die Informationen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig</p>
6	<p>III. Stellungnahme der Höheren Straßenverkehrsbehörde, Ref. 46</p> <p>1. Der Stellungnahme liegt der Bericht-Nr.: ACB-0322-216225/02 der ACCO GmbH vom 21.03.2022 zugrunde. Er stellt die Grundlagen der Lärmaktionsplanung sowie die rechtlichen Rahmenbedingungen zutreffend dar. Zudem wird die Situation im Stadtgebiet auf der Grundlage der LUBW Daten aus 2017 dargestellt. Ein Lärmschwerpunkt wird identifiziert an der L 313 (Waldseer Straße / Ravensburger Straße). Im Hinblick auf eine geplante grundlegende Umgestaltung dieses Straßenraums werden derzeit dennoch keine konkreten verkehrsrechtlichen Maßnahmen geplant. Eine umfassende Lärmaktionsplanung mit Prüfung von Geschwindigkeitsbeschränkungen soll erst auf der Grundlage der 4. Stufe der Lärmkartierung der LUBW erfolgen. Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass verkehrsrechtliche Maßnahmen, die eine Kommune im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorsieht, am Ende nach den Vorschriften der StVO durch die Verkehrsbehörde umgesetzt werden müssen, um Wirksamkeit nach außen zu erlangen. Dabei ist die Verkehrsbehörde in Bezug auf Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG (also Straßen über 8.200 Kfz/24 h) verpflichtet, die Maßnahme umzusetzen, wenn die Kommune bereits eine den straßenverkehrsrechtlichen Anforderungen genügende Abwägung vorgenommen und ihr Ermessen fehlerfrei ausgeübt hat. Die Untere Verkehrsbehörde muss vorab die Zustimmung des Regierungspräsidiums als höherer Straßenverkehrsbehörde zur verkehrsrechtlichen Anordnung einholen. Hingegen tritt eine Bindung an die in einem Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen nicht ein in Bezug auf Maßnahmen auf Straßen, die eine geringere Belastung aufweisen. Hier obliegt die letztendliche Ermessensausübung für die verkehrsrechtliche Anordnung der Straßenverkehrsbehörde. Die Straßenverkehrsbehörde muss jedoch die Ausführungen des Lärmaktionsplans würdigen und kann sich die Erwägungen der Gemeinde zu eigen machen.</p>	<p>Die Stadt Weingarten bedankt sich für die Stellungnahme und die Informationen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig</p>

Lärmaktionsplan Stufe 3

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
6	<p>Daher ist auch insoweit eine vollständige Abwägung durch die Gemeinde sinnvoll (vgl. "Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg: Ergänzungen zum Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom 29.10.2018. Schreiben an die Kommunen und Regierungspräsidien vom 13. April 2021").</p> <p>Gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO können die Straßenverkehrsbehörden zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken.</p> <p>Gemäß § 45 Abs. 9 StVO dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in Sicherheit und Ordnung erheblich übersteigt. Dabei setzt § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO nicht die Überschreitung einer bestimmten Immissionsgrenze voraus, sondern es kommt darauf an, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und zumutbar ist.</p> <p>Detaillierte Erläuterungen zu den Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO geben die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV). Außerdem finden sich Einzelheiten zur Ermessensausübung im Kooperationserlass des Verkehrsministeriums vom 29.10.2018. Der Kooperationserlass gewährleistet, dass lärmbedingte verkehrsrechtliche Maßnahmen in Baden-Württemberg nach vergleichbaren Maßstäben festgesetzt werden. Wir verweisen ergänzend auf das Protokoll der Dienstbesprechung des Regierungspräsidiums zur Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 14.11.2018, S. 10 ff.</p> <p>2. Wir weisen des Weiteren vorsorglich darauf hin, dass die Schallberechnungen für die verkehrsrechtlichen Maßnahmen derzeit noch nach den RLS90 vorzunehmen sind; bislang ist eine Einführung der RLS19 insoweit nicht erfolgt. Benötigt wird außerdem die Bewohnerzahl der betroffenen Gebäude. Benötigt werden des Weiteren genaue Aussagen zu den verkehrlichen Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung -Verkehrsfunktion der Straßen/Leistungsfähigkeit, Auswirkungen im Netz, zu erwartende Verkehrsverlagerungen/Auswirkungen auf Anwohner an Verlagerungsstrecken.</p>	<p>Die Stadt Weingarten bedankt sich für den Hinweis bezüglich der Anwendung der RLS90 und einer weiteren Abstimmung mit der Stadt Ravensburg.</p> <p>Im Rahmen der weiteren Planungen ist eine Abstimmung mit der Stadt Ravensburg vorgesehen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen</p>

Lärmaktionsplan Stufe 3

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
6	<p>Empfehlenswert erscheint vorliegend schließlich eine Abstimmung mit Ravensburg (Vgl. Kooperationserlass (S. 7/8) zur Bedeutung der interkommunalen Abstimmung).</p> <p>3. Unsere nach der VwV-StVO zu § 45 erforderliche Zustimmung zu lärmbedingten verkehrsrechtlichen Maßnahmen kann nach dem Gemeinderatsbeschluss erteilt werden. Sie setzt einen Antrag der Unteren Verkehrsbehörde auf Zustimmung zu einer konkreten verkehrsrechtlichen Anordnung voraus.</p>	<p>Keine Änderung des LAP notwendig</p> <p>Die Stadt Weingarten bedankt sich für die Informationen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig</p>

Anlage 3b

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Beteiligung in der Zeit vom 04.04.2022 bis 06.05.2022 (jeweils einschließlich)

Inhalt

1. Bürger 1; 20 Mitglieder der Hausgemeinschaft St.-Longinus-Straße 10, 88250 Weingarten, Schreiben vom 07.04.20222

Lärmaktionsplan Stufe 3

1. Bürger 1; 20 Mitglieder der Hausgemeinschaft St.-Longinus-Straße 10, 88250 Weingarten, Schreiben vom 07.04.2022

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
1	<p>Bürger 1; [...] Unser Mehrfamilienhaus liegt unterhalb der Hiltrud Schule und unmittelbar an der vielbefahrenen St.-Longinus-Straße. Diese Straße ist sowohl Durchgangsstraße als auch Schulweg für viele Kinder und Jugendliche.</p> <p>Wir stellen hiermit den offiziellen Antrag, dass im Bereich St.-Longinus-Straße bis Abzweigung Doggenriedstraße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempolimit 30 km/h tags und nachts eingeführt wird.</p>	<p>Die Stadt Weingarten bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.</p> <p>Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig</p>
1	<p>Begründung:</p> <ol style="list-style-type: none"> Die Lärmbelästigung durch den zunehmend bedeutsam werdenden Berufs- und Schwerlastverkehr ist erheblich, insbesondere für die Bewohner der direkt zur Straße hin liegenden Wohnungen. Die St.-Longinus-Straße ist für viele junge Menschen ein Schulweg. Ein Radweg ist nicht vorhanden und die Abschlüssigkeit der Straße befördert fast automatisch ein Überschreiten der bisher erlaubten 50 km/h. <p>Wir als Anwohner müssen dies hautnah verspüren, wenn wir mit unseren Fahrzeugen unsere Hofeinfahrt links abbiegend in Richtung Zebra verlassen wollen: Man muss sich geradezu beeilen, um mit den oft viel zu schnell „von oben“ herankommenden Fahrzeugen zu kommen.</p> <p>Durch eine Verminderung der Geschwindigkeit kämen Radfahrer in beide Richtungen, vor allem abwärts, sicherer und besser im Verkehrsfluss mit.</p> <ol style="list-style-type: none"> Ein Tempo 30 erlaubt ein vorausschauendes Fahrverhalten: Es müsste am Zebrastreifen an der Hiltrud Schule weniger scharf gebremst bzw. beschleunigt werden. Dadurch mehr Sicherheit und weniger Lärm. <p>Der Zebrastreifen wird von vielen Studierenden von PH und Fachhochschule, von Schülern der Schule am Martinsberg und von Bewohnern des Übergangwohnheimes genutzt. Durch seine Lage in einer Kurve ist er unübersichtlich und bietet</p>	<p>Die Stadt Weingarten bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.</p> <ol style="list-style-type: none"> Im Lärmaktionsplan, Kap. 4.3, wurden Gebäude mit hohen Geräuschbelastungen auch entlang der St.-Longinus-Straße identifiziert. Die Überprüfung einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen an der St.-Longinus-Straße wird von der Stadt Weingarten im Anschluss an die LAP veranlasst werden. Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch die Verkehrsteilnehmer wird vorausgesetzt, rücksichtsloses Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmer kann über den Lärmaktionsplan nicht verhindert werden. – 5. Verkehrssicherheit ist nicht Teil der Lärmaktionsplanung. Die Situation an dem Zebrastreifen ist bekannt und wiederholt Gegenstand einer Verkehrsschau gewesen.

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>höheres Gefahrenpotential. Es kam hier schon z etlichen Unfällen. Tempo 30 würde das entschärfen.</p> <p>4. Fußgänger, die von der Abteistraße zur Doggenriedstraße gelangen wollen, kämen sicherer über die Straße.</p> <p>5. Auch die betagten, oft gehbehinderten Bewohner/innen des Altenheims am Longinusbrunnen gilt es besonders vor Lärm und Verkehrsgefahren schützen.</p> <p>Wir bitten um Prüfung des Antrags.</p>	