

**Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Dienststellen zum frühzeitigen Beteiligungsverfahren**

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.1	<b>Polizeipräsidium Konstanz</b>	14.12.2015	Die im Grobkonzept des Lärmaktionsplanes vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Lärmbelästigung betreffen ausschließlich die Bundesstraße 32. Allgemein dient diese Straße dem überörtlichen Verkehr, so dass deren bestimmungsgemäßer Verkehrsfunktion Geschwindigkeitsbeschränkungen allgemein entgegenstehen. Entsprechende Ausnahmen kann deshalb nur das Regierungspräsidium Tübingen erteilen, das zu den jeweils geplanten Einzelmaßnahmen angehört wird.	Die Verkehrsfunktion der Straße ist kein unüberwindliches Hindernis für eine verkehrsbeschränkende Maßnahme. Die Verkehrsfunktion einer Straße schließt die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen nicht von vornherein aus (OVG NW, Urt. v. 25.07.2007 – 8 A 3518/06 – juris, Rn. 8). Verkehrsbeschränkungen können als Sofortmaßnahmen bei erheblichen Pegelüberschreitungen die zeitliche Lücke bis zur Umsetzung bautechnischer Maßnahmen überbrücken. Danach ist ihre Erforderlichkeit zu überprüfen. Die Stellungnahme des Regierungspräsidiums Tübingen liegt vor.
I.2			Da bei allen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Lärmbekämpfung die jeweilige Zustimmung des Regierungspräsidiums eingeholt werden muss, werden wir zu gegebener Zeit zu den im Lärmaktionsplan vorgesehenen Einzelmaßnahmen gesondert Stellung beziehen.	Die Maßnahmen werden im weiteren Verfahren einer Wirkungsanalyse unterzogen, abgewogen und ggf. festgesetzt. Zugleich hat auch das Regierungspräsidium die gesetzliche Pflicht der Kommunen zur Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen. Bundes- und Europarecht muss entsprechend beachtet werden. Eine weitere Beteiligung erfolgt im Rahmen der 2. Beteiligungsrunde (Förmliches Beteiligungsverfahren).
II.	<b>Gemeinde Waldburg</b>	21.12.2015	Interessen und Belange der Gemeinde Waldburg sind nicht betroffen. Die Gemeinde macht daher auch keine Anregungen geltend.	Kenntnisnahme
III.1	<b>Stadt Wangen</b>	30.12.2015	Die vorgelegten Unterlagen des Zwischenberichts mit Grobkonzept zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Amtzell werden zur Kenntnis genommen. Diese enthalten im Wesentlichen Angaben zur bestehenden Situation; konkrete Maßnahmen, die in der Gemeinde Amtzell umgesetzt werden sollen, sind noch nicht Inhalt der vorliegenden Unterlagen und noch nicht dargestellt. Insofern sind auch keine Aussagen möglich, ob bzw. welche Auswirkungen auf die Stadt Wangen im Allgäu zu erwarten wären. Von der Stadt Wangen im Allgäu werden deshalb zum Zwischenbericht mit Grob-	Kenntnisnahme



Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.2			<p>verschiedene Maßnahmen zur Lärminderung umgesetzt. Bei den Maßnahmen handelt es sich um kombinierte Lärmschutzbauwerke (Wände und Wälle) entlang der B 32, durch diese Maßnahmen konnte die südliche Wohnbebauung von Amtzell, mehrere Weiler und Einzelgehöfte geschützt werden. Des Weiteren wurde im Bereich der Bebauung Lehrwangen entlang der B 32 eine Lärmschutzwand errichtet.</p> <p>In Kapitel 8.1 und 8.2 werden weitere Maßnahmen, die grundsätzlich zur Lärmreduzierung möglich sind, vorgeschlagen. Hierzu zählen unter anderem die Geschwindigkeitsbegrenzung, der Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelages als auch das Errichten von Lärmschutzbauwerken.</p> <p>Lärmschutzwände und -wälle (Seite 40): Das Errichten von Lärmschutzwänden- und wällen ist eine wirkungsvolle Maßnahme um die Wohnbebauung vor Umgebungslärm zu schützen. Gemäß dem vorliegenden Grobkonzept soll im Weiteren Verfahren geprüft werden, ob aktiver Schallschutz ohne städtebauliche Konflikte entlang der B 32 möglich ist.</p> <p>Im Rahmen der Lärmsanierung sind aktive Lärminderungsmaßnahmen auch grundsätzlich möglich, wenn diese keine unverhältnismäßig hohen Aufwendungen gegenüber passiven Maßnahmen an den baulichen Anlagen erfordern oder ihnen sonstige überwiegende öffentliche oder private Belange nicht entgegenstehen. Ein Vorrang von aktiven Lärmschutzmaßnahmen vor passiven Lärmschutzmaßnahmen besteht bei der Lärmsanierung nicht.</p> <p>Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelages (Seite 40): Nachdem vorliegenden Bericht wurde bereits entlang</p>	<p>Das Grobkonzept wird in Kapitel 8 beschrieben und enthält die im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgesehenen Maßnahmen.</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, nicht der Lärm in Aufenthalts- und Schlafräumen. Das Regierungspräsidium wird darlegen müssen, weshalb andere Maßnahmen nicht in Frage kommen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.3			<p>der B 32 ab der Bebauung Geiselharz in Richtung Osten im Jahr 2008 der Straßenbelag erneuert, die Lärmbelastung konnte somit bereits reduziert werden. Bezüglich eines lärmtechnisch verbesserten Fahrbahnbelages im Innerortsbereich wird auf die nachfolgende Handlungsempfehlung des MVI verwiesen.</p> <p>Das Ministerium für Verkehr- und Infrastruktur hat im Juli 2015 eine Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärmindernden Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich veröffentlicht.</p> <p>Gemäß dieser Empfehlung ist der Einbau eines neuen lärmtechnisch verbesserten Fahrbahnbelages im Zuge der Lärmsanierung im Innerortsbereich grundsätzlich möglich. Der Einsatz von lärmindernden Asphaltdeckschichten ist neben dem Bau von Lärmschutzwänden oder -wällen eine wichtige Möglichkeit, aktiven Lärmschutz zu betreiben.</p>	<p>Die Handlungsempfehlung ist der Gemeinde bekannt, wurde jedoch im Lärmaktionsplan (Bericht zur Frühzeitigen Beteiligung Stand 30. September 2015) nicht erwähnt, da die untersuchten Streckenabschnitte der B 32 außerhalb geschlossener Ortschaften liegen.</p>
VI.4			<p>Bei Überschreitung der Auslösewerte werden im Zuge der Lärmsanierung zukünftig auch lärmindernde Asphaltdeckschichten bevorzugt eingesetzt. Für die Beurteilung der Lärmsituation werden die Gebäude gemäß der Bauleitplanung (Flächennutzungs- und Bebauungsplan) in Gebiete unterschiedlicher Nutzungsarten eingestuft.</p> <p>Für die Lärmsanierung gelten folgende Auslösewerte: (Siehe Tabelle mit Grenzwerten der Lärmsanierung)</p>	<p>Die Auslösewerte der Lärmsanierung sind für die Lärmaktionsplanung nicht verbindlich. Im Rahmen der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes liegt es im planerischen Ermessen der Gemeinde, eigene Auslöse- und Maßnahmenwerte festzulegen.</p> <p>Die in der Tabelle benannten Auslösewerte sind nicht mehr aktuell. Laut Schreiben MVI vom 22.01.2016 (Az 2-3911.7/47) werden die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Landesstraßen bei Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten, in Kleinsiedlungsgebieten sowie in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten um jeweils 2 dB(A) abgesenkt. Die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Landesstraßen in Gewerbegebieten</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.5			<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 Verkehrslärm-schutz an Straßen (RLS 90).</p> <p>Eine Umsetzung der im Lärmaktionsplan vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen, soweit das Regierungspräsidium Straßenbaulastträger ist, deshalb nur möglich sein, wenn</p>	<p>bleiben hiervon unberührt.</p> <p>Nach der UmgebungslärmRL haben die Mitgliedstaaten harmonisierte Lärmindizes und Methoden zur Bewertung des Wertes eines Lärmindex zu erstellen. Da die RLS-90 diesen Vorgaben nicht entspricht, hat die Bundesrepublik Deutschland hierfür gem. § 47f Abs. 1 S. 1 Nr. 2 BImSchG i. V. m. § 5 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 der 34. BImSchV die „vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“ entwickelt. Diese Berechnungsmethode basiert auf den RLS-90 und wurde den Vorgaben der UmgebungslärmRL entsprechend angepasst. Sie ist bis zur Umsetzung der Richtlinie zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden (Richtlinie 2015/996 vom 19.05.2015, ABl. EU L 168/1 vom 01.07.2015) in der Lärmaktionsplanung die einzig zulässige Bewertungsmethode zur Berechnung der Lärmindizes an Straßen. Werden auf Grund der nach VBUS europarechtskonform ermittelten Werte Maßnahmen festgelegt, sind diese für die betroffenen Verwaltungsträger bindend.</p>
VI.6			<ul style="list-style-type: none"> <li>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,</li> </ul>	<p>Vgl. Wertung zu VI.5. Eine erneute „Rückrechnung“ der Pegelwerte nach RLS-90 durch die Kommunen ist mit den Vorgaben der UmgebungslärmRL nicht zu vereinbaren.</p>
VI.7			<ul style="list-style-type: none"> <li>im Falle von vorgeschlagenen passiven Lärminderungsmaßnahmen die Voraussetzungen einer Lärmsanierung nach der VLärmSchR 97 mit allen bisherigen Anpassungen, Ergänzungen und aktuellen Regelungen erfüllt werden,</li> </ul>	<p>Die VLärmSchR 97 ist eine Verwaltungsvorschrift und hat als solche eine nur eingeschränkte Bindungswirkung. Als Verwaltungsvorschrift ist sie nicht geeignet, zeitlich nachfolgendes parlamentarisches Bundesrecht, das in Umsetzung gemeinschaftsrechtlichen Sekundärrechts ergangen ist, inhaltlich zu auszugestalten.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.8			<ul style="list-style-type: none"> <li>ausreichende Haushaltsmittel des Bundes bzw. des Landes zur Verfügung stehen.</li> </ul> <p>Als <b>höhere Straßenverkehrsbehörde</b> weisen wir weiterhin auf Folgendes hin:</p> <p>Zu 2.3.1 Umsetzung und Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen bei Maßnahmen ohne planungsrechtliche Qualität, verkehrsrechtliche Maßnahmen:</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 Amtzell in ihrem Lärmaktionsplan eine „einfache“ Maßnahme rechtsfehlerfrei festgelegt hat, gibt es keinen „Haushaltsvorbehalt“. Die Kosten der Maßnahme sind jedoch ein gewichtiger Belang für die Stadt bei der für die Auswahl der Maßnahmen vorzunehmenden Abwägung. Die Kosten der Maßnahmen werden dabei berücksichtigt.</p>
VI.9			<p>Für verkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen ist § 45StVO das einschlägige Fachgesetz. Nach § 45 Abs.1 und 9 StVO dürfen Verkehrszeichen nur angeordnet werden, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. 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 ... erheblich übersteigt. Die unbestimmten Rechtsbegriffe „gefährlich“, „unzumutbar“ und „ortsüblich“ werden nicht durch den Lärmaktionsplan, sondern durch das Zusammenspiel von Verwaltungsauslegung und Rechtsprechung definiert. S. auch die Ausführungen auf S.19 des Entwurfs des Lärmaktionsplans.</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 Fachrecht umzusetzen sind (§§ 47d Abs. 6, 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>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.10			Zu den Ausführungen bei 5.3 bzgl. der Ermittlung der Zahl der Betroffenen:  Bei moderner Bauweise werden in Gebäuden, die nah an vielbefahrenen Straßenliegen, hauptsächlich Räume ohne längeren Aufenthalt wie Treppenhäuser, Flure, Bad und Küche entlang der Straße angeordnet. Die Verteilung der Bewohner auf die Fassaden entspricht daher auch bei modernen Einfamilienhäusern der Realität.	Die sich aus der DIN 18005 ergebenden gebäudeseitigen Schallschutzmaßnahmen sind in der Lärmaktionsplanung nicht zu berücksichtigen. Als Betroffenheiten werden allgemein die Anzahl der Einwohner in lärmbelasteten Gebäuden verstanden. Die Definition nach VBUS ist dementsprechend missverständlich.
VI.11			Zu 8.1.4 Bauleitplanung ist darauf hinzuweisen, dass § 9 Abs.1 Nr.11 BauGB nicht die Möglichkeit gibt, Fahrverbote oder sonstige Verkehrsbeschränkungen für Straßenaußerhalb des überplanten Gebiets festzusetzen. Für Straßen innerhalb des Baugebiets können Beschränkungen, die eine Einschränkung der Widmung bedeuten wie z.B. Verkehrsverbote, im Bebauungsplan nur festgesetzt werden, wenn die Straße neu gebaut wird und der Straßenbaulastträger zustimmt.	Die Ausführungen des Regierungspräsidiums sind unzutreffend. Nach der Rechtsprechung des VGH Baden-Württemberg können auf § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB auch nächtliche Fahrverbote aus städtebaulichen Gründen zum Schutz der Nachtruhe der Wohnbevölkerung auf einer öffentlichen Verkehrsfläche festgesetzt werden (VGH BW, Urt. v. 08.03.2005 – 5 S 551/02 – juris Rn. 22). Diese wirkt wie eine Widmungsbeschränkung nach § 5 Abs. 3 S. 2 StrG.
VI.12			Zu 8.2 Grobkonzeption:  Der Begriff „Lärmschwerpunkt“ an der B 32 West erscheint hier nicht ganz zutreffend, denn es sind insgesamt nur drei Wohngebäude betroffen: Eines am nördlichsten Rand des „Lärmschwerpunkts“ und zwei am südlichsten Rand. Dazwischen liegen 2,3 km Straße im Außenbereich, an der kein Wohngebäude liegt, das von Lärmpegeln über den Auslösewerten tangiert wäre.	In Tabelle 5 sind exemplarisch drei Wohngebäude und dazugehörigen Lärmpegel ausgewählt und dargestellt. Im Lärmschwerpunkt B 32 West sind insgesamt 6 Gebäude von Überschreitungen der Auslösewerte 65/55 dB(A) betroffen. An den auf S. 33 exemplarisch ausgewählten Gebäuden werden die Maßnahmenwerte von 70/60 dB(A) um mindestens 3 dB(A) überschritten.
VI.13			Zwar sind die Lärmpegel an diesen drei Gebäuden ganztags sehr hoch, jedoch wäre eine Geschwindigkeitsbeschränkung höchstens im Bereich der Gebäude selbst gerechtfertigt, nicht aber an der dazwischen liegenden Strecke, die mangels betroffener Wohnge-	Siehe Wertung unter VI.12 Die Verhältnismäßigkeit wird im weiteren Verfahren geprüft werden.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.14			<p>bäude nicht Teil des Lärmschwerpunkts ist. Ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der kurzen Strecke, an der die Gebäude jeweils liegen, sinnvoll und verhältnismäßig wäre, ist im weiteren Verfahren zu prüfen. Da vor der Geschwindigkeitsbeschränkung abgebremst würde (falls der Verkehrsfluss eine höhere Geschwindigkeit zulässt) und danach wieder beschleunigt wird, fragt sich, ob die Beschränkung tatsächlich zu einer Lärmpegelverringerung führen würde, insbesondere im Bereich des Gebäudes Moosing 5, wo die Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer gering sein dürfte.</p> <p>Eine weitere Beteiligung am Verfahren wird gewünscht.</p>	Eine weitere Beteiligung erfolgt im Rahmen der 2. Beteiligungsrunde (Förmliches Beteiligungsverfahren).
VII.	<b>Regionalverband Bodensee-Oberschwaben</b>	26.01.2016	Im Rahmen der Interkommunalen Arbeitsgruppe Lärmaktionsplanung war der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben von Anfang an in die regionale Bearbeitung des Themas Lärmaktionsplanung eingebunden. Daher begrüßt und unterstützt der Regionalverband das Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplans (LAP) für die Gemeinde Amtzell. Anregungen oder Bedenken zu dem sehr gut aufbereiteten Grobkonzept werden von Seiten des Regionalverbandes nicht vorgebracht.	Kenntnisnahme
VIII.1	<b>Landratsamt Ravensburg, Straßenbauamt</b>	27.01.2016	Keine Anregungen.	Kenntnisnahme
VIII.2	<b>Landratsamt Ravensburg, Umweltamt, Sachgebiet Naturschutz</b>	27.01.2016	<p>Rechtliche Vorgaben aufgrund fachgesetzlicher Regelungen, die im Regelfall nicht überwunden werden können (mit Rechtsgrundlage und Möglichkeiten der Überwindung)</p> <p>1.1 Hinweis zu Lärmschutzwällen/-wänden, Arten-</p>	Naturschutzbelange sind insbesondere bei baulichen Maß-



Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>schutz, § 44 BNatSchG:</p> <p>Bei der Errichtung von Lärmschutzwällen/-wänden muss auf die bestehenden Gehölz- und Baumstrukturen Rücksicht genommen werden. Ggf. sind artenschutzrechtliche Gutachten erforderlich.</p> <p>Ggf. sind auch vorhandene Landschaftsschutzgebiete und Auswirkungen diverser Maßnahmen hierauf entsprechend zu berücksichtigen.</p>	<p>nahmen zu berücksichtigen. Dazu zählt u.a. auch die Errichtung von Lärmschutzwänden. Diese und andere Belange werden im Zuge eines Planfeststellungsverfahrens geprüft. Dies kann ein Lärmaktionsplan allein nicht leisten. Deshalb wird eine solche Maßnahme auch nicht festgesetzt sondern nur angeregt. Bei dem Bau von Lärmschutzwänden werden die Naturschutzbelange im Rahmen eines ordentlichen Planfeststellungsverfahrens geprüft.</p>
VIII.3	<p><b>Landratsamt Ravensburg, Verkehrsamt, SG Verkehr</b></p>	27.01.2016	<p>1. Rechtliche Vorgaben aufgrund fachgesetzlicher Regelungen, die im Regelfall nicht überwunden werden können.</p> <p>1.2. Art der Vorgabe</p> <p>Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen werden auf der Grundlage von § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) getroffen. Dies gilt auch, wenn straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Lärmaktionsplänen festgelegt werden.</p> <p>Nach § 45 Abs. 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 StVO dürfen 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 erheblich übersteigt.</p> <p>Bei straßenverkehrsrechtlichen Entscheidungen zum Lärmschutz hat die Straßenverkehrsbehörde die Vorgaben der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche</p>	<p>Maßgeblich für den Erlass von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist die StVO. Nationale Verwaltungsvorschriften (ohne Gesetzesqualität) können im Widerstreit mit anderem Bundes-</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.4			<p>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>Demnach 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. So kann z.B. durch die Verflüssigung des Verkehrs bei Tempo 50 km/h eine Pegelminderung bis zu 3 dB(A) erreicht werden, durch die Sanierung schlechter Fahrbahnen bis zu 6 dB(A).</p>	<p>recht (§§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG) und Europarecht (Umgebungslärm-RL) keine Verbindlichkeit für verkehrsrechtliche Entscheidungen erzeugen. Die Bewertung der Lärmschutz-Richtlinien-StV enthält nur „Orientierungen“. Sie legen keine starren, verbindlichen „Auslösewerte“ für verkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen fest.</p> <p>Die dargestellten Pegelminderungen bei einem flüssigen Verkehrsfluss können nicht nachvollzogen werden. Die Berechnungsvorschriften (VBUS) berücksichtigen die zulässige Höchstgeschwindigkeit und eine Fahrbahnoberfläche in gutem Zustand. Ob der Verkehr flüssig fließt oder stockt kann mit dem schalltechnischen Berechnungsmodell nicht abgebildet werden.</p>
VIII.5			<p>Eine Temporeduzierung ist daher allenfalls befristet bis zur Umsetzung der Lärmsanierungsmaßnahmen möglich.</p>	<p>Geschwindigkeitsbeschränken dienen im Rahmen der Lärmaktionsplanung als kurzfristig realisierbare Sofortmaßnahme. Ergibt die Umsetzung mittel- bis langfristiger Maßnahmen (z.B. Einbau lärmoptimierten Asphalts), dass die Lärmbelastung in gleicher Weise gesenkt werden kann, werden die Geschwindigkeitsbeschränkungen einer Prüfung unterzogen und ggf. aufgehoben.</p>
VIII.6			<p>Insbesondere Verkehrsverbote kommen nur dann 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 be-</p>	<p>Im Rahmen der Abwägung werden die Maßnahme und ihre Verhältnismäßigkeit hinsichtlich der Verkehrsfunktion und Verkehrsbedürfnisse sowie das Vorhandensein geeigneter Umleitungsstrecken geprüft. Verkehrsverlagerungen sollen vermieden werden.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.7			<p>fürchten ist.</p> <p>Sonstige straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen, wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, kommen ab folgenden Werten (RLS-90) in Betracht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 70 dB(A) zwischen 06:00 und 22:00 Uhr (tags) bzw.</li> <li>• 60 dB(A) zwischen 22:00 und 06:00 Uhr (nachts).</li> <li>• In Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A).</li> </ul>	<p>Nach dem Kooperationserlass des MVI vom 23.03.2012 kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen <u>insbesondere</u> ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in Betracht. Der Kooperationserlass führt weiterhin aus, dass auch unterhalb der genannten Werte straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden können, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss.</p>
VIII.8			<p>Sich hieraus eventuell ergebende Maßnahmen bedürfen der Zustimmung des Regierungspräsidiums.</p>	<p>Die Maßnahmen werden im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung eingehend geprüft werden. Zugleich hat auch das Regierungspräsidium die gesetzliche Pflicht der Kommunen zur Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen und muss Bundes- und Europarecht beachten.</p>
VIII.9			<p>1.3. Rechtsgrundlage</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- §§1-2 Bundesfernstraßengesetz</li> <li>- § 45 Abs. 1, in Verbindung mit Abs. 9 StVO</li> <li>- §§3-6 Straßengesetz für Baden-Württemberg</li> <li>- Lärmschutz-Richtlinien-StV</li> <li>- Erlass des Ministeriums für Verkehr u. Infrastruktur B.W. vom 23.03.2012 (Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung)</li> <li>- Erlass des Regierungspräsidiums Tübingen vom 12.11.2010</li> </ul> <p>1.4. Möglichkeiten der Überwindung (z.B. Ausnahmen oder Befreiungen)</p> <p>Siehe Ziffer 3.</p> <p>2. Beabsichtigte eigene Planungen und Maßnah-</p>	<p>Es gibt keinen abgeschlossenen Katalog von Maßnahmen und Rechtsgrundlagen. §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 BImSchG verlangt vielmehr die Umsetzung lärmindernder Maßnahmen durch jegliche in Betracht kommende und zulässige Handlungsform der Verwaltung. Dies umfasst neben dem Erlass von Verwaltungsakten auch schlichtes Realhandeln.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>men, die den o.g. Plan berühren können, mit Angabe des Sachstandes.</p> <p>Siehe Ziffer 3c!</p> <p>3. Bedenken und Anregungen aus der eigenen Zuständigkeit zu dem o.g. Plan gegliedert nach Sachkomplexen, jeweils mit Begründung und ggf. Rechtsgrundlage.</p> <p>Entwurf des Lärmaktionsplans (Grobkonzeption) mit vorgesehenen verkehrsrechtlichen Maßnahmen:</p> <p>a) Ausgangssituation: Die B 32 stellt entsprechend der straßenrechtlichen Widmung des Bundesfernstraßengesetzes auf dem ca. 40 Kilometer langen Abschnitt zwischen Ravensburg und Oberstaufen (Oberstdorf) eine wichtige, überörtliche Verbindung dar und dient zugleich als Autobahnzubringer zur A 96 (AS Wangen-West). Die B 32 führt in etwa 700 Meter Entfernung am Kernort Amtzell (Ortsmitte) und ca. 200 Meter am Ortsrand vorbei.</p> <p>Unmittelbar an der B 32 befinden sich auf der Gemarkung der Gemeinde Amtzell lediglich der Ortsteil „Geiselharz“, das Gewerbegebiet Korb und einzelne Gebäude der Wohnplätze „Moosing“, „Hinterberg“, Lehrwangen und „Unterau / Oberau“.</p> <p>Das Verkehrsaufkommen wird mit 15.353 Fahrzeugen / 24 Std. (DTV) angegeben. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 966 Lkw (ca. 3,3%).</p> <p>Geschwindigkeitsbeschränkungen liegen an folgenden Standorten vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ortsteil Geiselharz = 80 km/h (Galerie)</li> </ul>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.10			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abzweigung B 32 / K 8047 nach Amtzell („Fahrbahnverengung“) = 80 km/h</li> <li>• A 96, Anschlussstelle „Wangen-West“ = 70 km/h</li> </ul> <p>An den betroffenen Wohnplätzen „Moosing“ (1 Gebäude), Lehrwangen (1 Gebäude, Hinterberg (2 Gebäude), „Unterau“ und „Oberau“ (jeweils 1 Gebäude) gilt die außerorts zulässige Regelgeschwindigkeit von 100 km/h.</p> <p>Ob bei den unmittelbar an der B 32 angrenzenden Gebäuden Lärmsanierung betrieben wurde (Zuschüsse Lärmschutzfenster) ist der Verkehrsbehörde nicht bekannt.</p> <p>b) Lärmbelastungen / Betroffenheiten (Betroffenheitsanalyse):</p> <p>Die Betroffenheitsanalyse zeigt, dass entlang des ca. acht Kilometer langen Abschnitts tagsüber <u>14 Bewohner</u> und nachts <u>16 Bewohner</u> von der <u>Überschreitung der „Auslöswerte“</u> betroffen sind.</p>	<p>Die Betroffenheiten werden nach VBEB dargestellt. Es wurden insgesamt 14 Betroffenheiten L<sub>DEN</sub> und 16 Betroffenheiten L<sub>Night</sub> oberhalb der Auslöswerte ermittelt. Dabei entspricht die Anzahl Betroffenheiten nicht der Anzahl Einwohner (Bewohner).</p>
VIII.11			<p><b>„Lärmschwerpunkt“ B 32 – Ost (ca. 3,2 km):</b> Laut Tabellen 3 – 6 und Ziffer 7.8.2 auf der Seite 34 wird von 3 Betroffenheiten im Gebäude „Oberau 236“ ausgegangen.</p> <p><b>„Lärmschwerpunkt“ B 32 – West (ca. 2,4 km):</b></p>	<p>Im Lärmschwerpunkt B 32 Ost wurden 1 bzw. 2 Betroffenheiten oberhalb der Maßnahmenwerte 65 / 55 dB(A) L<sub>DEN</sub> / L<sub>Night</sub> ermittelt. Betroffenheiten stellen dabei keine Einwohner dar. Die Betroffenheiten verteilen sich auf ganztags 1 bzw. nachts 2 Wohngebäude:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gebäude „Unterau 1“: 5 Einwohner</li> <li>• Gebäude „Oberau 236“: 2 Einwohner</li> </ul>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.12			Die „Maßnahmenwerte von 60 dB(A) / 70 dB(A) werden lediglich an <u>drei</u> Wohngebäuden (Hinterberg, Moosing) überschritten. Betroffen sind insgesamt 6 Personen (siehe Tabellen 3, 6, Abbildung 7 auf den Seiten 32 – 35). Die Maximalwerte liegen bei 78 / 69 dB(A).	Tabelle 5 stellt exemplarisch für den Lärmschwerpunkt B 32 West drei von den insgesamt fünf betroffenen Gebäuden dar. An diesen drei Gebäuden sind die Lärmpegel besonders hoch: die Maßnahmenwerte 70 / 60 dB(A) werden um mindestens 3 dB(A) überschritten.
VIII.13			Bei einer Umrechnung in RLS-90 – Werte kann sich die Zahl der Betroffenen (Tag) möglicherweise noch reduzieren. Nach den Ausführungen des MVI und des Kooperationserlasses können die oben aufgeführten Werte nicht als „große Zahl an Betroffenen“ eingestuft werden.  c. Geplante und bereits vorhandene bauliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung:  <ul style="list-style-type: none"> <li>Als aktive Lärmschutzmaßnahmen wurden beim Wohnplatz „Lehrwangen“ und entlang der Ortsumfahrung Amtzell Lärmschutzwände und im Bereich des Wohnplatzes „Korb“ ein Lärmschutzwall errichtet. Weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen sind laut Lärmaktionsplan nicht vorgesehen (Ziffer 7.9.1 / 7.9.2.)</li> <li>Ob für bestimmte Gebäude an der B 32 bereits passive Schutzmaßnahmen (Lärmsanierung) durchgeführt worden sind, ist der Gemeinde Amtzell, bzw. der Verkehrsbehörde nicht bekannt.</li> </ul>	Nach der vereinfachten Umrechnung $L_{DEN}$ zu Tag-Wert (RLS-90) wird ein Abschlag von -2 dB(A) für Bundesstraßen angesetzt. Der maximale Lärmpegel für den Lärmschwerpunkt B 32 Ost beläuft sich auf 71 dB(A) $L_{Tag}$ und für den Lärmschwerpunkt B 32 West auf 76 dB(A) $L_{Tag}$ .
VIII.14			<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Gebäude „Oberau 236“ wurde vor einigen Jahren nach einem Brand komplett umgebaut. Es kann davon ausgegangen werden, dass an diesem Gebäude nach dem heutigen Stand der Technik passive Lärmschutzmaßnahmen getroffen wurden.</li> </ul>	Die sich aus der DIN 18005 ergebenden gebäudeseitigen Schallschutzmaßnahmen sind in der Lärmaktionsplanung nicht zu berücksichtigen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.15			<p>d. Künftige Entwicklung:</p> <p>Zwischen dem Gewerbegebiet Korb - Moosing 5 - und der Kreisverkehrsanlage Bodnegg Rotheidlen ist mittel- bis langfristig der Ausbau der B 32 geplant.</p> <p>e. Grobkonzeption von Maßnahmen an den beiden „Lärmschwerpunkten“ in Amtzell:</p> <p>Unter Ziffer 8.2 des Entwurfs werden nochmals nahezu sämtliche, grundsätzlich möglichen Maßnahmen (bauliche u. verkehrsrechtliche) aufgeführt. Hierbei werden wieder die zeitnah umsetzbaren und kostengünstigen Geschwindigkeitsbeschränkungen hervorgehoben.</p>	Wird begrüßt.
VIII.16			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Am „Lärmschwerpunkt B 32 – Ost“ wird unter Berücksichtigung der geringen Betroffenheit (1 Gebäude auf 3,2 km) und der Verkehrsfunktion der B 32 die angedachte Geschwindigkeitsbeschränkung (80 / 70) im Lärmaktionsplan bereits wieder in Frage gestellt.</li> <li>• Am „Lärmschwerpunkt B 32 – West“ wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 / 80 km/h angeregt. Aufgrund der geringen Betroffenheiten (3 Gebäude, 6 Betroffene auf 2,4 km) und der Verkehrsfunktion der B 32 wird jedoch die Verhältnismäßigkeit der angeregten Beschränkung auch im Lärmaktionsplan wieder in Frage gestellt.</li> </ul> <p>f. Bewertung:</p> <p>Unter Berücksichtigung der Verkehrsfunktion der B 32 als Bundesfernstraße (Autobahnzubringer) und der geringen Anzahl der vom Straßenlärm betroffenen Gebäude / Betroffenen ist eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach Ansicht der Ver-</p>	Zu den Betroffenheiten siehe Wertung unter VIII.12 / VIII.13

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>kehrskommission weder verhältnismäßig noch geeignet den Lärmpegel an den wenigen, weit auseinander liegenden Gebäuden spürbar zu senken (siehe „Lärmschutzrichtlinien – StV“).</p> <p>Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung (um ca. 20 km/h) wäre zwar zeitnah und kostengünstig umzusetzen, gleichzeitig aber auch am wenigsten geeignet, die Lärmbelastung für die betroffenen Anwohner spürbar (um 3 dB(A)) zu reduzieren. Zumal die Geschwindigkeiten für den Schwerlastverkehr (Lärmverursacher Nr. 1) über 7,5 t außerorts generell auf 60 und für Lkw zwischen 3,5 und 7,5 t auf 80 km/h begrenzt sind. In Anbetracht dieser Beschränkungen und dem relativ hohen Verkehrsaufkommen / Schwerverkehrsanteil auf der B 32 ist das Geschwindigkeitsniveau zumindest tagsüber vom Lkw-Verkehr vorgegeben (gem. mobiler Messungen und häufiger Befahrung ca. 60 – 80 km/h).</p> <p>Den Lärmschutzrichtlinien – StVO ist zu entnehmen, dass der Mittelungspegel zunehmend von den Lkw bestimmt wird. Daher machen sich Geschwindigkeitsbeschränkungen, welche nur den Pkw- Verkehr betreffen, im Mittelungspegel praktisch kaum bemerkbar. Nur die Halbierung der Verkehrsstärke würde zu einer Minderung des Mittelungspegels um drei dB(A) führen.</p> <p>Aufgrund der wenigen und weit auseinanderliegenden Gebäude sollten hier weiteren passiven Schutzmaßnahmen (Schutzwand, Lärmsanierung mit Schallschutzfenstern) den Vorzug gegeben werden. Verkehrsverbote / -verlagerungen sind aufgrund fehlender, geeigneter Alternativen ausgeschlossen</p> <p>Die Polizei und das Landratsamt Ravensburg führen auf dem o.g. Abschnitt kontinuierlich mobile Ge-</p>	<p>Die Argumente werden in der Abwägung berücksichtigt.</p>



Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.17			<p>schwindigkeitsmessungen durch.</p> <p>Eine weitere Beteiligung am Verfahren wird gewünscht.</p>	Eine weitere Beteiligung erfolgt im Rahmen der 2. Beteiligungsrunde (Förmliches Beteiligungsverfahren).
VIII.18	<b>Landratsamt Ravensburg, Bauamt, SG Bauen - Städtebau</b>	27.01.2016	<p>Hinweis zu 7.5 Verkehrliche Grundlagen i.V. mit 8.2 Grobkonzeption von Maßnahmen an den Lärmschwerpunkten in Amtzell</p> <p>Redaktioneller Hinweis: Die Wiedergabe der „Korrekturfaktoren Straßenoberfläche“ in Tabelle 2, „Emissionspegel der kartierten Strecken“, steht teilweise im Widerspruch zu 8.2 „Grobkonzeption von Maßnahmen an den Lärmschwerpunkten in Amtzell“. So wurde laut Angaben in Tabelle 2 durchgängig ein Korrekturfaktor von „0 dB(A)“ angesetzt, während laut 8.2 für die B32 östlich von Geiselharz 2008 eine Fahrbahnerneuerung durchgeführt wurde und in Folge ein Korrekturfaktor von 2 dB(A) angesetzt werden kann. Bitte den Widerspruch überprüfen, ggf. auch den vorhandenen Fahrbahnbelag vor Ort.</p>	Wird im Bericht Tabelle 2 korrigiert.
VIII.19		<p>Redaktioneller Hinweis: Da der rückblickende Verweis auf einen bereits erneuerten Fahrbahnbelag keine neue konzeptionelle Maßnahme darstellt sollte er deshalb eher dem Abschnitt 7.9 „Bereits durchgeführte oder geplante Lärmschutzmaßnahmen“ zugeordnet werden.</p>	Der Hinweis wird aufgenommen und die dazugehörigen Textpassagen im Abschnitt 7.9 integriert.	
VIII.20		<p>Zu 8.1.1 Baulicher Lärmschutz; Lärmschutzwände / -wälle Es wird angeregt, den Satz „Weiter werfen Lärmschutzwände mitunter erhebliche städtebauliche Probleme auf.“ um den Halbsatz zu ergänzen, „welche im Einzelnen für die jeweilige örtliche Situation zu bewerten sind.“</p> <p><u>Zu 8.2.1, Lärmschwerpunkt B 32 – West</u></p>	Wird im Bericht ergänzt.	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.21			<p>Hilfreich wäre in Tabelle 5, „Immissionspegel, Lärm-schwerpunkt B 32 – West“ die vollständige Nennung aller Gebäude, deren Teilpegel <math>L_{DEN}</math> sowie <math>L_{Night}</math> die Maßnahmewerte überschreiten, auch insoweit, als die Rasterlärm- und Gebäudekarten keine Hausnummern und Straßenbezeichnungen ausweisen.</p> <p>Auf Grund der verkehrlichen Grundstückserschließung der Gebäude</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Moosing 5 (ehemaliges Gasthaus „Reichsdose“)</li> <li>- Moosing 4</li> <li>- Große Halde Korb 11</li> <li>- Hinterberg 7</li> <li>- Hinterberg 5</li> </ul> <p>über die B32, sowie der bei Moosing 5 und Hinterberg 5 und 7 gegebenen Lage besonders nahe der B32 erscheint die Realisierung wirkungsvoller aktiver Lärmschutzmaßnahmen, Lärmschutzwände oder -wälle problematisch.</p> <p>Ob für Moosing 4 bei einer geänderten Lage der Zufahrt ein wirkungsvoller Lärmschutzwall errichtet werden könnte, könnte geprüft werden.</p> <p>Das Gebäude Große Halde Korb 11 liegt innerhalb eines Industriegebietes, GI gemäß Bebauungsplan „Gewerbegebiet Große Halde Korb I, 1. Änderung“ von 2006. Nach rechtskräftigem Bebauungsplan und § 9 (3) BauNVO sind demnach Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter [...] nur im Ausnahmefall zulässig. Das Gebäude ist zudem älteren Baujahres. Vor der möglichen Planung von Lärmschutzmaßnahmen sollten daher auch die Zulässigkeit der Wohnnutzung an dieser Stelle und der weitere Bedarf sowie die weitere Perspektive des Bestandsobjekts hinterfragt werden.</p>	Wird im Bericht ergänzt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.23			Bei Planung aktiver Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Lärmschwerpunkts West wird um erneute Beteiligung gebeten.  <u>Zu 8.2.1, Lärmschwerpunkt B 32 – Ost</u>	Eine weitere Beteiligung erfolgt im Rahmen der 2. Beteiligungsrunde (Förmliches Beteiligungsverfahren).
VIII.24			Redaktioneller Hinweis: Bei dem in Abbildung 8 und Tabelle 6 als „Oberau 236“ bezeichnetem Gebäude handelt es sich vermutlich um das Gebäude Oberau 8. Um Überprüfung der Hausnummer wird gebeten.	Wurde geprüft. Das Gebäude „Oberau 236“ wird korrigiert bezeichnet mit Gebäude „Oberau 8“.
VIII.25			Hilfreich wäre in Tabelle 6, „Immissionspegel, Lärmschwerpunkt B 32 – Ost“ die vollständige Nennung aller Gebäude, deren Teilpegel $L_{DEN}$ sowie $L_{Night}$ die Maßnahmewerte überschreiten, auch insoweit, als die Rasterlärm- und Gebäudekarten keine Hausnummern und Straßenbezeichnungen ausweisen.	Wird im Bericht ergänzt.
VIII.26			Ob für - Oberau 8 - Unterau 1 bei einer angepassten Lage der Zufahrt ein wirkungsvoller Lärmschutzwall errichtet werden könnte, sollte geprüft werden.	Wird im Bericht Förmliche Beteiligung untersucht werden.
VIII.27			Bei Planung aktiver Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Lärmschwerpunkts West wird um erneute Beteiligung gebeten.	Eine weitere Beteiligung erfolgt im Rahmen der 2. Beteiligungsrunde (Förmliches Beteiligungsverfahren).
IX.1	<b>IHK Bodensee-Oberschwaben, Weingarten</b>	29.01.2016	Die IHK Bodensee-Oberschwaben vertritt die Interessen von rund 33.000 Unternehmen mit ca. 225.000 Beschäftigten. Zu den uns übersandten Unterlagen erlauben wir uns fristgerecht als Träger öffentlicher Belange folgende Anmerkungen:  1. Der Gesetzgeber hat bisher keine <b>Auslösekrite-</b>	Wird zugestimmt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.2			<p><b>rien</b> 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.</p> <p>2. Bei etwaigen Maßnahmen zur Lärmreduzierung hat die Gemeinde ein <b>Abwägungsgebot</b> und das Prinzip der <b>Verhältnismäßigkeit</b> (Kosten/Nutzen) zu beachten. Auch für Maßnahmen gegen Lärm gilt das Gebot der Nachhaltigkeit – neben den reinen Umweltbelangen sind gleichberechtigt die Belange der <b>Sozialverträglichkeit</b> und der <b>Ökonomie</b> 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>Wird in der Abwägung geprüft.</p>
IX.3			<p>3. Auch wenn es sich bei der hier zur Diskussion stehenden Thematik um <b>Umgebungs-lärm</b> handelt, kann es <b>nachts</b> 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 <b>im Freien</b>“. Zu mindern ist der Umgebungslärm im Freien („an der Quelle“) und nicht der Lärm in Aufenthalts- und Wohnräumen.</p>
IX.4			<p>4. Maßnahmen, deren <b>Minderungswirkung weni-</b></p>	<p>Die Gerichte haben bereits entschieden, dass bei besonders</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p><b>ger als 3 dB(A)</b> 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. 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>	<p>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 Lärmschutz-Richtlinien StV finden auf die Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen eines Lärmaktionsplans als Verwaltungsvorschrift keine Anwendung.</p>
IX.5			<p>5. Die IHK sieht insbesondere <b>verkehrsbeschränkende Maßnahmen</b> (Tempolimits, Lkw-Fahrverbote) <b>auf Bundes- und Landesstraßen</b> 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.</p>	<p>Nationale Verwaltungsvorschriften können im Widerstreit mit anderem Bundesrecht (§§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG) und Europarecht (Umgebungslärm-RL) keine Verbindlichkeit für verkehrsrechtliche Entscheidungen erzeugen.</p>
IX.6			<p>6. Sollten verkehrsbeschränkende Maßnahmen trotzdem in Erwägung gezogen werden, ist das <b>Prinzip der Verhältnismäßigkeit</b> zu beachten. Maßgeblich dafür ist auch die Zahl der betroffenen Einwohner. 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. Bei etwaigen Maßnahmen zur Lärminderung sind strenge</p>	<p>Wird beachtet.</p> <p>Anhang VI der UmgebungslärmRL bezeichnet lediglich Art und Umfang der an die EU-Kommission zu übermittelnden Daten. Diese werden zu statistischen Zwecken (Art. 10 der RL) europaweit erfasst und enthalten u.a. auch eine Kurzzusammenfassung (10 Seiten) des Lärmaktionsplans. Anhang VI hat jedoch keinerlei Bedeutung für die Erfassung und Dar-</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.7			<p>Maßstäbe bei der Verhältnismäßigkeit anzusetzen. Ziel der Lärminderungsplanung ist es nicht, wegen einzelner lokal begrenzter Problembereiche generelle Maßnahmen zu ergreifen, von denen große Nutzergruppen nachteilig oder einschränkend betroffen werden. <b>Wir sehen daher die in Erwägung gezogenen Geschwindigkeitsreduzierungen an der B 32 wegen ihrer Unverhältnismäßigkeit als besonders kritisch.</b></p> <p>7. 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 <b>Maßnahmen, die an der Quelle ansetzen</b> (Instandsetzung / Erneuerung des Fahrbahnbelags, Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelags, Kanaldeckeloptimierung, Lärmschutzwände/-wälle) und/oder den <b>passiven Schallschutz</b> verbessern (Förderung von Schallschutzfenstern). Das LAP-Grobkonzept enthält dazu eine Reihe treffender Aussagen.</p> <p>8. 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 <b>Strabenzustand</b> und die verwandten Materialien für die Fahrbahnoberfläche sowie Maßnahmen zur <b>Verstetigung des Verkehrs</b> gerichtet werden. Auch dazu enthält das LAP-Grobkonzept einige</p>	<p>stellung von Betroffenenanzahlen in Bezug auf die Betroffenheitsanalyse und den Maßnahmenkatalog. Es wäre grob fehlerhaft, die Betroffenenanzahlen in entsprechender Anwendung des Anhangs VI „zu runden“.</p> <p>Die Geschwindigkeitsbeschränkungen werden ausschließlich als kurzfristig realisierbare Sofortmaßnahme vorgesehen. Der Einbau von Lärmoptimierten Fahrbahnbelägen stellt eine langfristige Maßnahme dar, welche aus wirtschaftlichen Gründen erst im Zuge eines turnusmäßigen Deckenaustausches möglich ist. Nach dessen Realisierung werden die Geschwindigkeitsbeschränkungen einer Überprüfung unterzogen. 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 Wohnräumen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.8			<p>richtige Aussagen. Dem zukünftig flächendeckenden Einbau des sog. „Flüsterasphalts“ kommt 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>Die Kosten für den Einbau eines lärmoptimierten Asphaltbelags trägt grundsätzlich der Straßenbausträger. 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.</p>
IX.9			<p>9. Die Kenntnis der <b>Kosten von Tempolimits</b> 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. 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 <b>Abwägung mit diesen mittelbaren negativen Auswirkungen</b> würde nach Auffassung der IHK ein <b>Abwägungsdefizit</b> vorliegen.</p>	<p>Die Kosten von Tempolimits werden in der Gesamtwirkungsanalyse neben anderen zu berücksichtigenden Faktoren beachtet. Zur Plausibilität der von den Speditionsunternehmen angegebenen Zeitverluste ist festzustellen, dass diese selbst auf den Maximaldistanzen nicht erreicht werden. Zu erwarten sind eher geringfügige Fahrzeitverluste. Diese sind angesichts der hohen Lärmbelastungen zumutbar. Die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten ist Pflicht des jeweiligen Fahrers und immer den Gegebenheiten des Straßenverkehrs anzupassen.</p>
IX.10			<p>10. Werden an viel befahrenen Hauptverkehrsstraßen</p>	<p>Eine Geschwindigkeitsreduzierung führt nicht zwangsläufig zu einer Verbesserung oder Verschlechterung der Schadstoffbelastung. Dies hängt immer von den gegebenen Randbedingungen ab. (vgl. dazu <a href="http://www4.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/220986/">http://www4.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/220986/</a>). Eine relevante Zunahme der Luftschadstoffemissionen ist deshalb nicht zu erwarten. In Einzelfällen wird dies gesondert geprüft.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.11			<p>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<sub>x</sub> (Stickoxide) umso mehr emittiert. Wir weisen 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 CO<sub>2</sub>- und Stickoxid-Emissionen führen. Hier wäre eine gesamthafte 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 die Gemeinde Amtzell hinsichtlich verkehrsbeschränkender Maßnahmen für den Wirtschaftsverkehr frühzeitig den Kontakt zu ihren ansässigen Unternehmen sucht und die Maßnahmen erläutert.</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.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.	<b>Bürger 1</b>	07.01.2016	<p>Hiermit beantrage ich als von Straßenlärm betroffener Bürger eine Lärmschutzwand im Bereich der B 32 / Korb. Die Lärmbelastung durch die hohen Kfz-Zahlen und den großen Schwerlastanteil sind tags und nachts eine starke Beeinträchtigung und stellen eine erhebliche Belastung für die Gesundheit dar.</p> <p>Bitte berücksichtigen Sie diese Lärmschutzwand als Maßnahme im Rahmen der kommunalen Lärmaktionsplanung.</p>	<p>Lärmschutzwände sind planfeststellungspflichtig. Daher kann eine solche Maßnahme in der Lärmaktionsplanung nicht festgesetzt resp. realisiert, sondern nur angeregt werden. Ob die Lärmschutzwand dann tatsächlich gebaut wird, liegt beim zuständigen Regierungspräsidium Tübingen. Grundsätzlich sei gesagt, dass die Realisierung von Lärmschutzwänden dort erfolgen kann, wo der Abstand zwischen Bebauung und Fahrbahn sowie die vorhandenen Zufahrten dies zulassen. Dies wäre im Falle des betroffenen Wohngebäudes gegeben. Des Weiteren sind die vorhandenen Lärmpegel und die Verhältnismäßigkeit (Kosten/Nutzen) zu berücksichtigen. Die Lärmberechnung bringt für das betroffene Wohngebäude maximale Lärmpegel in Höhe von <math>L_{DEN} = 62 \text{ dB(A)}</math> und <math>L_{Night} = 54 \text{ dB(A)}</math> hervor. Die Lärmbelastung ist daher nach aller Erfahrung nicht hoch genug, um das Regierungspräsidium zur Errichtung einer Lärmschutzwand zu bewegen. Eine Lärmschutzwand im betroffenen Bereich des Wohngebäudes wird daher nicht als Maßnahme im Rahmen der Lärmaktionsplanung mit aufgenommen.</p>
II.1	<b>Bürger 2</b>	24.01.2016	<p>Gerne möchten wir als Familie, die direkt dem Straßenlärm der B32 ausgesetzt ist, die Gelegenheit nutzen uns zum genannten Gutachten zu äußern.</p> <p>Leider können wir die veröffentlichten Auswertungen nicht vollständig nachvollziehen. Im Bericht werden als Lärmschwerpunkt auf der B32-Ost lediglich die zwei Orte Unterrau sowie Oberrau aufgeführt. Hierbei liegt der ganztägliche Auslösungswert über <math>70 \text{ dB(A)}</math> und der nächtliche Auslösungswert über <math>60 \text{ dB(A)}</math>. Grundsätzlich ist die Einordnung dieser zwei Orte nachvollziehbar. Jedoch ist für uns nicht nachvollziehbar, wes-</p>	<p>Unter Kap. 7.8.2 des Berichts vom 30.09.2015 werden in Tabelle 6 exemplarisch Wohngebäude für den Lärmschwerpunkt B 32-Ost aufgelistet. Die Lärmpegel für die Wohngebäude Wiesflecken 4 und 5 können den Gebäudelärmkarten entnommen werden. So betragen die maximalen Lärmpegel <math>64 \text{ dB(A)}</math> ganztags und <math>56 \text{ dB(A)}</math> nachts. Die Auslösewerte werden – auch wenn dies subjektiv möglicherweise anders empfunden wird – nicht erreicht.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.2			<p>halb der Weiler Wiesflecken, welcher sich direkt an der stark befahrenen B32 auf eine Anhöhe befindet hier nicht aufgeführt wird. Speziell die Anwohner der Häuser Wiesflecken 4+5 sind hierbei dem Lärm auf einer Wegstrecke der B32 von circa 250m sowohl bei Tag als auch bei Nacht extrem stark ausgesetzt (nach der Abfahrt Argenhof bis auf Höhe der genannten Häuser).</p> <p>Eigene durchgeführte Messungen vor dem Haus Wiesflecken 5 ergaben Werte die sich tagsüber auf ca. 65 - 83 dB(A) und nachts auf ca. 58 - 68 dB(A) belaufen. Ohne die gemessenen Werte in den Orten Unterau/ Oberau anzweifeln zu wollen konnten wir dort mit demselben Gerät tagsüber ähnliche Werte (62-76 dB(A)) messen. Beispielsweise wird der Lärm der Anwohner des Orts Unterau durch einen kleinen Schutzwall (circa 2 Meter Höhe) welcher direkt an der B32 angelegt ist, bereits ein wenig gedämpft. Hierbei sind wir dennoch überzeugt, dass die Einstufung dieses Ortes dennoch gerechtfertigt ist.</p>	<p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird der Lärm auf Basis von Verkehrszahlen berechnet und nicht gemessen. Die Verfahrensvorgaben der 34. BImSchV zur Lärmkartierung und Aktionsplanung sind zu berücksichtigen (VBUS – Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen und VBEB – Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm). Messungen von Straßenverkehrslärm sind gemäß VBUS nicht vorgesehen und mit den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie auch nicht zu vereinbaren. Berechnungen liefern zuverlässigere Werte als Messungen, die tages- und situationsbedingt starken Schwankungen unterliegen. Messungen können nichtrepräsentative Spitzenpegel enthalten, wohingegen die Berechnungen einen Mittelungspegel darstellen.</p>
II.3			<p>Es wundert uns sehr wie die Werte genau gemessen und die Einstufung zustande gekommen sind. Unserem Wissensstand nach hat sich bis heute noch nie ein Ingenieurbüro in Wiesflecken vor Ort einen Eindruck gemacht bzw. Messungen durchgeführt, die den Bericht und unsere Einstufung bestätigen. Lediglich zwei Gemeinderatsmitglieder haben sich bereits im Jahr 2015 bei uns vor Ort schon einen Eindruck verschafft</p>	<p>Siehe Wertung unter II.2 Das schalltechnische Berechnungsmodell berücksichtigt örtlichen Gegebenheiten, wie die Enge der Bebauung und Reflexion an Gebäuden. Ferner werden ungünstige meteorologische Verhältnisse mit Wind in Richtung der Immissionsorte berücksichtigt.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.4			<p>und die Lärmbelastung für uns Anwohner als extrem hoch und „signifikant“ eingestuft.</p> <p>Wie im Bericht beschrieben nimmt das Verkehrsaufkommen der B32 stetig zu. Für uns Anwohner ist dieser Lärm sehr unerträglich, gesundheitsgefährdend und nicht mehr zu akzeptieren.</p> <p>Wenn im Sommer in der Nacht das Fenster im Schlafzimmer nicht geöffnet werden kann oder man tagsüber nicht im Garten sitzen kann weil der Lärm zu stark ist, sehen wir die Gemeinde in der Pflicht die Anwohner zu schützen und schnellst möglichst zu handeln. Mit diesem Schreiben teilen wir Ihnen mit, dass wir mit der Einstufung des Weilers Wiesflecken nicht einverstanden sind und fordern, dass im Lärmschutzbericht zu den Orten Oberau und Unterau auch Wiesflecken zu der Prioliste 1 aufgenommen wird um zeitnah die Umsetzung eines aktiven Lärmschutzes zu realisieren. Eine Lärmschutzwand wäre um unser Haus realisierbar.</p>	<p>Kommunale Pflichtaufgabe ist die Erstellung eines Lärmaktionsplanes. Die Zuständigkeit für aktiven Lärmschutz entlang der B 32 liegt allerdings beim Regierungspräsidium Tübingen. Die Realisierung von Lärmschutzwänden kann dort erfolgen, wo der Abstand zwischen Bebauung und Fahrbahn sowie die vorhandenen Zufahrten dies zulassen. Dies wäre im Falle des Weilers Wiesflecken gegeben. Des Weiteren sind die vorhandenen Lärmpegel und die Verhältnismäßigkeit (Kosten/ Nutzen) zu berücksichtigen.</p>
II.5			<p>Als einzige Alternative zur Lärmschutzwand sehen wir nur noch einen Flüsterasphalt.</p> <p>Gerne laden wir die Mitglieder des Gemeinderats sowie Sie Herr Moll dazu ein, sich vor Ort in Wiesflecken persönlich ein Bild des geschilderten Lärmproblems zu machen.</p> <p>Wir sind überzeugt gemeinsam mit der Gemeinde</p>	<p>Im Jahr 2008 wurde im Bereich B 32 ab der Bebauung Geiselharz in Richtung Osten der Straßenbelag erneuert: Verbaut wurde ein Fahrbahnbelag, welcher im schalltechnischen Modell mit -2 dB(A) Korrekturfaktor zu berücksichtigen ist. Der Austausch des Fahrbahnbelages kann demnach erst wieder im Zuge einer turnusmäßigen Deckenerneuerung erfolgen.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Amtzell eine Lösung zu finden um die Lärmproblematik zu beseitigen.</p>	
III.1	<b>Bürger 3</b>	26.01.2016	<p>Bezugnehmend auf den Lärmaktionsplan haben wir folgende Ergänzungen:</p> <p><b>Höhere Lärmbelastung in Zone 30 durch Fahrzeuge, die zu schnell fahren</b></p> <p>Im Lärmaktionsplan sind nur Straßen einbezogen, die durch die B32 oder die A96 belastet sind. Es gibt aber noch weitere Belastungsbereiche in Amtzell. In der Straße Singenberg kommt es zu einer höheren Lärmbelastung, wenn Fahrzeuge die vorgeschriebene Geschwindigkeit überschreiten.</p> <p>Mögliche Gegenmaßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Straßenraumplanung (siehe Be_LAP_Amtzell_Fruehzeitige_Beteiligung_30.09.2015.pdf, Seite 38 und 39) Es könnte durch eine Verschmälerung der Fahrbahn erreicht werden, dass Fahrzeuge langsamer fahren. Beispiel Greutstraße: Hier zeigt sich, dass in schmaleren Straßen wesentlich langsamer gefahren wird.</li> <li>• Häufigere Geschwindigkeitskontrollen durch Polizei oder Ordnungsdienst Beispiel Seite 39: Zur Gewährleistung der Geschwindigkeitsbeschränkungen können insbesondere Kontrollen durchgeführt oder bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ergriffen werden.</li> <li>• Aufstellung von Geschwindigkeitsanzeigen</li> </ul>	<p>Die Gemeinde Amtzell ist nach §47d Bundesimmissionsschutzgesetz verpflichtet, für Hauptverkehrsstraßen über 8.200 Kfz/24h einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Die Pflichtkartierung der LUBW für die 2. Stufe beinhaltet in Amtzell die Bundesstraße B 32 und die Autobahn A 96 innerhalb der Gemarkungsgrenzen. Weiterer Straßenzüge, z.B. Gemeindestraßen, können freiwillig berücksichtigt werden.</p> <p>Unabhängig davon ist davon auszugehen, dass aufgrund der wesentlich geringeren Verkehrsbelastungen in der Anliegerstraße die sogenannten Auslösewerte der Lärmaktionsplanung nicht erreicht werden. Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind daher nicht möglich. Sonstige bauliche oder verkehrsrechtliche Maßnahmen könnten ggf. im Rahmen der kommunalen Planungen umgesetzt werden.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.2			<p>Die Anzeige am Badeweiher ist gut. Oft wird aber davor kurz abgebremst, um danach wieder zu beschleunigen. In der Gegenrichtung wäre eine Anzeige auf Höhe der Einmündung zum Anton-Kiene-Weg/Abzweigung zum Waldkindergarten sinnvoll, da hier auch häufig beschleunigt wird.</p> <p>Wir hoffen, dass Sie unsere Anmerkungen berücksichtigen werden und freuen uns auf Ihre Rückmeldung.</p>	Die Problematik „Einhaltung zulässige Höchstgeschwindigkeit“ in der Gemeindestraße „Singenberg“ kann nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung gelöst werden, sondern muss außerhalb des Lärmaktionsplans von der Gemeinde in Angriff genommen werden.
IV.1	<b>Bürger 4</b>	29.01.2016	Wie ich dem Lärmaktionsplan entnehmen konnte, lebe ich in einem Haus mit der höchsten Lärmbelastung an der B32. Ich möchte folgende Anregungen dazu anbringen:	Für das betreffende Wohngebäude werden sehr hohe Lärmpegel ermittelt: 76 dB(A) L <sub>DEN</sub> und 68 dB(A) L <sub>Night</sub> . Die höchste Lärmbelastung entlang der B 32 wird am Wohngebäude „Hinterberg 5“ ermittelt.
IV.2		Genau auf meiner Höhe ist das Überholverbot aufgehoben und auch das Tempo von 100 h/km, ist trotz Bushaltestellen auf beiden Seiten, zu hoch. Ich habe bereits im oberen Wohnbereich auf eigene Kosten Schallschutzfenster einbauen lassen. Im unteren Bereich sind es noch die alten Fenster. Auch diese möchte ich in absehbarer Zeit ersetzen. Im Außenbereich ist es fast unmöglich draußen zu sitzen. Einen Sichtschutz habe ich bereits erstellt. Doch die Lärmbelastung ist unerträglich und trägt nicht zur Entspannung bei.	Passive Lärminderungsmaßnahmen sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung das letzte Mittel. Vorrangig sind Maßnahmen zur Reduzierung des Umgebungslärms im Freien zu ergreifen. Sind aktive Lärminderungsmaßnahmen unverhältnismäßig, kann im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes der Einbau von Schallschutzfenstern auf Antrag finanziell gefördert werden.	
IV.3		Hier wäre eine Lärmschutzwand angebracht. Das wäre im Gartenbereich beim Haus ein Muss. Ich hoffe, dass meine Anliegen bei Ihnen Gehör finden und ich in Zukunft das Leben in der Reichsdose mehr genießen kann.	Lärmschutzwände sind planfeststellungspflichtig. Daher kann eine solche Maßnahme in der Lärmaktionsplanung nicht festgesetzt resp. realisiert, sondern nur angeregt werden. Ob die Lärmschutzwand dann tatsächlich gebaut wird, liegt beim zuständigen Regierungspräsidium Tübingen. Grundsätzlich	

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
				<p>sei gesagt, dass die Realisierung von Lärmschutzwänden dort erfolgen kann, wo der Abstand zwischen Bebauung und Fahrbahn sowie die vorhandenen Zufahrten dies zulassen. Dies wäre im Falle des betroffenen Wohngebäudes gegeben. Des Weiteren sind die vorhandenen Lärmpegel und die Verhältnismäßigkeit (Kosten/Nutzen) zu berücksichtigen.</p>