

Eingegangene Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Nr.		Stellungnahme vom	Stellungnahme	Behandlungsvorschlag
1	RP Stuttgart Abteilung Mobilität, Verkehr, Straßen	04.01.2022	<p>mit o.g. Schreiben haben Sie zum Lärmaktionsplan (LAP) der Stadt Ebersbach an der Fils im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Vertreter öffentlicher Belange das Regierungspräsidium Stuttgart um Stellungnahme gebeten.</p> <p>Nach Prüfung Ihrer Unterlagen können wir zu folgenden Punkten aus dem Entwurf Ihres Lärmaktionsplanes folgendes mitteilen:</p> <p>Wie viele Betroffene jeweils nach Umsetzung der Maßnahmen 1 bis 5 noch vorhanden sind wird im Entwurf des Lärmaktionsplans nicht aufgezeigt. Es fehlt demnach die Darstellung der Pegelmindernden Wirkung der Maßnahmen, so dass die Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit nicht bewertet werden können.</p> <p>M1: „Tempo 30 ganztags aus Lärmschutzgründen“ im Verlauf der Stuttgarter Straße (L 1192) im Bereich der Einmündung Filswiesenstraße bis zum Kreisverkehrsplatz (S.14-16, Ziff. 4.2.1 LAP)</p> <p>M2: „Tempo 30 ganztags aus Lärmschutzgründen“ im Verlauf der Alb Straße (L 1152) im Bereich Höhe Gebäude „Albstraße 4/1“ bis zum Kreisverkehrsplatz (S.17-18, Ziff. 4.2.1 LAP)</p> <p>M3: „Tempo 30 ganztags aus Lärmschutzgründen“ im Verlauf der Büchenbronner Straße im Bereich Büchenbronner Straße des Kreisverkehrsplatzes bis Höhe Gebäude „Büchenbronner Straße 34“ (Ev. Kirche) (S.19-21, Ziff. 4.2.1 LAP)</p> <p>M4: „Erweiterung der bestehenden Tempo 30-Regelungen ganztags aus Lärmschutzgründen“ im Verlauf der Leintelstraße im Bereich Höhe Gebäude „Leintelstraße 17“ bis Höhe Gebäude „Leintelstraße 36“ (S.21-24, Ziff. 4.2.1 LAP)</p> <p>M5: „Tempo 80 ganztags aus Lärmschutzgründen“ im Verlauf der der B10 im Bereich der Gemarkungsgrenzen von Ebersbach an der Fils (S.24-25, Ziff. 4.2.2 LAP)</p>	<p>Die Ausführungen des RP Stuttgart werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Betroffenheiten mit den vorgeschlagenen Tempo 30- Maßnahmen wurden entsprechend im Lärmaktionsplan ergänzt. Auf die allgemeine Wirksamkeit wird in Kapitel</p> <p>Mit den im LAP beschriebenen Maßnahmen können die von gesundheitskritischen Pegelwerten tags/nachts > 65/55 dB(A) betroffenen Gebäude/Einwohner deutlich reduziert werden. Das Lärminderungspotential von geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen (Tempo 30) ist in Kapitel 4.2.1 im LAP aufgeführt.</p> <p>Dennoch sollte darüber hinaus vom Straßenbaulastträger geprüft werden, ob ergänzende Maßnahmen (beispielsweise der Einbau von lärmindernden Belägen bei der nächsten anstehenden Sanierung) umgesetzt werden können.</p>

		<p>Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegen. Die darin beschriebene Gefahrenlage ist gegeben, wenn die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) gemäß § 2 Abs. 1 von 59 dB(A) bei Tag und 49 dB(A) bei Nacht überschritten sind. Danach ist im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens zu entscheiden, ob und ggf. welche verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Einzelfall zu prüfen sind. Für die Ermessensausübung sind insbesondere die Bestimmungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) in der jeweils gültigen Fassung heranzuziehen. Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen muss die Berechnung des Beurteilungspegels nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) erfolgen (vgl. Ziff. 2.2 Lärmschutz-Richtlinien-StV).</p> <p>Bei der Ermessensausübung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen, weshalb bereits ab diesen Werten gewichtige Gründe gegen die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen sprechen müssen.</p> <p>Unabhängig vom Gebietstyp kommen verkehrsrechtliche Maßnahmen insbesondere aber ab den Werten 70 dB(A)/tags und 60 dB(A)/nachts - in Gewerbegebieten mit Zuschlag von 5 dB(A) - in Betracht. Bestehen deutliche Überschreitungen der vorgenannten Beurteilungspegel, reduziert sich das Ermessen bis hin zu einer grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung auf den betroffenen Straßenabschnitten, es sei denn, dass dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (Luftreinhaltung, Verkehrsverlagerung, Leistungsfähigkeit) als unverhältnismäßig erscheint.</p> <p>Je geringer die Lärmwerte sind, umso mehr ist auch die Frage von Bedeutung, ob die Lärmbeeinträchtigungen jenseits dessen liegen, was als „ortsüblich“ hingenommen werden muss. Maßstab für diese Bewertung können insbesondere eine bedeutende Zunahme der Verkehrsmenge oder besondere Beeinträchtigungen durch eine bestimmte Verkehrsart sein.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme. Die gesundheitskritischen Pegelwerte werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
--	--	--	--

Im Zuge des Ermessens sind folgende maßgeblichen Aspekte im Einzelfall zu prüfen: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), Auswirkungen auf die Luftreinhaltung, Akzeptanz der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer (Erkenntnisse zur V 85), Abwägung mit einer Tempo 40-Regelung.

Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan (LAP) festgelegt wurde, und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage, gegeben sind, ist von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen. Der fachrechtliche Ermessensspielraum der Behörde wird durch die Lärmaktionsplanung der Kommune überlagert (VGH Baden-Württemberg, 10 S 2449/17, Rn. 28). Dies gilt aber nur, sofern die Kommune zur Aufstellung eines LAP verpflichtet ist, nicht hingegen, wenn der LAP freiwillig aufgestellt wird. Gemeinde- und Kreisstraßen sind daher grundsätzlich nicht von einer Bindungswirkung erfasst, es sei denn die Verkehrsmenge liegt über drei Millionen Fahrzeuge pro Jahr.

Die Entscheidung über vorliegende straßenverkehrsrechtliche Anordnung obliegt der unteren Straßenverkehrsbehörde und ist dort im Einzelfallverfahren zu beantragen. Der Zustimmungsvorbehalt beim Regierungspräsidium Stuttgart bleibt weiterhin bestehen.

Die Prüfung des Regierungspräsidiums Stuttgart wird sich an den dargestellten Kriterien orientieren.

Hinweis:

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sollen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden angeordnet werden und kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche und andere Maßnahmen sein (z.B. Lärmschutzwände/-wälle, Belagsmaßnahmen oder Schallschutzfenster). Insofern wäre auch eine zeitliche Befristung der Geschwindigkeitsbeschränkung bis zur Umsetzung anderer geplanter Maßnahmen (z.B. lärmärmer Straßenbelag, Ortsumfahrung) denkbar, um eine sofortige und spürbare Entlastung für die Anwohner erreichen zu können.

Kenntnisnahme. Die entsprechenden Abwägungen gemäß dem Kooperationserlass des MVI BW wurden im Rahmen der Lärmaktionsplanung durchgeführt.

Kenntnisnahme. Gemäß dem Kooperationserlass des MVI BW (29.10.2018) sind auch lärmrelevante Straßen mit weniger als 8.200 Kfz/Tag einzubeziehen, um ortsbekannte Lärmprobleme zu ermitteln.

Gemäß dem ergänzenden Schreiben zum Kooperationserlass vom MVI BW (Stand: 13.04.2021) obliegt die Ermessensausübung bei nicht-kartierungspflichtigen Straßen (weniger als 8.200 Kfz/Tag) bei der zuständigen Fachbehörde. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind dies die Straßenverkehrsbehörden. Die Anordnung unterliegt dem Zustimmungsvorbehalt der höheren Straßenverkehrsbehörde (VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e Rn. 13 unter Verweis auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV). Das bedeutet, dass die untere Straßenverkehrsbehörde und die höhere Straßenverkehrsbehörde bei Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden sind, sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Gemeinde jedoch zu eigen machen können. Die Fachbehörden sind hierbei grundsätzlich an die ermessenslenkenden Verwaltungsvorschriften gebunden, was auch vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (VGH) bestätigt wird (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 28).

Kenntnisnahme.

		<p>M6: Lärmsanierung (S.25, Ziff. 4.3.1 LAP)</p> <p>Die Förderung passiver Lärmsanierungsmaßnahmen kann bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen im Rahmen eines Lärmsanierungsprogramms erfolgen. Grundlage hierzu ist u.a. eine Berechnung der Beurteilungspegel gemäß der RLS19 auf der Basis aktueller Verkehrszahlen (z.B. Verkehrsmonitoring des Landes Baden-Württemberg). Grundsätzlich ist das Regierungspräsidium Stuttgart bereit, im Zusammenwirken mit der Stadt Ebersbach an der Fils bei gegebener Überschreitung der maßgeblichen Auslösewerte durch Straßenverkehrslärm der B 10, der L 1192 und der L 1152 ein entsprechendes Lärmsanierungsprogramm umzusetzen.</p> <p>Leider kann derzeit kein konkreter Umsetzungszeitpunkt prognostiziert werden, nachdem insbesondere aus der Lärmaktionsplanung zahlreicher weiterer Kommunen entsprechende Sanierungsprogramme anstehen. Bei konkretem Interesse wird gebeten, eine entsprechende Anfrage an das Postfach abteilung4@rps.bwl.de zu schicken.</p> <p>Für eventuell erforderliche Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Bereitschaft wird begrüßt.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
--	--	--	--

2	Landkreis Göppingen – Straßenverkehrs- amt	25.01.2022	<p>Lärmaktionsplanung</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>zunächst einmal vielen Dank, dass Sie mir eine Fristverlängerung zur Abgabe einer Stellungnahme eingeräumt haben.</p> <p>Die Stadt Ebersbach an der Fils verfügt über ein dichtes und leistungsstarkes Verkehrsnetz mit zahlreichen klassifizierten Straßen. Entsprechend hoch sind die Verkehrsbelastungen, die zwangsweise auch Verkehrslärm mit sich bringen. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung soll nun geprüft werden, ob und welche Maßnahmen zur Lärmreduzierung notwendig, sinnvoll und möglich sind.</p> <p>Das Landratsamt Göppingen nimmt als Untere Straßenverkehrsbehörde zum Lärmaktionsplanentwurf wie folgt Stellung:</p> <p>Die ermittelten Lärmbelastungswerte zeigen, wie nicht anders zu erwarten, eine sehr unterschiedliche Lärmbelastung. Die Stadt Ebersbach hat auf der Basis dieser ermittelten Lärmbelastungen vier Maßnahmenbereiche identifiziert. Zusätzlich wurden auch Vorschläge für die B 10 erarbeitet, die in einem gemeinsamen Antrag mit den Städten Plochingen und Reichenbach an der Fils an das Regierungspräsidium Stuttgart gerichtet wurden.</p> <p>Maßnahmenbereich 1 – Stuttgarter Straße</p> <p>Hier wird eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen zwischen der Einmündung Filswiesenstraße und dem Kreisverkehr beantragt. In diesem Bereich weisen zahlreiche Gebäude Lärmwerte tagsüber größer 70 dB(A) auf. Diese rechtfertigen die beantragte Geschwindigkeitsbeschränkung. Allerdings ist aufgrund der vorhandenen Straßenbreite und des Ausbauszustands fraglich, ob die notwendige Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer gegeben sein wird. Dies würden wir gerne in einem Vor-Ort-Termin mit allen beteiligten besprechen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Ausführungen des Landkreises Göppingen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Ausführungen werden begrüßt. Die ganztägige Tempo 30-Maßnahme im Bereich der Stuttgarter Straße wird aufgrund der hohen Lärmbelastung und Anzahl an betroffenen Einwohnern vorgeschlagen.</p>
---	---	------------	---	---

		<p>Maßnahmenbereich 2 – Albstraße</p> <p>Die Albstraße ist unabhängig von der Lärmsituation verkehrlich komplex. Die Topographie sowie die kurvige Führung in dem Bereich entlang der dortigen sozialen Einrichtungen ist nicht optimal. Es dürfte hier ein Querungsbedarf für Fußgänger bestehen, der jedoch an einer ungünstigen Stelle liegt. Zwar befindet sich am Kreisverkehr ein Fußgängerüberweg, dieser ist aber nur umwegig zu erreichen. Deshalb wird vorgeschlagen, sich diesen Bereich in einer Verkehrsschau gemeinsam anzuschauen. In dieser Verkehrsschau könnte sowohl über die Lärmbelastung, als auch die Verkehrssituation insgesamt beraten werden.</p> <p>Maßnahmenbereich 3 – Büchenbronner Straße</p> <p>Die Büchenbronner Straße weist keine einheitliche Struktur auf. Am Beginn beim Kreisverkehr am Rathaus ist einseitig die Bahnlinie. Die kurvige Führung und Verkehrssituation im Einmündungsbereich der Leintelstraße dürfte keine wesentlich höheren Geschwindigkeiten als die beantragten 30 km/h zulassen. Allerdings hat die Stadt Ebersbach ohnehin um eine Überprüfung der Verkehrssituation nach der Änderung der Vorfahrtsregelung gebeten. Diese sollte zunächst abgewartet werden.</p> <p>Maßnahmenbereich 4 – Leintelstraße</p> <p>Die Leintelstraße ist weder von der Klassifizierung, noch von der Verkehrsbelastung Teil der Lärmkartierung des Landes. Die Lärmbelastung rechtfertigt keine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen.</p>	<p>Kenntnisnahme. Analog zur Stuttgarter Straße wird in der Albstraße ebenfalls eine ganztägige Tempo 30-Regelung aufgrund der hohen Lärmbelastung und Anzahl an betroffenen Einwohnern vorgeschlagen. Ein erhöhter Querungsbedarf verstärkt eine entsprechende Regelung auch aus dem Aspekt der Verkehrssicherheit.</p> <p>Kenntnisnahme. Analog zur Stuttgarter Straße und Albstraße wird in der Büchenbronner Straße ebenfalls eine ganztägige Tempo 30-Regelung aufgrund der hohen Lärmbelastung und Anzahl an betroffenen Einwohnern vorgeschlagen. Wenn bereits im Bestand langsamer gefahren wird als die zulässige Höchstgeschwindigkeit es erlaubt, würde es entsprechend Sinn machen, eine Tempo 30-Regelung einzuführen, um unnötige Beschleunigungsvorgänge auf Tempo 50 nach den Kurvenbereichen zu vermeiden. Eine relativ hohe Akzeptanz findet eine Geschwindigkeitsbegrenzung erfahrungsgemäß auf einer schmalen oder unübersichtlich verlaufenden Fahrbahn oder bei einer nicht durchgängigen Befahrbarkeit in gerader Linie.</p> <p>In dem genannten Maßnahmenbereich liegen ebenfalls Betroffenheiten tags/nachts > 65/55 dB(A) vor. Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36). Mit der Lärmaktionsplanung ist darauf hinzuwirken, diese Werte nach Möglichkeit zu unterschreiten. Darüber hinaus ist auch sinnvoll einen entsprechenden Lückenschluss zwischen den bestehenden Tempo 30-Regelungen (aus Verkehrssicherheitsgründen) in der Leintelstraße herzustellen, um unnötige Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge mit erhöhter Störwirkung zu vermeiden.</p>
--	--	--	---

			<p>Vorschläge für die B 10</p> <p>Für die B 10 haben die Städte Ebersbach, Reichenbach und Plochingen Tempo 80 km/h aus Lärmschutzgründen beim Regierungspräsidium beantragt. Die für den Einwirkungsbereich ermittelten Gebäude liegen teilweise im Gewerbegebiet, wo unmittelbar ein hoher gewerblicher Verkehr stattfindet. Auf der B 10 selbst wäre der LKW-Verkehr von der beantragten Geschwindigkeitsbeschränkung nicht betroffen, weshalb sich auch eine Lärmminde- rung nicht wie erhofft ergeben würde. Die Erfolgsaussichten für die bean- tragte Geschwindigkeitsbeschränkung scheinen daher eher gering zu sein. Vor einer abschließenden Bewertung gilt es jedoch die Antwort des Regie- rungspräsidiums abzuwarten, das ohnehin der Maßnahme zustimmen müsste.</p>	<p>Kenntnisnahme. Der Lärmaktionsplan begrüßt die Umsetzung einer entsprechenden Geschwindigkeitsregelung.</p>
3	Landkreis Göppingen - Bauamt	13.12.2021	<p>Ihr Schreiben vom 01.12.2021, Az.: FB 3 AI 610.40</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>das Bauamt meldet zu dem Entwurf des Lärmaktionsplans Fehlanzeige.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

4	Landratsamt Esslingen	03.01.2022	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>zum vorgelegten Lärmaktionsplan der Stadt Ebersbach an der Fils nimmt das gemeinsame Straßenbauamt der Landkreise Esslingen und Göppingen wie folgt Stellung.</p> <p>Als Orientierungshilfe, ob verkehrliche Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, dienen die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV). Hier sind insbesondere Lärmbelastungen über 70 dB(A) tagsüber und über 60 dB(A) nachts relevant. Bestehen deutliche Überschreitungen über diesen Grenzwerten, so verdichtet sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten. Im Gutachten des Ing. Büros BS-Ingenieure werden einige Maßnahmen zur Reduzierung der berechneten erhöhten Schallwerte vorgeschlagen.</p> <p><u>Lärmoptimierte Asphaltbeläge innerhalb der geschlossenen Ortslage</u> Der Einsatz von lärmoptimierten Asphaltstrecken in Ortsdurchfahrten wird kritisch gesehen und deshalb im Bereich von Kreisstraßen auch nicht unterstützt. Die Begründung hierfür liegt darin, dass in Ortsdurchfahrten relativ viele Leitungen verschiedenster Träger im Straßenraum liegen. Durch Schäden der Leitungssysteme müssen deshalb vermehrt Aufgrabungen stattfinden. In diesen Bereichen wird dann in der Regel der lärmindernde Asphalt durch andere Asphaltmischungen ersetzt bzw. dessen Gefüge zerstört, so dass dann die lärmindernde Wirkung nicht mehr existent ist.</p> <p><u>Tempo 80 auf der B 10</u> Die Bundesstraße 10 (B 10) ist eine der wichtigsten Verkehrsachsen im Landkreis Göppingen. Aus diesem Grunde ist dort auch eine hohe Verkehrsbelastung mit entsprechenden Nebenerscheinungen vorhanden. Gerade deshalb wurde die B 10 unter sehr großem Aufwand aus den Ortsdurchfahrten herausverlegt und leistungsfähiger ausgebaut. In Ebersbach geschah dies in den 1980er Jahren. Damals wurden bereits erhebliche Aufwendungen für den Lärmschutz (z.B. Lärmschutzwände Bereich Kanalstraße) unternommen. Die direkt angrenzenden Straßen Gentenriedweg und Kanalstraße, wo die Schallwerte überschritten werden, dienen insbesondere der gewerblichen Nutzung. Bei einer Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit verbleiben aber auch Einzelschallereignisse (laute Motorengeräusche). Aus den genannten Gründen ist es nicht nachvollziehbar ausgerechnet in dem Bereich die B 10 aus Lärmschutzgründen auf 80 km/h zu begrenzen.</p> <p><u>Temporeduzierung L 1192 (Stuttgarter Straße)</u> Insbesondere im Außenbereich Filswiesenstraße bis einschließlich Industriebetrieb Fa. „Eurofoam“ werden die Schallwerte rechnerisch überschritten. Es darf aber erwähnt werden, dass in dem Bereich auch die Bahntrasse Stuttgart-München sehr nahe der L 1192 verläuft, welche zwar größtenteils durch Lärmschutzwände schalltechnisch isoliert ist, jedoch trotzdem noch Schall emittiert und ggf. die Schallemissionen der Straße überschattet. Eine hörbare Wirkung der 30 km/h Regelung dort darf deshalb in Frage gestellt werden.</p> <p><u>Temporeduzierung K 1413 (Büchenbronner Straße)</u> Hinsichtlich der Linienführung der K 1413 im Bereich der Büchenbronner Straße, kann keine große Wirkung der dort vom Ing. Büro BS-Ingenieure vorgeschlagenen 30er Beschilderung erkannt werden. Die Begründung liegt einfach darin, dass dort in den meisten Bereichen aufgrund der Linienführung sowieso nicht schneller als 30 km/h gefahren werden kann.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme. In dem genannten Bereich werden alleine durch die Stuttgarter Straße an der angrenzenden schützenswerten Bebauung die gesundheitskritischen Pegelwerte tags/nachts > 65/55 dB(A) und sogar die Pegel des vordringlichen Handlungsbedarfs tags/nachts > 70/60 dB(A) deutlich überschritten. Daher sollten auch in Bezug auf die Stuttgarter Straße Maßnahmen umgesetzt werden.</p> <p>Wenn bereits im Bestand langsamer gefahren wird als die zulässige Höchstgeschwindigkeit es erlaubt, würde es entsprechend Sinn machen, eine Tempo 30-Regelung einzuführen, um unnötige Beschleunigungsvorgänge auf Tempo 50 nach den Kurvenbereichen zu vermeiden. Eine relativ hohe Akzeptanz findet eine Geschwindigkeitsbegrenzung erfahrungsgemäß auf einer schmalen oder unübersichtlich verlaufenden Fahrbahn oder bei einer nicht durchgängigen Befahrbarkeit in gerader Linie.</p>
---	--------------------------	------------	--	---

5	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)	22.12.2021	<p>wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Entwurf des Lärmaktionsplans Ebersbach an der Fils Stellung zu nehmen. Diese nehmen wir gerne wahr.</p> <p>Der Lärmaktionsplan der Stadt Ebersbach an der Fils sieht als Maßnahme eine Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h auf den folgenden, innerorts gelegenen Abschnitten vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stuttgarter Straße: im Bereich der Einmündung Filswiesenstraße bis zum Kreisverkehrsplatz (ca. 880 m) • Albstraße: im Bereich Höhe Gebäude „Albstraße 4/1“ bis zum Kreisverkehrsplatz (ca. 115 m) • Büchenbronner Straße: im Bereich des Kreisverkehrsplatzes bis Höhe Gebäude „Büchenbronner Straße 34“ (Ev. Kirche) (ca. 475 m) • Leintelstraße: im Bereich zwischen Höhe Gebäude „Leintelstraße 17“ bis Höhe Gebäude „Leintelstraße 36“ (Streckenlänge ca. 140 m) <p>Grundsätzlich können wir die positiven Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduktion auf den benannten Abschnitten, wie eine Lärmreduzierung und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer, nachvollziehen. Ferner begrüßen wir, dass die Belange des ÖPNV berücksichtigt werden sollen.</p> <p>Durch die Geschwindigkeitsreduktion entstehen jedoch u.a. Fahrzeitverluste für die dort verkehrenden Linien 916, 917 und 924 sowie den Bürgerbus BB90, die – je nach Linienverlauf und Fahrplangestaltung – unterschiedlich ausgeprägt sind und verschiedene Auswirkungen zur Folge haben.</p> <p>Auswirkungen: Für die Linien 916, 924 und BB90 hätte eine Geschwindigkeitsreduktion nur geringfügige Folgen. Ggf. sind Anpassungen im jeweiligen Fahrplan erforderlich, die sich allerdings nicht auf die Anschlusssituation sowie den Bedarf an Fahrzeugen und Personal auswirken sollten.</p> <p>Die Buslinie 917 verkehrt auf zwei der vier betroffenen Abschnitte auf einer Länge von insgesamt etwa 615 m, auf denen eine Geschwindigkeitsreduktion vorgesehen ist. Bei beiden betroffenen Abschnitten ist der Schwellwert von 8.200 Kfz/d nicht überschritten, weshalb keine Verpflichtung zu Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung besteht. Trotz geschwindigkeitsreduzierender Infrastruktur (eine Haltestelle sowie Kreuzungsbereich) sind Fahrzeitverluste und somit Auswirkungen auf den Fahrplan und den Umlauf zu befürchten. Da an den Endhaltestellen in Ebersbach an der Fils und Winterbach weiterführende Anschlüsse zum Zugverkehr sowie zum Teil eine Wendezeit von nur jeweils zwei bis drei Minuten bestehen, bedingt eine Geschwindigkeitsreduktion ggf. einen Mehrbedarf an Fahrzeugen und Personal. Alternativ hierzu wäre auch eine Linienweganpassung der Linie 917 denkbar, welche zukünftig bei allen Fahrten eine direkte Linienführung zwischen den Haltestellen Stadtbibliothek und Bahnhof unter Entfall der Haltestellen Pustebumenkreisel und Leintelstraße vorsieht. Entstehen Verlustzeiten auf den o.g. Linien wäre damit zu rechnen, dass sich in Abhängigkeit gedehnter Fahrzeiten die Anzahl der Busse in diesem Linienbündel erhöht. Bei künftigen wettbewerblichen Verfahren wäre dieses einzupreisen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund – jedoch auch grundsätzlich – empfehlen wir ein Gespräch mit dem jeweiligen Betreiber der Buslinien, dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart sowie dem zuständigen Aufgabenträger, dem Landkreis Göppingen. Im Sinne einer ganzheitlichen Planung zur Stärkung des Umweltverbundes regen wir zudem an, die negativen Auswirkungen der Lärmaktionsplanung auf den ÖPNV – falls noch nicht geplant bzw. erfolgt – durch geeignete Maßnahmen wie z. B. die Neuordnung der Parkierung entlang der Linienwege, die Überprüfung von Vorfahrtsregelungen zu Gunsten des Busverkehrs, der Errichtung von Busspuren, der Sicherstellung einer ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen oder den Rückbau von Busbuchten zu Buskaps zu kompensieren.</p> <p>Des Weiteren bitten wir Sie um frühzeitige Information bei vorgesehenen Bautätigkeiten zur Umsetzung der im Lärmaktionsplan benannten Maßnahmen (u.a. Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags, Fahrbahndeckensanierungen) und generellen Maßnahmen, die den durch den ÖPNV befahrenen Straßenraum betreffen. So können die Fahrpläne und Linienverläufe der betroffenen Linien rechtzeitig angepasst und die Frage der Kostenträgerschaft für evtl. anfallende Zusatzkosten geklärt werden.</p> <p>Unsere grundsätzliche Haltung zum Zusammenspiel von Lärmaktionsplänen und ÖPNV-Angebot entnehmen Sie bitte auch angehängtem Positionspapier. Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Belange des ÖPNV wurden im LAP abgewogen. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden aufgrund der flächendeckend ermittelten Pegel und Betroffenheiten im gesundheitskritischen Bereich tags/nachts > 65/55dB(A) ganztägige Tempo 30-Maßnahmen festgelegt. Das MVI BW weist darauf hin, dass mit der Lärmaktionsplanung darauf hinzuwirken ist, dass die Werte von tags/nachts 65/55 dB(A) nach Möglichkeit unterschritten werden sollen.</p> <p>Aufgrund der hohen Lärmbelastung und Anzahl an betroffenen Einwohnern sollten die ggfs. erforderlichen Anpassungen der Dienst- und Umlaufpläne überprüft werden. Der Minderung von Betroffenheiten im gesundheitskritischen Bereich (tags/nachts > 65/55 dB(A)) sollte im Rahmen der Abwägung und entsprechend den Zielen des MVI BW Vorrang gewährt werden.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
---	---	------------	---	---

6	Verband Region Stuttgart	10.12.2021	<p>für die Beteiligung des Verbandes Region Stuttgart an der Lärmaktionsplanung für die Stadt Ebersbach an der Fils danken wir Ihnen sehr.</p> <p>Die im Entwurf des Lärmaktionsplans in der Fassung vom 26.10.2021 genannten Maßnahmenvorschläge in Kapitel 4.2 stehen mit den Festlegungen des Regionalplans in Einklang oder betreffen regionalplanerische Belange nicht.</p> <p>Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	Kenntnisnahme.
7	Gemeinde Albershausen	29.12.2021	<p>Sehr geehrter Herr Albig,</p> <p>die Gemeinde Albershausen hat keine Bedenken gegen den Lärmaktionsplan der Stadt Ebersbach.</p>	Kenntnisnahme.
8	Stadt Uhingen	04.01.2022	<p>vielen Dank für die Beteiligung im Rahmen der Anhörung der TöB zum Entwurf für den Lärmaktionsplan der Stadt Ebersbach a. d. F.</p> <p>Wir haben den Entwurf eingesehen und können Ihnen zurückmelden, dass wir keine Einwendungen oder Anregungen vortragen werden.</p>	Kenntnisnahme.
9	Gemeinde Reichenbach an der Fils	05.01.2022	<p>Den Entwurf des Lärmaktionsplanes für die Stadt Ebersbach haben wir erhalten. Herzlichen Dank hierfür.</p> <p>Von Seiten der Gemeinde Reichenbach an der Fils ist nochmals die Forderung nach durchgehender Tempo 80 Regelung auf der B 10 hervorzuheben. Diese Forderung wird auch von der Gemeinde Reichenbach an der Fils nach Kräften unterstützt.</p>	Kenntnisnahme.
10	Gemeinde Hochdorf	13.12.2021	<p>wir bedanken uns auf ein Neues sehr für die Beteiligung im Rahmen des Lärmaktionsplanes der Stadt Ebersbach. Die Gemeinde Hochdorf hat allerdings keine Anregungen oder Bedenken vorzubringen.</p> <p>Bei Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	Kenntnisnahme.