



Stadt Aichtal
Lärmaktionsplan

Behandlung der im Rahmen der öffentlichen Auslegung vom 8. April 2022 bis 25. Mai 2022 eingegangenen
Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange.

Seite | 1

Eingegangene Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Nr.		Stellung- nahme vom	Stellungnahme	Behandlungsvorschlag
1	RP Stuttgart Abteilung Mobilität, Verkehr, Straßen	24.05.2022	Lärmaktionsplan Stufe III Stadt Aichtal Schreiben der Stadtverwaltung Aichtal vom 11.04.2022 Sehr geehrte Stadtverwaltung Aichtal, mit o.g. Schreiben haben Sie zum Lärmaktionsplan (LAP) der Stadt Aichtal im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Vertreter öffentlicher Belange das Regierungspräsidium Stuttgart um Stellungnahme gebeten. Nach Prüfung der entsprechenden Unterlagen können wir zum Entwurf des Lärmaktionsplanes Folgendes mitteilen: Ob mit den im LAP beschriebenen Maßnahmen alle Betroffenheiten unter dem gesundheitskritischen Pegelwert von 55 dB(A) nachts sowie von 65 dB(A) tags reduziert werden können, kann aufgrund der nicht ausreichenden Daten des LAPs, nicht bewertet werden. Es fehlt die Darstellung der Betroffenheiten nach der Durchführung der Maßnahmen M1 bis M6. Zur besseren Nachvollziehbarkeit der angegebenen DTV Daten in der Tabelle 1 sollte erläutert werden, wie die eigenen Verkehrserhebungen durchgeführt und mit welcher Methodik diese in den DTV umgerechnet wurden. M1: „Tempo 30 ganztags aus Lärmschutzgründen“ im Verlauf der Schöнайcher Straße/Aicher Straße (L 1185) zw. dem Gebäude „Sandäckerweg 17“ und dem östlichen Ortseingangsschild (S.14-17, Ziff. 4.2.1.1 LAP)	Die Ausführungen des RP Stuttgart werden zur Kenntnis genommen. Die entsprechenden Unterlagen wurden in den Lärmaktionsplan eingearbeitet. Die entsprechenden Unterlagen wurden in den Lärmaktionsplan eingearbeitet.



		M2: „Tempo 30 ganztags aus Lärmschutzgründen“ im Verlauf der Waldenbacher Straße/Grötzinger Straße (L 1185) zw. dem Gebäude „Heideweg 13“ und dem Gebäude „Hagen 14“ (Höhe Ortsschild) (S.18-21, Ziff. 4.2.1.2 LAP) M3: „Tempo 30 ganztags aus Lärmschutzgründen“ im Verlauf der Stuttgarter Straße (K 1225) zw. dem Gebäude „Reute 18“ und der Einmündung in die L 1185 (S.21-22, Ziff. 4.2.1.2 LAP) M4: „Tempo 30 ganztags aus Lärmschutzgründen“ im Verlauf der Neckartailfinger Straße (K 1228) zw. der Einmündung in die L 1185 und dem Gebäude „Neckartailfinger Straße 52“ (S.22-24, Ziff. 4.2.1.2 LAP) M5: „Tempo 30 ganztags aus Lärmschutzgründen“ im Verlauf der Raiffeisenstraße/Nürtinger Straße (L 1185) zw. dem Gebäude „Raiffeisenstraße 67“ und dem östlichen Ortseingangsschild (S.26-29, Ziff. 4.2.1.3 LAP) M6: „Tempo 30 ganztags aus Lärmschutzgründen“ im Verlauf der Harthäuser Straße (K 1223) zw. der Einmündung in die L 1185 und dem Gebäude „Harthäuser Straße 29“ (S.29-31, Ziff. 4.2.1.3 LAP) 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	Kenntnisnahme.
--	--	---	-----------------------



		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). 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. 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. 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.	Kenntnisnahme. Die genannten Werte (Auslösewerte der Lärmaktionsplanung) wurden entsprechend im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Aichtal zu Grunde gelegt. Kenntnisnahme. Kenntnisnahme.
--	--	---	--



		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.	Kenntnisnahme. Die Themen werden im Rahmen der Abwägung im Lärmaktionsplan beleuchtet. Kenntnisnahme. Gemäß dem Kooperationserlass des MVI BW sind auch lärmrelevante Straßen mit weniger als 8.200 Kfz/Tag einzubeziehen, um ortsbekannte Lärmprobleme zu ermitteln. Laut 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 Lärm-schutz-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). Gemäß dem Kooperationserlass vom 08.02.2023 (Ministerium für Verkehr in Baden-Württemberg) entfällt der Zustimmungsvorbehalts der Regierungspräsidien als höherer Straßenverkehrsbehörde bei innerörtlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen.
--	--	--	---



		<u>Hinweis:</u> 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. lärmarmen Straßenbelag, Ortsumfahrung) denkbar, um eine sofortige und spürbare Entlastung für die Anwohner erreichen zu können. M7: „Lärmsanierung“ (S.31-32, Ziff. 4.2.2 LAP) 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 Aichtal bei gegebener Überschreitung der maßgeblichen Auslöswerte durch den Straßenverkehrslärm auf der L 1185 ein entsprechendes Lärmsanierungsprogramm umzusetzen. Bedingt durch die Vielzahl der bereits in die Vorhabenplanung aufgenommenen Projekte kann derzeit jedoch kein konkreter Umsetzungszeitpunkt benannt werden. Zudem regen wir an zunächst die Entscheidung hinsichtlich der beantragten Geschwindigkeitsbeschränkungen abzuwarten. Bei konkretem Interesse wird gebeten sich mit	Kenntnisnahme. Kenntnisnahme. Kenntnisnahme.
--	--	---	---



Stadt Aichtal
Lärmaktionsplan

Behandlung der im Rahmen der öffentlichen Auslegung vom 8. April 2022 bis 25. Mai 2022 eingegangenen
Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange.

Seite | 6

			dem Regierungspräsidium Stuttgart (Abteilung4@rps.bwl.de) in Verbindung zu setzen.	
			Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.	
2	Landratsamt Esslingen	12.05.2022	Sehr geehrter Herr Hirn, die Stadt Aichtal hat mit Schreiben vom 11.04.2022 den Entwurf der Lärmaktionsplanung zur Anhörung an das Landratsamt versandt. Die Fachämter des Landratsamts Esslingen nehmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Aichtal wie folgt Stellung: I. <u>Straßenbauamt:</u> Wie aus den angefügten Unterlagen und Karten ersichtlich ist, werden die zulässigen Schallwerte gemäß Bundes- Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Teilen der Ortsdurchfahrten der Teilorte Grötzingen, Aich und Neuenhaus überschritten. Für die Straßenbauverwaltung gilt grundsätzlich die Berechnung gemäß RLS 90. Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen unabhängig vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung und unter Berücksichtigung eines bereits vorhandenen Lärmschutzes insbesondere ab folgenden Werten gem. RLS 90 in Betracht: • 70 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags) • 60 dB(A) zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (nachts) • in Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A). Für diese Werte gilt „vordringlicher Handlungsbedarf“. Im Stadtteil Grötzingen besteht nur im Zuge der L 1185 an einigen Gebäuden in der Ortsmitte (Tag und Nacht) vordringlicher Handlungsbedarf. Im Zuge der K 1222 (Wolfschluger Straße) und K 1223 (Harthäuser Straße) sind nachts abschnittsweise die Auslösewerte überschritten. Tagsüber sind an den genannten Achsen K 1222 und K 1223 nur punktuell die Auslösewerte überschritten.	Die Ausführungen des RP Stuttgart werden zur Kenntnis genommen. Gemäß dem Kooperationserlass des MVI BW ist bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung 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. Kennntnisnahme.



Stadt Aichtal
Lärmaktionsplan

Behandlung der im Rahmen der öffentlichen Auslegung vom 8. April 2022 bis 25. Mai 2022 eingegangenen
Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange.

Seite | 7

		Im Stadtteil Aich sieht es ähnlich aus: auch hier besteht entlang der Hauptachse der L 1185 (Waldenbucher- und Grötzinger Straße) sowohl tagsüber, als auch nachts, vordringlicher Handlungsbedarf. Im unmittelbaren Einmündungsbereich an der Auffahrt zur Filder (K 1225 Stuttgarter Straße) besteht ebenfalls tagsüber und nachts an einigen Gebäuden vordringlicher Handlungsbedarf. Ansonsten sind die Auslösewerte nur abschnittsweise überschritten (K 1228 und K 1223). Auffällig ist außerdem das Gebäude „Leimengrube 9“, wo sowohl nachts, als auch tagsüber die Werte des vordringlichen Handlungsbedarfs überschritten werden. Diese relativ hohen Schallwerte sind dort allerdings der sehr nahen überörtlichen Bundesstraße 312 geschuldet. Im Stadtteil Neuenhaus sind entlang der L 1185-Achse (Schönaicher Straße) die Auslösewerte überschritten. Vordringlichen Handlungsbedarf gibt es dort nachts nur punktuell an wenigen Gebäuden. Tagsüber ist diesbezüglich kein vordringlicher Handlungsbedarf erkennbar. Im Zusammenhang der Lärmaktionsplanung und der damit vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h wird die Reduzierung der Luftschadstoffbelastung angeführt. Dies ist selbstverständlich wünschenswert, aber nicht Gegenstand und Entscheidungsgrundlage einer Lärmschutzberechnung. Der Einsatz von lärmoptimierten Asphaltstrecken in Ortsdurchfahrten wird 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 lärmmindernde Asphalt durch andere Asphaltmischungen ersetzt bzw. dessen Gefüge zerstört, so dass dann die lärmmindernde Wirkung nicht mehr existent ist. Eine mögliche Verbesserung des Lärmschutzes wäre die Anordnung einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in den Ortsdurchfahrten der Teilorte Grötzingen und Aich von derzeit 50 km/h auf 30 km/h, wie dies auch in der Maßnahmenkonzeption des Fachbüro „BS-Ingenieure“ vorgeschlagen wird. Dies brächte zwar rechnerisch eine geringfügige Verbesserung der Schallwerte, aber die Einzelschallereignisse (z.B. laute Motorräder) verbleiben. Außerdem ist der vordringliche Handlungsbedarf nur jeweils abschnittsweise, insbesondere auf der Landesstraße und direkten der Einmündungsbereichen der Kreisstraßen, existent, was eine generelle Einführung von 30 km/h in Frage stellt. Die Bereiche einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h sollten deshalb weiter abgegrenzt werden.	Kenntnisnahme. Im Bereich der Stuttgarter Straße (K 1225) werden die gesundheitskritischen Pegelwerte (tags/nachts > 65/55 dB(A)) flächendeckend überschritten Kenntnisnahme. Kenntnisnahme. Im Rahmen der ermessensfehlerfreien Abwägung wurde die Thematik in die Abwägung mitaufgenommen. Kenntnisnahme. Es sollte dennoch im Rahmen von zukünftigen Erhaltungsmaßnahmen geprüft werden, ob lärmmindernde Beläge verbaut werden können, um eine Verbesserung der Lärmsituation zu erwirken. Kenntnisnahme.
--	--	---	--



		II. <u>Kommunalamt / ÖPNV</u> Das Sachgebiet gibt zum Beteiligungsverfahren bzgl. des Lärmaktionsplans der Stadt Aichtal folgende Stellungnahme ab: Mit Blick auf einen verlässlich funktionierenden ÖPNV – und dabei insbesondere der Anschlüsse an den Knotenpunkten Filderstadt und Nürtingen zu den weiterführenden (Schienen-) Verkehrsmitteln – ist in der Abwägung die unter 4.3.2 des Lärmaktionsplanentwurfs beschriebene Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl u. E. vor die Definition weiterer Maßnahmenvorschläge zu stellen. Dies gilt im konkreten Fall umso mehr, als dass ein Großteil der Straßen, auf welchen weitergehende Maßnahmen umgesetzt werden sollen, den erforderlichen Verkehrskennwert von 8.200 Kfz/d für verpflichtende Maßnahmen der Lärmaktionsplanung gar nicht erfüllen und ferner den Lärmkartierungen zu entnehmen ist, dass die Hauptlärmquellen nicht die innerörtlichen Kreis- und Landesstraße, sondern vielmehr die überörtlichen Bundesstraßen B27 und B312 sind, weshalb entsprechende Maßnahmenvorschläge primär dort ansetzen müssen. Insofern wäre es u.E. wünschenswert, dass der vorliegende Entwurf des Lärmaktionsplans Maßnahmen zur Lärminderung auf diesen beiden Bundesstraßen beinhaltet. Im Gegenzug stellen die durch Aichtal führenden Busrouten die Beförderung von rd. 2.000 Fahrgästen pro Tag sicher. Folglich sind die bisher ergriffenen und auch künftig geplanten Maßnahmen zur Lärmaktionsplanung so auszugestalten und gegeneinander abzuwägen, dass es im ÖPNV zu keinen Reisezeit-, Anschluss- und in der Folge auch Fahrzeitverlusten kommt. So zielt der Kabinettsbeschluss des Landes Baden-Württemberg zur ÖPNV-Strategie 2030 vom 10.05.2022 ausdrücklich auf mehr Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Anschlusssicherung sowie eine Beschleunigung des ÖPNV durch Vorrang und bessere Infrastruktur ab: <i>„2. Mehr Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Anschlusssicherung Ein weiterer Schlüssel für einen attraktiven ÖPNV ist die Zuverlässigkeit des Gesamtsystems ÖPNV: Die Fahrgäste sollen sich darauf verlassen können, dass sie pünktlich und wie geplant am Zielort ankommen und auch Umsteigeverbindungen sicher funktionieren.“</i>	Kenntnisnahme. Gemäß dem Kooperationserlass des MVI BW sind auch lärmrelevante Straßen mit weniger als 8.200 Kfz/Tag einzubeziehen, um ortsbekannte Lärmprobleme zu ermitteln. Laut 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). Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird die Prüfung des Einbaus von lärm mindernden Belägen durch die zuständigen Baulastträger angeregt. Dies gilt auch für die genannten Bundesstraßen.
--	--	--	---



		<i>3. Beschleunigung durch Vorrang und bessere Infrastruktur</i> <i>Die Reisezeit ist ein entscheidender Faktor bei der Wahl des jeweiligen Verkehrsmittels. Die Verkürzung der Reisezeiten im ÖPNV ist daher ein weiteres Schwerpunktthema der ÖPNV-Strategie. Von einem gut ausgebauten ÖPNV-Gesamtsystem profitieren alle Fahrgäste dann am meisten, wenn eine hohe Taktdichte und ein pünktliches Ankommen und Abfahren an den Haltestellen gewährleistet ist. ... Damit der ÖPNV künftig auch hier schneller ans Ziel kommt, braucht es zum Beispiel spezielle Ampelschaltungen, die Busse und Bahnen schneller ab- oder durchfahren lassen, aber auch eine Neuaufteilung des Straßenraums, um eigene Bus- oder Umweltspuren sowie Straßenbahntrassen zu ermöglichen.“</i> Der vorliegende Lärmaktionsplanentwurf mit seinen Maßnahmenvorschlägen steht diesen Landeszielen diametral entgegen. Bei der Beurteilung der Verlustzeiten für den ÖPNV durch Maßnahmen der Lärmaktionsplanung sind daher sämtliche Maßnahmen – auch außerhalb der Stadt Aichtal – zu betrachten und deren rechnerische Fahrzeitverluste aufzuaddieren. Der so ermittelte Wert ist dann an der im Kooperationserlass des Landes genannte Grenze von 30 Sekunden zu messen. Nachdem die Lärmaktionsplanung ausschließlich auf einem rechnerischen Verfahren basiert, ist jene Methodik konsequenterweise auf bei der Ermittlung der Verlustzeiten des ÖPNV anzuwenden. Eine wie auch immer geartete und ermittelte Minderung der rechnerisch ermittelten ÖPNV-Verlustzeiten ist methodisch inkonsequent und daher zu unterlassen. Eine Reduktion der höchstzulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h führt zu einer rechnerischen Fahrzeitverlängerung von rund 67%. Aufgrund dieser Ausführungen ist aus unserer Sicht in der Abwägung der Belange von der Umsetzung der Maßnahmen M1 bis M3 und M5 bis M6 zum Erhalt der Leistungsfähigkeit des ÖPNV und Erfüllung des unter 4.3.2 formulierten Ziels „Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl“ in der vorliegenden Form abzusehen, es sei denn, die rechnerisch ermittelten Fahrzeitverluste können an anderer Stelle durch geeignete Maßnahmen nachweislich kompensiert werden. Die unter 4.2.1.4 abgebildete Tabelle 7 zeigt, dass allein innerhalb der Stadt Aichtal durch die geplanten Maßnahmen der Lärmaktionsplanung – trotz der bereits vom Gutachter vorgenommenen Minderung der sich rechnerisch ergebenden Werte – bei allen Linien die im Kooperationserlass des Landes genannte Grenze von 30 Sekunden z. T. sehr deutlich überschritten wird, und das bei Straßen, deren Verkehrsbelastung keine verpflichtende Lärmaktionsplanung erfordert. Aus Sicht des ÖPNV sind daher in der vorgeschriebenen Abwägung der Belange unter Berücksichtigung der vorgenannten Landesziele der ÖPNV-Strategie 2030 sowie unter dem Aspekt der Aufrechterhaltung des ÖPNV in der Stadt Aichtal	Kenntnisnahme. In innerstädtischen Gebieten (wie beispielsweise in Aichtal) ist davon auszugehen, dass die derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h nur streckenabschnittsbezogen erreicht werden aufgrund von Fußgängerquerungen; Bushaltestellen und teilweise am Fahrbahnrand parkenden Fahrzeuge. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen legt dar, dass „die Anordnung von Tempo 30 auf Verkehrsstraßen Probleme bei den Umläufen der Fahrzeuge erzeugen kann. Insbesondere in dicht bebauten städtischen Bereichen wird jedoch Tempo 30 aufgrund der kurzen Haltestellenabstände häufig gar nicht oder nur auf einem kurzen Streckenabschnitt erreicht. Zudem sind die Fahrpläne in der Regel auf die Hauptverkehrszeiten und damit auf ein niedrigeres Geschwindigkeitsniveau abgestimmt“ Gemäß dem Kooperationserlass vom 08.02.2023 (Ministerium für Verkehr in Baden-Württemberg) kann zur Beurteilung der Auswirkungen auf den ÖPNV, insbesondere den Linienbusverkehr bei einer Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h überschlägig von einer Fahrzeitverlängerung von 20 Sekunden pro 1.000 Meter ausgegangen werden. Sofern Bedenken gegen eine vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkung bestehen, sollen Aufgabenträger bzw. die jeweiligen Verkehrsunternehmen solche Verzögerungen und ihre Auswirkungen im Rahmen der Beteiligung als Träger öffentlicher Belange konkret und quantifiziert darlegen. Aufgrund der hohen Lärmbelastung und Anzahl an betroffenen Einwohnern sollten die ggfs. erforderlichen Anpassungen der Dienst- und Umlaufpläne überprüft werden. Der Minderung von Betroffenenheiten im gesundheitskritischen Bereich (tags/nachts > 65/55 dB(A)) sollte im Rahmen der Abwägung und entsprechend den Zielen des MVI BW Vorrang gewährt
--	--	---	---



		die Maßnahmenvorschläge durch die zuständige Verkehrsbehörde zwingend zurückzuweisen. Die Umsetzung der Maßnahmen hätte neben dem Verlust von Anschlüssen den ganztägigen Einsatz von mehreren zusätzlichen Fahrzeugen mit entsprechenden Zusatzkosten zur Folge, ohne dass hierdurch eine Mehrung des Fahrplanangebots eintreten würde. Die bisherigen Fahrzeugumläufe würden nicht mehr funktionieren und durch die Fahrzeitverlängerungen und Anschlussverluste ist davon auszugehen, dass der ÖPNV in Aichtal Kunden verliert, was dem in 4.3.2 formulierten Ziel entgegensteht. Mögliche Maßnahmen zur Lärmaktionsplanung in der Stadt Aichtal sind daher so auszugestalten, dass die hieraus resultierenden Verlustzeiten für den ÖPNV vollständig kompensiert werden. Auf das in der Anlage beigefügte Positionspapier „Lärmaktionspläne im VVS: Wechselwirkungen mit dem öffentlichen Nahverkehr“ als Bestandteil dieser Stellungnahme sei ausdrücklich verwiesen. III. <u>Gesundheitsamt</u> Der fortgeschriebene Lärmaktionsplan wird begrüßt, denn laut WHO steht auf der Liste der die Krankheitslast vergrößernden Umweltfaktoren Umweltlärm nach Luftverschmutzung an zweiter Stelle. Gesundheitsschädliche Lärmwirkungen treten selbst unterhalb der Grenzwerte gesetzlicher Regelwerke, wie zum Beispiel der BImSchV, TA Lärm etc. und auch unterhalb der schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung des Beiblattes 1 zu DIN 18005 auf. Lärmbelastungen können eine Reihe von nachteiligen Auswirkungen auf die Lebensqualität und die Gesundheit haben (zum Beispiel Herzinfarkte und andere Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Bluthochdruck sowie Schlaf-, Lernstörungen und Stress). Es ist zudem lärmmedizinisch belegt, dass Pegelunterschiede auch kleiner 3 dB(A) vom Menschen wahrgenommen werden und zu Gesundheitsbeeinträchtigungen führen können. Lärminderungsmaßnahmen, die dazu dienen, bereits bestehende und/oder neu entstehende Lärmimmissionen auf die Orientierungswerte der DIN 18005 beziehungsweise auf die Grenzwerte der entsprechenden gesetzlichen Regelwerke abzusenken oder diese sogar auf Immissionswerte unterhalb der gesetzlichen Mindestanforderungen weiter zu reduzieren, sind aus gesundheitsvorsorglicher Sicht daher sinnvoll und hinsichtlich des Gesundheitsschutzes Erfolg versprechend. Deshalb sollte besonders auf Lärmreduzierung bzw. ~vermeidung, auch über das gesetzlich geforderte Maß hinaus, geachtet werden.	werden. Weitere Kompensationsmaßnahmen sollten geprüft werden. Von Seiten des Straßenbauamts werden lärmoptimierte Beläge nicht unterstützt. Daher werden vor allem im innerörtlichen Bereich geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen aus Lärmschutzgründen vorgeschlagen. Aktive Lärmschutzmaßnahmen sind aus städtebaulichen Gründen im Bereich der Ortsdurchfahrt meist nicht realisierbar. Im Kooperationserlass BW wird dargelegt, dass eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet wird, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt. Die Forderung des Kommunalamts/ÖPNV, dass die Verlustzeiten vollständig kompensiert werden müssen, widerspricht daher der Auffassung des MVI Baden-Württemberg. Kenntnisnahme.
--	--	---	--



		Die vom Gutachter unter Abschnitt 4 der schalltechnischen Untersuchung zum Lärmaktionsplan der Stadt Aichtal dargestellten Maßnahmenvorschläge sollten aus Sicht des Gesundheitsschutzes und der Umwelthygiene umgesetzt werden. Die Maßnahmen sollten in ihrer Effizienz messtechnisch überprüft werden. IV. <u>Gewerbeaufsicht:</u> Im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplans wurde eine erkennbare und sorgfältige Bestandsanalyse vorgenommen, die Einzelheiten des in der Stadt Aichtal vorhandenen Immissionsgeschehens zum Inhalt hat. Der vorliegende Entwurf des Lärmaktionsplans basiert auf einer schalltechnischen Untersuchung durch die BS Ingenieure, Ludwigsburg. Die dort enthaltenen Ausführungen sind plausibel und nachvollziehbar. Die Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) wurde am 31.10.2019, als Nachfolger für die RLS-90 eingeführt. Durch die Änderung der 16. BImSchV ist die RLS-19 zum Stichtag 01.03.2021 für Verfahren im Einflussbereich der 16.BImSchV anzuwenden. Warum wurde für den Lärmaktionsplan der Stadt Aichtal noch die RLS-90 verwendet? Weitere Anregungen sind von hier aus zu der Erstellung des Lärmaktionsplans nicht vorzubringen. V. <u>Straßenverkehrsamt:</u> Bezüglich der Maßnahme M1 Schönaicher Straße / Aicher Straße entsteht keine Bindungswirkung, da die erforderliche Verkehrsstärke hierfür nicht vorliegt. Die Ermessensentscheidung liegt somit ausschließlich bei der Straßenverkehrsbehörde. Die Maßnahme M2 Waldenbucher Straße / Grötzinger Straße (L1185) ist aufzugliedern in die Maßnahmen M2a (westlich Stuttgarter Straße L1185) und M2 b (östlich der Straße zur Rudolfshöhe) und M2c (restliche Abschnitte der ursprünglichen Maßnahme M2). Bezüglich der Maßnahme M2a und M2b liegt die erforderliche Verkehrsstärke von 8.200 KfZ pro Tag nicht vor. Die Ermessensentscheidung liegt somit ausschließlich bei der Straßenverkehrsbehörde. Bei der Maßnahme M2c liegen sowohl Klassifizierung als auch die erforderliche Verkehrsstärke vor. Wenn die Maßnahme M2c somit ohne Abwägungsfehler unter Berücksichtigung aller im Kooperationserlass genannter Kriterien vom Gemeinderat im Lärmaktionsplan beschlossen wird, scheint ein Entstehen der Bindungswirkung möglich.	Kenntnisnahme. Nach der derzeitigen Rechtslage ist im Rahmen von Lärmaktionsplanungen zur Beurteilung der Lärmsituation noch die RLS-90 anzuwenden. Dies gilt auch für Beurteilung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, wie im vorliegenden Fall von Tempo 30. Die Einführung der RLS-19 zum 1. März 2021 gilt bisher nur für den Bereich des Straßenbaus. Bis zu einer anderweitigen Festlegung auf Bundesebene sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen weiter die RLS-90 anzuwenden. Kenntnisnahme. Die Straßenverkehrsbehörde ist bei Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr durch den Lärmaktionsplan zwar nicht gebunden, kann sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Stadt jedoch zu eigen machen. 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). Die genannte Aufgliederung erfolgt im Rahmen der weiteren Erarbeitung des Lärmaktionsplans.
--	--	---	--

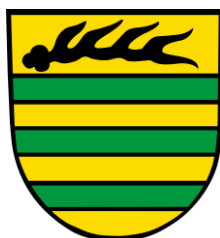


Stadt Aichtal
Lärmaktionsplan

Behandlung der im Rahmen der öffentlichen Auslegung vom 8. April 2022 bis 25. Mai 2022 eingegangenen
Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange.

Seite | 12

		Die Maßnahme M3 Stuttgarter Straße (K1225), ist ebenso aufzugliedern in die Maßnahmen M3a (nördlich KVP Rampe B312) und M3b (restliche Maßnahmen). Betreffend der Maßnahme M3a liegt die erforderliche Verkehrsstärke von 8.200 KfZ pro Tag vor. Somit könnte entlang des klassifizierten Teils bei Beschlussfassung des Gemeinderats eine Bindungswirkung entstehen. Bezüglich der Maßnahme M3b liegen sowohl Klassifizierung als auch die erforderliche Verkehrsstärke nicht vor. Die Ermessensentscheidung liegt ausschließlich bei der Straßenverkehrsbehörde. Hinsichtlich der Maßnahme M4 Neckartailfinger Straße (K1228) entsteht keine Bindungswirkung, da die erforderliche Verkehrsstärke hierfür nicht vorliegt. Die Ermessensentscheidung liegt somit ausschließlich bei der Straßenverkehrsbehörde. Betreffend der Maßnahme M5 kommt das Entstehen einer Bindungswirkung nur für den Abschnitt östlich der Harthäuser Straße in Betracht. Für die restlichen Abschnitte der M5 liegt die erforderliche Verkehrsstärke nicht vor. Somit liegt die Ermessensentscheidung bei der Straßenverkehrsbehörde. Bezüglich der Maßnahme M6 Harthäuser Straße (K1223) entsteht keine Bindungswirkung, da die erforderliche Verkehrsstärke hierfür nicht vorliegt. Die Ermessensentscheidung liegt somit ausschließlich bei der Straßenverkehrsbehörde Grundsätzlich sollte immer zwischen Abschnitten mit der erforderlichen Verkehrsstärke von 8.200 KFZ / Tag und Abschnitten die diese Stärke nicht erreichen aufgetrennt werden. Wir als Straßenverkehrsbehörde werden eine V 85 Messung bei unserer Bußgeldstelle anfordern und diese dann an die Gemeinde weiterleiten, damit diese ebenfalls in die Ermessenserwägungen einbezogen wird. Der zu beschließende Lärmaktionsplan muss vor der Beschlussfassung alle im Kooperationserlass geforderten Abwägungskriterien sowie eine Ermessensentscheidung seitens der Gemeinde darüber enthalten.	Die genannte Aufgliederung erfolgt im Rahmen der weiteren Erarbeitung des Lärmaktionsplans.
--	--	--	--



Stadt Aichtal
Lärmaktionsplan

Behandlung der im Rahmen der öffentlichen Auslegung vom 8. April 2022 bis 25. Mai 2022 eingegangenen
Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange.

Seite | 13

3	Stadt Filderstadt	17.06.2022	Vielen Dank für die Beteiligung bei der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung Ihrer Kommune. Die Planunterlagen wurden zur Kenntnis genommen. Wir bitten Sie bei einer konkreten Umsetzung von verkehrsbehördlichen Maßnahmen im Zuge der Fortschreibung Ihrer Lärmaktionsplanung mit Auswirkungen auf das Stadtgebiet Filderstadt, insbesondere Verdrängungseffekten mit einer Verkehrszunahme, unsere Straßenverkehrsbehörde und unser Tiefbauamt als Straßenbaulastträger im Rahmen der Anhörung zum Erlass einer verkehrsrechtlichen Anordnung zu beteiligen.	Kenntnisnahme.
---	-------------------	------------	---	----------------