

Dezernat C
Stadtentwicklung und Umweltplanung
Stefan Rosenbauer

Bezugsvorlagen:
2009 P9, 2014 P37, 2015 P 43

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Ortschaftsrat Warmbronn (Vorberatung)	16.01.2017	Ö
Ortschaftsrat Gebersheim (Vorberatung)	18.01.2017	Ö
Ortschaftsrat Höfingen (Vorberatung)	18.01.2017	Ö
Planungsausschuss (Vorberatung)	26.01.2017	Ö
Gemeinderat (Entscheidung)	31.01.2017	Ö

Lärmaktionsplan Leonberg Stufe 2 - 2016/2017 (überarbeitete Entwurfsfassung)

- Kenntnisnahme der aktualisierten Ergebnisse der Lärmkartierung**
- Billigung des überarbeiteten Entwurfs der Lärmaktionsplanung**
- Beschluss der zweiten Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange**

Beschlussvorschlag

Empfehlung an den Gemeinderat:

1. Den Abwägungsvorschlägen zu den Stellungnahmen der ersten Beteiligungsrunde wird entsprechend Anlage 1 und 2 zur Beschlussvorlage 2016/067 zugestimmt.
2. Die Fortschreibung der Inhalte der Lärmaktionsplanung (Entwurfsfassung) wird gebilligt.
3. Die Resolution zur Lärminderung in Leonberg gemäß Anlage 3 dieser Sitzungsvorlage wird gebilligt. Die Verwaltung wird beauftragt, die Inhalte der Resolution umzusetzen.
4. Der fortgeschriebene Lärmaktionsplan (Entwurf, Anlage 4) wird in einer zweiten Beteiligungsrunde 6 Wochen für die Öffentlichkeit ausgelegt. Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange werden analog § 4 Abs. 2 BauGB beteiligt.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, das Verfahren entsprechend fortzuführen.

Gemäß der Umgebungslärmrichtlinie der EU ist es erforderlich, alle 5 Jahre oder bei bedeutsamen Änderungen Lärmaktionspläne aufzustellen. In Baden-Württemberg liefert die LUBW (Landesamt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg) hierzu Lärmkarten für die Autobahnen, sowie Bundes- und Landesstraßen mit einer verkehrlichen Mindestbelastung. Die Straßenlärmkarten des Landes für die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurden den Kommunen im Januar 2013 zur Verfügung gestellt. Um ein nachvollziehbares Ergebnis zu erzielen, wurde in Zusammenarbeit mit dem Ingenieurbüro Soundplan (Backnang) das berücksichtigte Straßennetz auf die Hauptverkehrsstraßen in Leonberg arrondiert.

In Leonberg fand die letzte Lärmaktionsplanung in 2009 statt, seitdem haben sich die Kriterien verschärft, so dass jetzt auch der Bahnlärm berücksichtigt werden muss.

Es liegt in der Verantwortung der Kommunen Lärmaktionspläne aufzustellen. Mit dem interfraktionellen Antrag vom 30. Juni 2014 hat der Gemeinderat die Verwaltung aufgefordert die Stufe 2 des Lärmaktionsplanes umgehend aufzuarbeiten, gegebenenfalls ohne Berücksichtigung der Lärmkartierung der Bahnstrecken.

Die Lärmkarten des Eisenbahnbundesamtes wurden am 23.03.2015 zur Verfügung gestellt.

Der Vorentwurf des Lärmaktionsplanes wurde am 13.10.2015 vom Gemeinderat beschlossen. Die Auslegung des Vorentwurfs der Lärmaktionsplanung fand vom 06.11.2015 bis 31.01.2016 statt. In der vorliegenden Drucksache wird über die Ergebnisse der Auslegung berichtet. Darauf aufbauend erfolgte eine Fortschreibung des Lärmaktionsplans in den hier vorliegenden Entwurfsstand. In diesem Zusammenhang wurde verschiedene Eingangsparameter für die Lärmberechnung überprüft und teilweise angepasst. Das Lärmausbreitungsmodell wurde nochmals aktualisiert. Im Bereich Silberberg wurde das durch die LUBW zur Verfügung gestellte, fehlerhafte Geländemodell korrigiert. In der Straße "Am Schlossberg" sowie in der Grabenstraße wurde Tempo 30 Richtung Süden für Lkw bei der Neuberechnung berücksichtigt. Im Bereich der A8 wurden die Bereiche mit Flüsterasphalt (OPA) bzw. Splitmastixasphalt korrigiert.

Die Verwaltung empfiehlt auf dieser Grundlage, eine erneute Beteiligungsrunde durchzuführen. Zahlreiche Vorschläge und Hinweise zur Lärmreduzierung, z.B. zum überregionalen Straßenlärm der BAB oder zum Schienenlärm, sind durch die Stadt nur mittelbar beeinflussbar. Vor diesem Hintergrund schlägt die Verwaltung vor, eine Resolution zu verabschieden, mit der im politischen Raum auf die zuständigen Planungsträger und Institutionen eingewirkt werden soll.

Ziele der Maßnahme

Minderung der Lärmbelastung der am stärksten von Verkehrslärm und Schienenlärm betroffenen Personen.

Verankerung der Lärminderung als grundsätzliches Ziel und Querschnittsaufgabe des Verwaltungshandelns.

Sachverhalt/Sachstand

Vorbemerkungen

Im Jahr 2009 wurde in Leonberg der Lärmaktionsplan der 1. Stufe beschlossen. Grundlage der Lärmaktionspläne war eine Lärmkartierung der LUBW zu den stärker befahrenen Straßen.

Die Straßen-Lärmkarten des Landes für die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurden den Kommunen im Januar 2013 durch die LUBW (Landesamt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg) zur Verfügung gestellt. Die Auslieferung der Daten des Bahnlärms durch das Eisenbahnumweltamt verzögerte sich allerdings stark. Die Lärmkarten des Eisenbahnbundesamtes wurden den Kommunen erst im März 2015 zur Verfügung gestellt.

Mindestbelastung der Verkehrswege als Untersuchungsvoraussetzung für die LUBW

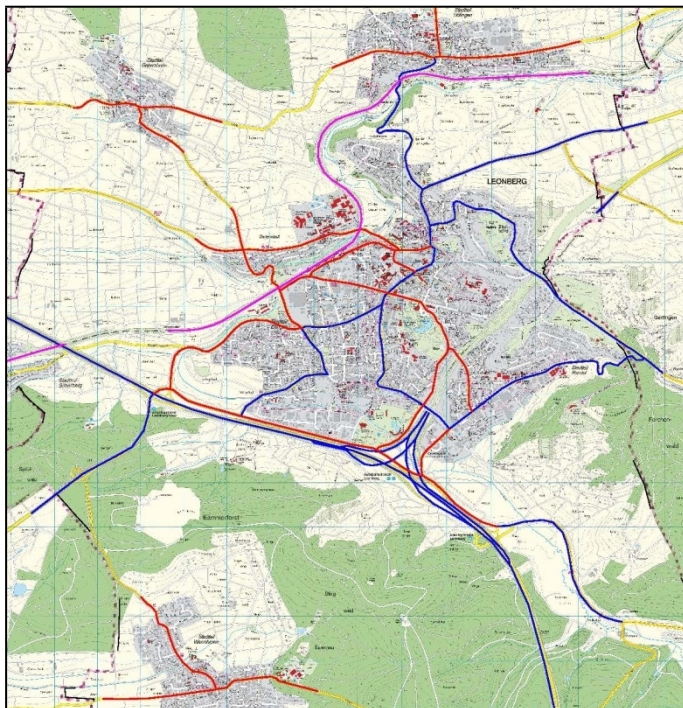
Lärmaktionsplan	Stufe 1, 2009	Stufe 2, 2015
Kfz/Tag	16.400	8.200
Züge/Tag	164	82
ursprünglich geplante Fertigstellung nach den Vorgaben des Landes	18.07.2008	18.07.2013
Beschluss des Gemeinderats über den Lärmaktionsplan Leonberg	03.03.2009	<i>steht noch aus</i>

Zum Einstieg in die zweite Stufe der Lärmaktionsplanung wurden die umfangreichen, ergänzenden Eingangsdaten für die Lärmberechnung ermittelt, zusammengeführt und von Soundplan in die Datenbank eingepflegt (z.B. aktuelle Verkehrszahlen, Ampelstandorte, Lärmschutzeinrichtungen, Geländemodell, Gebäude- und Einwohnerdaten usw.). Aus diesen Grundlagendaten wurden dann Lärmkarten errechnet. Besonders belastete Wohngebäude wurden lokalisiert, außerdem wurde die Anzahl der Lärmbelasteten ermittelt.

Das untersuchte Straßennetz wurde durch das Ingenieurbüro auf die Hauptverkehrsstraßen von Leonberg ausgedehnt und umfasst jetzt Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen, sowie Kreis und Stadtstraßen mit einem Verkehr von über ca. 6.000 Kfz/Tag und zusätzlich die Ortsdurchfahrten der Teilorte.

Länge der untersuchten Kartier- bzw. Ergänzungsstrecken in Stufe 2

Länge [m]	Autobahn	Bundesstraße	Landesstraße	Ortsstraße	Bahn
Kartierstrecke LUBW	14.098	7.612	11.777		
Ergänzungsstrecke				23.400	6.990



Karte: Kartierstrecken der LUBW (blau) und Ergänzungsstrecken (rot)

Vom Eisenbahnbundesamt wurden später Lärmkarten für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes ab einer Belastung von 82 Zügen pro Tag erstellt. Diese Karten wurden den Kommunen mit starker Verspätung im März 2015 zur Verfügung gestellt.

Aktuelle Zugbelegung der Leonberger Bahnstrecke nach Auskunft des Bahnumweltzentrums (Stand 2015)

[Anzahl]	tags	nachts	Summe
Güterzüge	21	13	34
S-Bahn	102	20	122
Summe	123	33	156

Die Lärmaktionsplanung wird nach einheitlichen Rechenverfahren für Straßenverkehrslärm (VBUS) durchgeführt. Dies gewährleistet einheitliche Standards in der ganzen EU. Um die rechtliche Relevanz von Lärmwerten für den gesetzlichen Lärmschutz in Deutschland zu ermitteln, müssen die Lärmpegel nach RLS-90 berechnet werden. Zu weiteren rechtlichen Grundlagen: siehe DS 2015 P 43 Anlage 1.

Für den Zugverkehr wird das Rechenverfahren nach VBUSCH für die Lärmaktionsplanung angewandt. Für den gesetzlichen Lärmschutz in Deutschland ist Anlage 2 der Verkehrslärmschutzverordnung - 16.BImSchV (Schall 03-2012) anzuwenden.

Einwohnerstatistik nach deutschem Recht (betroffene Einwohner) für den Straßenverkehrslärm und Schienenlärm (ermittelt nach RLS-90 bzw. Schall 03-2012):

Grundlage für die Einwohnerstatistiken sind die für jedes Gebäude errechneten Beurteilungspegel vor den Fassaden. Die Anzahl der in den Wohnungen lebenden Personen wird nach einem bundeseinheitlich festgelegten Berechnungsverfahren (VBEB) gleichmäßig auf alle Fassadenpegel bezogen.

Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen nach Kooperationserlass besonders ab folgenden Schwellenwerten in Betracht (= Schwelle zur Gesundheitsgefährdung, **Handlungsbedarf**):

- 70 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags)
- 60 dB(A) zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (nachts)

Eine besondere Dringlichkeit zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen besteht, wenn die genannten Werte um 3 dB(A) überschritten werden (= **dringender Handlungsbedarf bei Werten über 73/63 dB(A)**).

Anzahl belastete Personen Straßenlärm (RLS-90)

Straßenlärm Tag	50-55 dB(A)	55-60 dB (A)	60-65 dB (A)	65-70 dB (A)	70-75 dB (A)	> 75 dB(A)
Leonberg Kernstadt	8.996	3.974	1.772	819	162	9
Silberberg	235	11	-	-	-	-
Gebersheim	309	140	93	22	-	-
Höfingen	594	411	301	78	9	-
Mahdental	39	43	1	-	-	-
Warmbronn	281	242	84	17	-	-
Summe	10.453	4.821	2.251	936	172	9

Anzahl erheblich belastete Personen durch Verkehrslärm Tag: **181 Personen**

Straßenlärm Nacht	50-55 dB(A)	55-60 dB (A)	60-65 dB (A)	65-70 dB (A)	70-75 dB (A)	> 75 dB(A)
Leonberg Kernstadt	2.948	1.044	220	47	-	-
Silberberg	12	-	-	-	-	-
Gebersheim	111	33	1	-	-	-
Höfingen	350	105	20	-	-	-
Mahdental	30	-	-	-	-	-
Warmbronn	154	28	-	-	-	-
Summe	3.605	1.210	241	47	-	-

Anzahl erheblich belastete Personen durch Verkehrslärm Nacht: **288 Personen**

Die Lärmbelastung durch Straßenverkehr ist vor allem auf die Kernstadt Leonberg und auf den Teilort Höfingen konzentriert. Nachts sind mehr Personen von erheblichem Verkehrslärm betroffen wie tags.

Anzahl belastete Personen Schienenlärm (Schall 03-2012)

Schiene	50-55 dB(A)	55-60 dB (A)	60-65 dB (A)	65-70 dB (A)	70-75 dB (A)	> 75 dB(A)
Leonberg Kernstadt	1.011	500	206	57	22	-
Silberberg	174	176	79	24	6	-
Gebersheim	-	-	-	-	-	-
Höfingen	224	146	121	68	15	-
Mahdental	-	-	-	-	-	-
Warmbronn	-	-	-	-	-	-
Summe	1.409	822	406	149	43	-

Anzahl erheblich belastete Personen durch Schienenlärm Tag: **43 Personen**

Schiene	50-55 dB(A)	55-60 dB (A)	60-65 dB (A)	65-70 dB (A)	70-75 dB (A)	> 75 dB(A)
Leonberg Kernstadt	1.030	512	212	60	23	-
Silberberg	169	184	89	25	7	-
Gebersheim	-	-	-	-	-	-
Höfingen	230	146	125	72	18	-
Mahdental	-	-	-	-	-	-
Warmbronn	-	-	-	-	-	-
Summe	1.429	842	426	157	48	-

Anzahl erheblich belastete Personen durch Schienenlärm Nacht: **631 Personen**

Die Lärmbelastung durch Schienenverkehr konzentriert sich auf Höfingen, Leonberg (West) und auf Silberberg. Nachts sind wesentlich mehr Personen von erheblichem Schienenlärm betroffen wie tags.

Es sind ca. doppelt so viele Personen von erheblichem, nächtlichem Schienenlärm wie von erheblichem, nächtlichem Straßenlärm betroffen.

Nach dem deutschen Immissionsschutzrecht ist eine Addition der unterschiedlichen Lärmarten zur Ermittlung der Gesamtbelastung bei der Lärmsanierung nicht vorgesehen und für eine rechtliche Beurteilung nicht relevant. Aus diesem Grund müssen die einzelnen Lärmarten getrennt voneinander betrachtet werden.

Durch Auswertung der Lärmkartierung konnten Lärmschwerpunkte identifiziert und Maßnahmenabschnitte definiert werden. Entsprechend der örtlichen Situation werden mögliche Maßnahmen zur Lärminderung an den Lärmbrennpunkten vorgeschlagen.

Beteiligungsverfahren

Eine Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Träger öffentlicher Belange und der Behörden fand im Zeitraum vom 05.11.2015 bis 31.01.2016 statt. Eine Informationsveranstaltung für die Öffentlichkeit fand am 26.11.2015 in der Stadthalle Leonberg statt.

Die Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit sowie von den Behörden und Trägern öffentlicher Belange mit den entsprechenden Abwägungsvorschlägen sind in Anlage 1 und 2 dargestellt.

Wichtige Anliegen der Öffentlichkeit waren u.a. (Auswahl/ Kurzfassung):

Stellungnahmen der Öffentlichkeit	Kommentar
Die Auslegungsfrist des Vorentwurfs ist mit 6 Wochen zu kurz.	Die Auslegungsfrist ist verlängert worden.
Ein einstufiges Beteiligungsverfahren ist nicht ausreichend, es wird ein zweistufiges Verfahren gefordert (analog Regel-Bebauungsplan).	Die Lärmaktionsplanung wird auf ein zweistufiges Verfahren umgestellt.
Zur Klärung der Lärmsituation sollen Lärmmessungen durchgeführt werden	Lärmausbreitung lässt sich mit Hilfe von Lärmberechnungsprogrammen zuverlässig berechnen. Die Ermittlung von flächendeckenden Jahresmittelwerten bei Lärm ist nur über Berechnungen möglich. Aus diesem Grund sind im Verfahren des Lärmaktionsplanes ausdrücklich Berechnungen nach einem in ganz Deutschland einheitlichen Verfahren und keine Messungen vorgesehen.
Es wird bemängelt, dass der Lärmschutz in Leonberg nicht in grundsätzlicher Art und Weise gelöst wird und zu wenig politischen Nachdruck erfährt. Es werden immer wieder dieselben Maßnahmen vorgesehen. Am Kernproblem ändert sich kaum etwas.	Zu den grundsätzlichen Lösungsansätzen siehe Resolution (Anlage 3). Im Zuge der aktuellen Lärmaktionsplan Stufe 2 werden schwerpunktmäßig die besonders belasteten Bereiche betrachtet. Dies entspricht dem gesetzlichen Wesen der Lärmaktionsplanung.
Insbesondere Anwohner der Ortsdurchfahrten in Gebersheim und Höfingen beklagen die ihrer Meinung nach enorm gestiegene Verkehrszahlen, täglichen Dauerstau zu Berufsverkehrszeiten, hohen Anteil an Abkürzungs- bzw. Umleitungsverkehr von der Autobahn sowie den hohen LKW-Anteil. Das LKW-Durchfahrtsverbot wird in den Teilorten unzureichend kontrolliert. Es werden Ortsumfahrungen für Gebersheim und Warmbronn gefordert.	Die Verkehrsbelastung auf der Strecke zwischen Rutesheim und Ditzingen über die Leonberger Teilorte Gebersheim und Höfingen wird derzeit besonders über den Ausweichverkehr von der BAB geprägt. Das Lkw-Durchfahrtsverbot kann nur von der Polizei im Rahmen der personellen Möglichkeiten kontrolliert werden. Im Flächennutzungsplan sind keine Ortsumfahrungen vorgesehen. Mittelfristig besteht keinerlei Aussicht auf den Bau von Ortsumgehungen.
Für die Fußgängerampeln der Teilorte wird eine "alles-Rot-Schaltung" gefordert, die nur bei eingehaltener Geschwindigkeit auf Grün schaltet.	Zwei solche Signalanlagen sind zurzeit in Gebersheim (Ortsausgang Richtung Höfingen) in Betrieb. Sie stoppen den Verkehr, wenn die vorgegebene Geschwindigkeit beim heranfahrenden Verkehr überschritten wird. Diese Ampelschaltung schafft besondere Gefahren für die fußläufigen Nutzer des Überwegs und ist rechtlich nicht mehr zulässig. Sie wird deshalb in der nächsten Zeit umgerüstet.
Viele Bürger berichten, der Verkehr würde immer mehr zunehmen und hätte ein unerträgliches Maß angenommen.	Der Fahrverkehr in der Kernstadt hat seit Inbetriebnahme des Westanschlusses abgenommen. Dies kann mit statistischen Daten verlässlich nachgewiesen werden. Der Einfluss des Autobahnverkehrs auf den städtischen Verkehr bei Stau, Unfall, Baustelle etc. ist praktisch nicht beherrschbar. Dies gilt insbesondere für den Baustellenbetrieb zur Erneuerung des Flüsterasphalts im Sommer 2016 zwischen „Leonberg- Ost“ und „Leonberg-West“.
Der Flugverkehr vom Stuttgarter Flughafen wird von einigen Bürgern als Belastung empfunden.	Vor einiger Zeit wurde mit einer Messstelle im Ramtel der Fluglärm überprüft, ohne dass besondere Anomalien aufgefallen wären. Belastungen ergeben sich durch den am Leonberger Kreiskrankenhaus stationierten Rettungshubschrauber. Eine Bestätigung des subjektiven Lärmempfindens kann nach den Lärmberechnungen objektiv nicht belegt werden.
Kleingeräte wie Laubbläser verursachen starken Lärm.	Die im Einflussbereich der Stadt liegenden Lärmbeeinträchtigungen werden nach Möglichkeit minimiert. Bei Laubbläsern werde Fremdfirmen in den LVs auf die 32. BImSchV hingewiesen: Nach § 7 BImSchV dürfen Laubblasgeräte nur in der Zeit von 9:00 -13:00 Uhr und von 15:00 – 17:00 betrieben werden. Diese Zeiten gelten nicht , wenn die Geräte mit dem Umweltzeichen nach Artikel 8 der Verordnung Nr. 1980/2000 EG gekennzeichnet sind. Das gleiche gilt für Mitarbeiter des Bauhofs.
Es werden zu wenige, zu kurze oder zu gut sichtbare Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt bzw. zu wenige stationäre „Blitzer“ aufgestellt. Die Geschwindigkeitskontrollen liegen teils nicht an den richtigen Stellen.	Die städtische Straßenverkehrsbehörde setzt zwei mobile "Blitzer" ein, dabei werden im Schnitt monatlich 40-50 Stunden Messungen durchgeführt und dabei ca. 500 – 600 Verstöße registriert. Hinzu kommen noch Lasermessungen der Polizei außerhalb der Ortslage. In Leonberg gibt es drei Speeddisplays (je 1x stationär in Höfingen und in Warmbronn, 1x mobil), die mit „Smileys“ auf die gefahrene Geschwindigkeit hinweisen, aber keine Messungen durchführen. Die Anschaffung weiterer Displays ist im Haushaltsplan für 2017 vorgesehen.
Der ständige Lärmteppich der Autobahn A 8 wird als starke Belästigung empfunden.	Die Lärmbeeinträchtigungen der Autobahnen können bei entsprechenden Windlagen eine deutliche Belastung der Leonberger Bewohnerschaft darstellen. Allerdings entsprechen die im Zuge der jeweiligen Planfeststellungsverfahren geforderten Lärmschutzmaßnahmen an der Autobahn (Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände, Flüsterasphalt usw.) den Vorschriften der Planfeststellung, dies ist durch eine

	Überprüfung des Regierungspräsidiums bestätigt worden. Für weitere Maßnahmen bestehen keine rechtlichen Verpflichtungen. Auf die angehängte Resolution zur Verbesserung der Lärmbeeinträchtigungen wird verwiesen.
Der Bahnverkehr, insbesondere die Güterzüge, wird als sehr starke Belästigung für die angrenzende Wohnbebauung gesehen.	Die Lärmbeeinträchtigungen der Bahnlinie stellen eine deutliche Belastung der Leonberger Bewohnerschaft dar, wobei bisher keine aktive Lärmschutzmaßnahmen seitens der Deutschen Bahn in Leonberg durchgeführt wurden. Dies gilt in hohem Maß auch für ergänzende Maßnahmen wie Verbesserungen beim Wagenmaterial und der Wagentechnik etc. Entsprechende Forderungen an die Deutsche Bahn zur Lärminderung sind aufgenommen worden. Allerdings gibt es keine rechtliche Möglichkeit, die Bahn kurzfristig zur Durchführung von Maßnahmen zu zwingen. Auf die angehängte Resolution zur Verbesserung der Lärmbeeinträchtigungen wird verwiesen.
Die von der Deutschen Bahn AG genannten Belegungszahlen werden angezweifelt.	Die Datenquelle der Bahndaten ist die Deutsche Bahn. Die Belastungszahlen wurden uns am 15.06.2015 zur Verfügung gestellt. Diese stellen die durchschnittliche Zugbelegung für das Jahr 2015 dar. Aus diesem Grund kann an einzelnen Tagen die tatsächliche Belegung hiervon leicht abweichen.
Verkehrslärm von Gewerbebetrieben, von Lastwagen und Anhängern mit mangelhaft verzurrtter Ladung und durch Fahrbahnschäden führt zu Belästigungen.	Es gibt viele unterschiedliche Lärmquellen, die von der Lärmkartierung nicht erfasst werden. Wenn im Einzelfall dauernder und erheblicher Lärm auftritt (z.B. Schlaglöcher, abgesenkte Kanaleinläufe/ -deckel usw.) sollte dies der Stadt gemeldet werden.
Es wird Tempo 30 für die innerörtlichen Straßen gefordert.	Gem. § 45 (9) Satz 1 StVO dürfen Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund besondere Umstände zwingend geboten ist (z.B. Gefahrenlage). Die Anordnung muss jeweils den Einzelfall und die gesetzlichen Rahmenbedingungen berücksichtigen. Pauschale Regelungen sind nicht möglich.
Die Auslösewerte ab denen Maßnahmen vorgeschlagen werden sind mit 70/60 dB tags/nachts viel zu hoch angesetzt, selbst das Land Baden-Württemberg empfehle niedrigere Werte (65/55 dB). Langfristig soll eine Absenkung auf 60/50 dB angestrebt werden. Auf Grund der zu hoch angesetzten Auslösewerte kommen viel zu wenige Bürger in den Genuss von Lärmschutzmaßnahmen.	Die zugrunde gelegten Auslösewerte basieren auf einem gemeinderätlichen Beschluss. Ziel ist, die besonders verlärmten Bereiche der Stadt zu erfassen und dort gezielte Maßnahmen zu ergreifen. Für die sonstigen Bereiche profitieren von den weiteren Maßnahmen nach der Lärmresolution (Anlage 3). Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen kommen nach Kooperationserlass der Landesregierung besonders ab folgenden Schwellenwerten (= Schwelle zur Gesundheitsgefährdung) in Betracht: 70 dB(A) tags, 60 dB(A) nachts.

Resolution zur Lärminderung in Leonberg

Ein Lärminderungsprogramm als ein integriertes Konzept für Lärmschutz in Leonberg erfordert eine politische Verantwortung über den Zuständigkeitsbereich der Stadtverwaltung hinaus und gleichzeitig eine Einbindung anderer Behörden. Zur Untermauerung der Zielsetzungen sollen Koalitionen mit benachbarten Kommunen erschlossen werden.

Um Lärminderungen auch in Bereichen zu realisieren, auf die die Stadt keinen direkten Zugriff und Gestaltungsspielraum hat, empfiehlt die Verwaltung die Verabschiedung einer „Resolution zur Lärminderung in Leonberg“ im Sinne einer politischen Selbstbindung als Grundlage für Gespräche mit beteiligten dritten Behörden etc. Außerdem soll versucht werden, auch Nachbarkommunen zu gewinnen, um den Anliegen mehr Nachdruck zu verleihen.

Folgende **Themen** (Auswahl) sollen in dieser „Resolution zur Lärminderung in Leonberg“ besetzt werden (Einzelheiten siehe Anlage 3 dieser Vorlage):

Straßenverkehr

- Reduzierung der Lärmentwicklung an den Ursachen: Aufforderung der Fahrzeugindustrie, bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge sehr viel stärker auf eine Lärmreduzierung hinzuwirken.
- Absenkung der Höchstgeschwindigkeit bzw. Einführung einer Höchstgeschwindigkeit auf den Leonberger Autobahnabschnitten.
- Verwendung lärmoptimierten Asphalt bei städtischen Straßensanierungsmaßnahmen (soweit vertretbarer Mehraufwand entsteht).
- Bei weiteren Ausbau- und Umbaumaßnahmen der überörtlichen Verkehrswege soll ein „lärmetechnischer Sicherheitspuffer“ über den gesetzlichen Mindestschutz hinaus

berücksichtigt werden.

- Regelmäßige Kontrolle der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch Blitzer in Leonberg.

Bahnverkehr

- Beschleunigte Umsetzung der geforderten Lärmsanierungsmaßnahmen durch die Deutsche Bahn (besonders überwachtes Gleis, Schienenschmierung, Geschwindigkeitsbeschränkung, Lärmschutzwände etc.).

Sonstige Themen

- Vermeidung des weiteren Individualverkehrs durch Stärkung des Umweltverbundes, das heißt des Fußgänger- und des Radverkehrs sowie des ÖPNV durch geeignete Maßnahmen. Ausbau der E-Mobilität.
- Bei Neu- und Ersatzbeschaffungen im städtischen Maschinen- und Fuhrpark wird auf eine reduzierte Lärmentwicklung geachtet.

Überarbeiteter Entwurf des Lärmaktionsplans (siehe Anlage 4)

Folgende Maßnahmen zur Lärmreduzierung sind Bestandteil des Planentwurfs:

M1-1 Feuerbacher Straße (alte B 295)

kurzfristig (Umsetzungszeitraum ca. 1 Jahr)

- Festsetzung von "Tempo 30"
gleichzeitig gelegentliche Geschwindigkeitsüberwachung
- Lärmschutzfensterprogramm für alle rot/gelb dargestellten Wohngebäude

langfristig (Umsetzungszeitraum > 5 Jahre)

- Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung (geplant für die Zeit nach der Sanierung des Engelbergtunnels).
Bauliche Umgestaltung der Fahrbahnrandbereiche (Grüngestalterische Maßnahmen, Veränderung der Parkierungsstreifen, Ausbau der Fußwege, Bau von Fahrradschutzstreifen und Fahrradwegen). Aber: Eingeschränkte Gestaltungsmöglichkeiten wegen der beengten Lage. Unter Maßgabe des Erhalts der Funktionsfähigkeit des jeweiligen Straßenabschnitts.

M1-2 Grabenstraße (alte B 295)

kurzfristig (Umsetzungszeitraum ca. 1 Jahr)

- Festsetzung von "Tempo 30"
gleichzeitig gelegentliche Geschwindigkeitsüberwachung
- Lärmschutzfensterprogramm

M1-3 Eltinger Straße einstreifiger Abschnitt (alte B 295)

kurzfristig (Umsetzungszeitraum ca. 1 Jahr)

- Festsetzung von "Tempo 30"
gleichzeitig gelegentliche Geschwindigkeitsüberwachung
- Lärmschutzfensterprogramm
- langfristig (Umsetzungszeitraum > 5 Jahre)
- Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung
- Bauliche Umgestaltung der Fahrbahnrandbereiche (Grüngestalterische Maßnahmen, Veränderung der Parkierungsstreifen, Ausbau der Fußwege, Bau von Fahrradschutzstreifen und Fahrradwegen). Aber: Wegen der beengten Lage eingeschränkter Gestaltungsspielraum.

M1-4 Eltinger Straße zweistreifiger Abschnitt (alte B 295)

kurzfristig (Umsetzungszeitraum ca. 1 Jahr)

- Lärmschutzfensterprogramm
mittelfristig (Umsetzungszeitraum ca. 2-4 Jahre) bis langfristig

(Umsetzungszeitraum > 5 Jahre)

- Bauliche Umgestaltung der Fahrbahnrandbereiche (Umbau oder Rückbau von Spuren bei 4-spurigem Ausbau, Grüngestalterische Maßnahmen, Veränderung der Parkierungsstreifen, Ausbau der Fußwege, Bau von Fahrradschutzstreifen und Fahrradwegen). Unter Maßgabe des Erhalts der Funktionsfähigkeit des jeweiligen Straßenabschnitts.
- Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung

M1-5 Brennerstraße (alte B 295)

kurzfristig (Umsetzungszeitraum ca. 1 Jahr)

- Lärmschutzfensterprogramm

langfristig (Umsetzungszeitraum > 5 Jahre)

- Bauliche Umgestaltung der Fahrbahnrandbereiche (Umbau oder Rückbau von Spuren bei 4-spurigem Ausbau, Grüngestalterische Maßnahmen, Veränderung der Parkierungsstreifen, Ausbau der Fußwege, Bau von Fahrradschutzstreifen und Fahrradwegen). Unter Maßgabe des Erhalts der Funktionsfähigkeit des jeweiligen Straßenabschnitts.
- Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung

M2 Kernstadt Leonberg: Stuttgarter Straße
mittelfristig (Umsetzungszeitraum ca. 2-4 Jahre)

- Lärmschutzfensterprogramm

M3 Kernstadt Leonberg: Bahnhofstraße
kurzfristig (Umsetzungszeitraum ca. 1 Jahr)

- Lärmschutzfensterprogramm

mittelfristig (Umsetzungszeitraum ca. 2-4 Jahre)

- Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung

M4 Kernstadt Leonberg: südl. Leonberger Straße/ westl. Glemseckstraße
kurzfristig (Umsetzungszeitraum ca. 1 Jahr)

- Lärmschutzfensterprogramm

langfristig (Umsetzungszeitraum > 5 Jahre)

- Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung
- Bauliche Umgestaltung der Fahrbahnrandbereiche, Grüngestalterische Maßnahmen, Veränderung der Parkierungsstreifen, Ausbau der Fußwege, Bau von Fahrradschutzstreifen und Fahrradwegen) mit Schwerpunkt in der Glemseckstraße. In der Leonberger Straße geringer Entwicklungsspielraum wegen beengter Lage. Unter Maßgabe des Erhalts der Funktionsfähigkeit des jeweiligen Straßenabschnitts.

M5 Kernstadt Leonberg: Römerstraße
kurzfristig (Umsetzungszeitraum ca. 1 Jahr)

- Lärmschutzfensterprogramm

langfristig (Umsetzungszeitraum > 5 Jahre)

- Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung
- Bauliche Umgestaltung der Fahrbahnrandbereiche, Grüngestalterische Maßnahmen, Veränderung der Parkierungsstreifen, Ausbau der Fußwege, Bau von Fahrradschutzstreifen und Fahrradwegen) mit Schwerpunkt in der Glemseckstraße. In der Leonberger Straße geringer Entwicklungsspielraum wegen beengter Lage. Unter Maßgabe des Erhalts der Funktionsfähigkeit des jeweiligen Straßenabschnitts.

M6 Kernstadt Leonberg: Neue Ramtelstraße

langfristig (Umsetzungszeitraum > 5 Jahre)

- Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung

M7 Gebersheim: Kreuzung Alte Dorfstraße, Höfinger Straße, Engelbergstraße

kurzfristig (Umsetzungszeitraum ca. 1 Jahr)

- Lärmschutzfensterprogramm

langfristig (Umsetzungszeitraum > 5 Jahre)

- Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung
- Bauliche Umgestaltung der Fahrbahnrandbereiche (Grüngestalterische Maßnahmen, Veränderung der Parkierungstreifen, Ausbau der Fußwege, Bau von Fahrradschutzstreifen und Fahrradwegen). Unter Maßgabe des Erhalts der Funktionsfähigkeit des jeweiligen Straßenabschnitts.

M8 Höfingen: Pforzheimer Straße

kurzfristig (Umsetzungszeitraum ca. 1 Jahr)

- Lärmschutzfensterprogramm
- Ausweitung von Tempo 30 nach Westen bis ca. auf Höhe Pforzheimer Straße Nr. 60, gleichzeitig gelegentliche Geschwindigkeitsüberwachung

mittelfristig (Umsetzungszeitraum ca. 2-4 Jahre)

- Sanierung und bauliche Umgestaltung der schadhaften „Pforzheimer Straße“ (Ortsmitte bis Lachentorstraße) und der Straße „Am Schlossberg“. Diese Arbeiten sind für 2017/18 geplant. Verwendung von lärmarmem Asphalt.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans schlägt folgende Maßnahmen gegen Schienenlärm vor:

M9 Kernstadt Leonberg: Schienenlärm

M10 Höfingen: Schienenlärm

M11 Silberberg: Schienenlärm

kurzfristig (Umsetzungszeitraum ca. 1 Jahr)

- Einrichtung eines besonders überwachten Gleises (durch häufigere Schleifvorgänge der Schienen werden regelmäßig sogenannte Riffel entfernt, so können die Rollgeräusche erheblich vermindert werden)
- Geschwindigkeitsbeschränkung

mittelfristig (Umsetzungszeitraum ca. 2-4 Jahre)

- Anlagen zur Schienenschmierung
- Bau von Lärmschutzwänden

Die Kommunen verfügen nicht über die erforderlichen ordnungsrechtlichen Instrumente, um Maßnahmen gegen den Lärm von Eisenbahnen des Bundes durchzusetzen. Die Möglichkeiten eines kommunalen Lärmaktionsplans sind daher sehr eingeschränkt. Hauptakteure bei der Lärminderungsplanung der Eisenbahnen sind folglich die Deutsche Bahn AG und ihre Tochtergesellschaften als Betreiber der Schieneninfrastruktur. Die Deutsche Bahn hat als Ziel die Halbierung des Lärms bis 2020 im Vergleich mit dem Jahr 2000 ausgegeben.

Leonberg ist im Gesamtkonzept Lärmsanierung der Bahn enthalten. Der Abschnitt Leonberg ist jedoch noch nicht zur Bearbeitung freigegeben. Nach Freigabe des Abschnitts, was sicherlich erst in 5 – 10 Jahren der Fall sein wird, werden schalltechnische Untersuchungen durchgeführt. Danach werden gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt.

Die Maßnahmen zum Lärmschutz entlang der Bahnstrecke sind in der Baulast und auf Kosten der Bahn von dieser durchzuführen.

Weiteres Vorgehen

- Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen. Beschluss über den überarbeiteten Entwurf der Lärmaktionsplanung Stufe 2 2016/2017.
- Nochmalige Beteiligung der Behörden und der Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit.
- Beratung und Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen sowie Abstimmung der Maßnahmen mit den betroffenen Behörden. Beschluss des Gemeinderats über die Lärmaktionsplanung.
- Umsetzung der beschlossenen kurz-, mittel- und langfristig zu verwirklichenden Maßnahmen entlang der Maßnahmenstrecken sowie Durchführung der im Lärminderungsplan vorgesehenen Maßnahmen.

Alternativen zum Beschlussvorschlag

Zurückstellung des Beschlusses über den Entwurf zum Lärmaktionsplan Leonberg Stufe 2 - 2016/2017.

Benennung anderer oder weiterer Maßnahmen zur Reduzierung des Straßen- und Schienenlärms.

Finanzierungsübersicht

Der Beschlussvorschlag

hat **keine** finanziellen Auswirkungen

Die Finanzierungsübersicht ist mit dem Kämmereiamt abgestimmt

Klaus Brenner
Bürgermeister

Dr. Ulrich Vonderheid
Erster Bürgermeister

Bernhard Schuler
Oberbürgermeister

Anlagen:

1	Abwägungsvorschlag für Anregungen der Öffentlichkeit
2	Abwägungsvorschlag für Anregungen der Behörden und Träger öffentlicher Belange
3	Lärminderungsplan Leonberg, Entwurfsstand 23.12.2016
4	Lärmaktionsplan Leonberg Stufe 2 - 2016/2017, Entwurfsstand 23.12.2016

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
1	<p>Anwohnerin aus der Tübinger Straße im Ramtel</p> <p>Betreff: Bürgerin leidet unter Lärm 24.10.2015 per E-Mail</p> <p>Sehr geehrter Herr Rosenbauer,</p> <p>ich hoffe ich bin bei Ihnen an der richtigen Stelle, ich habe Ihren Namen im Lärmaktionsplan-Entwurf gelesen.</p> <p>Mein Anliegen: Ich wohne seit 3 Jahren in Leonberg-Ramtel in der Tübinger Straße 49. Gibt es klare Pläne für Lärmschutzmaßnahmen (meinen Wohnort betr.) und wann sollen diese erfolgen? Autobahn-Flüsterasphalt/Brückensanierung/Lärmschutzwälle?</p> <p>Kann ich irgendetwas tun?</p> <p>Ich leide massiv (mit gesundheitlichen Folgen, Schlafstörung + Nervosität nachts, Tinnitus etc.) seit ich hier wohne unter dem Autobahnlärm!! Oft herrscht hier über lange Zeiträume andauernd und immer wieder ein extremer Geräuschpegel, vor allem nachts, als ob man direkt neben der Autobahn stehen würde. Auch das geschlossene (!) Schallschutzfenster im Schlafzimmer hilft nicht und trotz teurer Ohrstöpsel etc. ist es nicht mögl. den Lärm völlig zu stoppen. Auch tagsüber habe ich hier oft Lärmstress (es summiert sich).</p> <p>Ich war am 20.10. leider nicht im Rathaus sondern bei der Bürgerversammlung in der Ramtelkirche.</p> <p>Haben Sie mir einen guten Rat? Sie können meine e-Mail gerne weiterleiten an weitere zuständige Personen.</p> <p>Vielen Dank, mit freundlichen Grüßen</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>Der dauernde Lärmteppich von der Autobahn stellt eine Belastung aller Leonberger Wohngebiete in Autobahnnähe dar. Die Jahresdurchschnittswerte des Lärms liegen allerdings weit unter den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung und entsprechen nach dem Autobahnausbau den gesetzlichen Grundlagen. Da die Lärmwerte am angefragten Gebäude unterhalb der festgelegten Auslösewerte liegen, sind hier derzeit keine konkreten Maßnahmen vorgesehen. Im Rahmen des Lärminderungsprogramms wird sich die Stadt Leonberg für Tempolimits auf der Autobahn einsetzen</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
2	<p>Lokale Agenda, versch. Bürgergemeinschaften</p> <p>Lärmaktionsplan Stufe 2 28.10.2015</p> <p>Sehr geehrte Gemeinderätin, sehr geehrter Gemeinderat,</p> <p>wir begrüßen sehr, dass nun am 13.10.2015 der Lärmaktionsplan dem Gemeinderat vorgelegt wurde. Die Kartierungen zeigen, dass Leonberg eine der am stärksten belasteten Städte in Baden-Württemberg ist. Danach sind in Leonberg mehr als 17.000 Einwohner bei Tag und 7000 in der Nacht von gesundheitsschädlichem Verkehrslärm betroffen. Das ist mehr als 1/3 der Bevölkerung mit Schwerpunkt in der Kernstadt.</p> <p>Daher sind wir über die eingeschränkte Zielsetzung, welche die Stadtverwaltung dem vorgelegten Plan zugrunde legt sowie über die vorgeschlagene Vorgehensweise verwundert. Beides entspricht noch nicht einmal den Vorgaben und Empfehlungen der EU und des Landes.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung ist in Europa einheitlich geregelt. Zielsetzung der EU ist,</p> <p>„schädliche Auswirkungen des Lärms einschließlich Belästigung durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern“.</p> <p>Die Zielsetzung der Stadt beschränkt sich lediglich darauf,</p> <p>„die Lärmbelastung der am stärksten von Verkehrslärm und Schienenlärm betroffenen Personen zu mindern“.</p> <p>Als Zielwert setzt die Verwaltung dabei 70 db(A) bei Tag und 60 db(A) bei Nacht an, entgegen der Empfehlung der Landesregierung, welche 65 db(A) bei Tag und 55 db(A) bei Nacht vorsieht und entgegen der Gemeinderatsdrucksache vom 30.9.2014 P2014 Nr.P37. Damit reduziert sich die Zahl derjenigen Bürger, für die Maßnahmen vorgesehen sind, auf nur noch 228 Einwohner am Tag (= 1%) und 956 in der Nacht (=13%). Der größte Teil davon ist von nächtlichem Bahnlärm betroffen, für die keine Maßnahmen vorgesehen sind, weil die Stadt auf das zuständige Eisenbahnbundesamt verweist.</p> <p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen entsprechen somit nur den Mindestvorgaben, welche auch ohne Lärmaktionsplan ohnehin eingehalten</p>	<p>Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL) Lokale Agenda Gruppe Immissionen</p> <p>Ewald Thoma (Sprecher) und versch. Bürgergemeinschaften</p> <p>Die Festlegung von sog. Auslösewerte ist Aufgabe der jeweiligen Gemeinde. In Leonberg wurden die Auslösewerte vom Gemeinderat auf tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) festgelegt. Auf dieser Grundlage bauen die Lärmdarstellungen auf.</p> <p>Weiterhin wurde beschlossen, in analoger Anwendung eines Bauleitplanverfahrens gem. § 13a BauGB die Beteiligung durchzuführen. Auf Wunsch der Bürgerschaft wurde die Beteiligungsfrist deutlich verlängert (insgesamt 06.11.2015 bis 31.01.2016). Über die weitere Fortführung der Information und Beteiligung von Öffentlichkeit und Behörden ist im nächsten Verfahrensschritt zu entscheiden.</p> <p>Gegenüber der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung wurden in der vorliegenden 2. Stufe folgende Kriterien zusätzlich herangezogen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bahnlärm (Mindestbelastung mit 82 Zügen pro Tag wurde überschritten - Straßenlärm (alle Straßen über DTV von 8.200 Kfz/ 24 h) zuzüglich weiterer sog. Arrondierungsstrecken zur Abrundung des untersuchten Straßennetzes - Hubschrauberlärm (Rettungshubschrauber Kreiskrankenhaus Leonberg) 	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>werden müssen und gehen kaum über die bereits im Jahre 2009 beschlossenen Maßnahmen der Stufe 1 hinaus. Darüber hinaus beschränkt sich der Plan auf Verkehrslärm und berücksichtigt nicht den weiteren Umgebungslärm. Weitere Detailmängel des Plans sind bereits bei grober Durchsicht erkennbar und erfordern sicherlich noch erhebliche Nacharbeit.</p> <p>Vor diesem Hintergrund halten wir die beabsichtigte Vorgehensweise der Verwaltung, innerhalb von 6 Wochen nach Auslegung des Plans zu einem Beschluss zu kommen für unangemessen. Die Stadt hat sich jahrelang Zeit gelassen den Plan vorzulegen. Die Bürger sollen nun in wenigen Wochen dazu Stellung nehmen. Sie als Gemeinderätin und Gemeinderat sollen danach sofort entscheiden, ausgerechnet in der Zeit, in der die Haushaltberatungen laufen und bald die Weihnachtszeit beginnt. Wir befürchten, dass bei einem solchen Vorgehen die Qualität des Plans erheblich leiden wird. Wir schlagen daher vor, gemäß Leitfaden des Landes vorzugehen. Dieser sieht folgende Verfahrensschritte vor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aufstellungsbeschluss 2. Frühzeitige Bürgerbeteiligung 3. Fortgeschrittene Bürgerbeteiligung 4. Beschluss 5. Bekanntmachung <p>Demnach würden wir uns momentan im Übergang von Stufe 1 nach Stufe 2 befinden. Wir würden es auch begrüßen, wenn die Bürger nicht nur in Form einer Informationsveranstaltung informiert würden, sondern die Stadt aktiv unter kreativer Nutzung der modernen Medien die Bürger in die Erstellung des Lärmaktionsplanes mit einbeziehen würde. Es geht schließlich nicht um die routinemäßige Erstellung eines Bebauungsplans, sondern um eine strategische Planung zum Wohle der gesamten Stadt. Die Bürger wissen am besten, wo vor Ort der Schuh drückt – oft sind es sogar vermeintliche ‚Kleinigkeiten‘, welche eine Verbesserung bringen. Sie müssen dazu aber auch motiviert werden. Von der vorliegenden Planung werden sie eher abgeschreckt.</p> <p>Sehr geehrte Gemeinderätin, sehr geehrter Gemeinderat, bitte verstehen Sie die Erstellung des Lärmaktionsplans nicht als lästige Pflichtübung, sondern als Chance, die Gesundheit und die Lebensqualität der Bürger Ihrer Stadt zu verbessern, Standortnachteile der Stadt zu vermeiden und nicht zuletzt durch Vermeidung von Lärm-Folgekosten Geld zu sparen. Bedenken Sie dabei z.B. auch, dass die hohe Lärmbe-</p>		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>lastung das Bauen in Leonberg teuer macht. Statt die vermeintlich hohen Standards zu beklagen, wäre es besser, die Ursachen zu bekämpfen. Bitte lassen Sie sich nicht von der derzeit viel zu komplizierten und ungenügenden Lärmgesetzgebung und dem nicht vorhandenen Geld davon abbringen, für diese Ziele gemeinsam mit den Bürgern zu kämpfen. Beispiele aus anderen Gemeinden haben gezeigt, dass sich schnell Möglichkeiten eröffnen können, Maßnahmen zu finanzieren. Nur wer vorbereitet ist und weiß, was er will, erreicht auch etwas.</p> <p>Es ist uns bewusst, dass für Sie das Thema Lärmschutz in Leonberg kein einfaches Thema ist. Wir sind daher gerne bereit, z.B. im Rahmen Ihrer Fraktionssitzungen oder in anderweitiger Form unser Wissen einzubringen und mit Ihnen zu diskutieren. Sie können sich auch auf unserer Internet-Seite zusätzlich informieren. Wir haben eine Sonderseite zum Thema Lärmaktionsplan eingerichtet. Selbstverständlich werden wir uns auch in die Bürgerbeteiligung einbringen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
<p>3</p> <p>7</p>	<p>Anwohner aus der Unteren Burghalde</p> <p>Betreff: Lärm! 30.10.2015 per E-Mail</p> <p>Guten Tag,</p> <p>im aktuellen Amtsblatt Nummer 44 der Stadt Leonberg wird über den Lärmaktionsplan der Stadt Leonberg berichtet.</p> <p>In diesem Zusammenhang möchte ich auf eine erhebliche Lärmbelästigung durchstädtische Mitarbeiter hinweisen, die speziell im Herbst regelmäßig durch Arbeiten auf dem Friedhof entsteht: Bei der Laubbeseitigung werden i.d.R. gleich mehrere Laubbläser und –sauger parallel eingesetzt, was für die Anwohner der angrenzenden Wohnhäuser zu stundenlanger hoher Lärmbelästigung führt, die beispielsweise den Aufenthalt im eigenen Garten ohne Gehörschutz fast unmöglich macht. Sieht der Lärmaktionsplan hier eine Verhaltensänderung seitens der Stadt vor? Wenn nicht, möchte ich hiermit gerne dazu anregen, entwener leisere Maschinen oder Harken, Rechen und Besen zu benutzen. Gerne lade ich auch zu einer Geräuschmessung auf meinem Grundstück ein, wenn die Kolonnen mal wieder auf dem Friedhof unterwegs sind. Mit freundlichen Grüßen,</p> <p>Mail Anwohner 11.11.2015 vielen Dank, dass Sie sich meiner Anfrage angenommen und mir eine Rückmeldung gegeben haben.</p> <p>Ich verstehe die Situation bzw. Ihre Erläuterungen durchaus, erlaube mir aber bei meiner Position zu bleiben, dass die Grenze des Zumutbaren immer wieder überschritten wird.</p> <p>Insofern halte ich meinen Wunsch natürlich aufrecht, die Vorgehensweise oder wenigstens die eingesetzten Geräte zu ändern.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>Benzingetriebene Laubbläser können sehr laute Geräte sein. Beauftragte Firmen, aber auch unsere Mitarbeiter sind gehalten die gesetzlichen Anforderungen einzuhalten. Unser Tiefbauamt hat sich bereits einen (leisen) elektrischen Laubbläser angeschafft. Bei allen Maschinenarbeiten lässt sich Lärm nicht völlig vermeiden, zudem sind die Laubarbeiten auf eine Zeitraum von wenigen Wochen beschränkt.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung befasst sich mit den Lärmarten Straßenverkehrslärm, Bahnlärm und Fluglärm.</p> <p>Für die Pflege der Leonberger Friedhöfe sind städtische Friedhofsmitarbeiter, aber auch beauftragte Firmen zuständig.</p> <p>Benzingetriebene Laubbläser können sehr laute Geräte sein. Beauftragte Firmen, aber auch unsere Mitarbeiter sind gehalten die gesetzlichen Anforderungen einzuhalten. Unser Tiefbauamt hat sich bereits einen (leisen) elektrischen Laubbläser angeschafft. Bei allen Maschinenarbeiten lässt sich Lärm nicht völlig vermeiden, zudem sind die Laubarbeiten auf eine Zeitraum von wenigen Wochen beschränkt.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
4a	<p>Anwohner aus der Hauffstraße, Höfingen</p> <p>Betreff: Lärmaktionsplanung 2015 06.11.2015 per E-Mail</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>4 Empfehlungen/Stellungnahmen zu Bürgerbeteiligen, Verständlichkeit und Übersichtlichkeit:</p> <p>1.) Stadt homepage www.leonberg.de : zu viel, ist manchmal zu viel & verwirrend. Reduzieren Sie die Informationen - insbesondere die Dateianhänge (22 !!) - auf das Wesentliche -> siehe anbei PDF Auszug homepage Ditzingen Lärmaktionsplanentwurf mit 11 Dateianhängen</p> <p>2.) Stadt homepage www.leonberg.de : warum nutzen Sie nicht die Bereiche "Aktuell informiert aus Leonberg" und "Im Blickpunkt" um auf den Lärmaktionsplan u. die laufende Bürgerbeteiligung hinzuweisen bzw. dafür zu werben ?</p> <p>3.) Warum wird nicht mindestens noch eine Informationsveranstaltung zeitnah jetzt zum Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligung (am heutigen 6.Nov.) durchgeführt, wenn das Thema so umfassend und komplex ist und davon rd. 20.000 Leonberger (von 46.000) betroffen sind?</p> <p>4.) Ein letzter Punkt ist, wann in den nächsten Tagen bzw Wochen über andere Wege (wie Leo.Kreiszeitung, Internet, Facebook, Info-Post , Plakate etc.) offiziell von der Stadt zur Bürgerbeteiligung aufgerufen und informiert wird ? bei der bisher einzigen, "unscheinbaren" Veröffentlichung auf Seite 3 im Amtsblatt , in dem Stuhlgeschichten auf Seite 1 eine halbe Seite lang beworben werden, sollte es ja nicht bleiben... Bei Themen wie Hallenbadsanierung und Rathausneubau hat man das ja vorbildlich gemacht! -> Zur Verteilung von offziellen Informationen in Höfingen stehe ich persönlich zur Verfügung. Kontaktieren Sie mich gerne bei Bedarf.</p> <p>Bitte hierzu kurz um Rückantworten.</p> <p>Viele Grüße</p>	<p>█ (1)</p> <p>Die Stadt ist bemüht, auch für dieses komplexe Thema alle notwendigen Informationen zusammenzustellen und die Bürgerschaft entsprechend zu informieren. Hieraus kann sich der interessierte Bürger die aus seiner Sicht relevanten Informationen zusammenstellen.</p> <p>Die Informationsveranstaltung am 26.11.2015 in der Leonberger Stadthalle war gut besucht, alle dort gestellten Fragen wurden von den anwesenden Gutachtern und den Vertretern der Stadt beantwortet.</p> <p>Die hier gewählte Vorgehensweise entspricht in allen wesentlichen Zügen einer Bürgerbeteiligung im Rahmen von Bauleitplanverfahren, die sich seit Jahrzehnten so bewährt hat. Darüber hinaus stehen die zuständigen Mitarbeiter der Stadtverwaltung für ergänzende Rückfragen kontinuierlich zur Verfügung. Als Informationsquelle können auch alle öffentlichen Sitzungen der zuständigen kommunalpolitischen Gremien dienen.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
4b	<p>Anwohner aus der Hauffstraße, Höfingen</p> <p>Betreff: Lärmaktionsplanung 2015 / dringend!!! Erinnerung!!!! 16.11.2015 per E-Mail</p> <p>Geehrte Herren,</p> <p>2 Vorabfragen zu Transparenz und Vollständigkeit: 1.) wie und wo können wir alle ermittelten Fassadenpegelwerte entlang der lärmkartierten Pforzheimerstraße in Höfingen bis zum westlichen Ortsende einsehen ? 2.) wie und wo können wir die eingegangenen Zählungen mit Zähldatum zu- DTV-Zahlen inkl. LKW Anteil einsehen für Höfingen ? Bitte hierzu dringend um Rückantworten und vollständige Informationen.</p> <p>Viele Grüße</p>	<p>██████████ (2)</p> <p>Die im Lärmaktionsplan dargestellten Fassadenpegel sind nur dort dargestellt, wo die festgelegten Auslösewerte (rote und gelbe Darstellungen) überschritten worden sind. Bei allen anderen Fassaden werden die Auslösewerte unterschritten. Insoweit sind dort keine Eintragungen vorgenommen worden.</p> <p>Grundlage der Lärmberechnungen für den Straßenlärm bilden Verkehrsbelastungszahlen, die aus automatisierten Zählgeräten (Seitenradarmessgerät) oder aus Schleifenauswertungen von Lichtsignalanlagen übernommen wurden. Für stark befahrene Straßen wurden in der Vergangenheit auch die jeweiligen Belastungszahlen in Sitzungen des Ortschaftsrates (Höfingen) auch öffentlich bekanntgegeben.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung															
4c	<p>Anwohner aus der Hauffstraße, Höfingen</p> <p>Betreff: Lärmaktionsplanung 2015 / dringend!!! Erinnerung!!!! notwendige Transparenz für Bürgerbeteiligung gefordert 18.11.2015 per E-Mail</p> <p>Sehr geehrte Herren,</p> <p>um für die Bürgerbeteiligung rechtzeitig die notwendige Transparenz zu sichern, fragen wir -Bürgerinitiative Verkehrsberuhigung Höfingen- nochmals offiziell die vollständigen Informationen an:</p> <p>1.) wie und wo können wir alle ermittelten Fassadenlärmpegelwerte entlang der lärmkartierten Pforzheimer Straße in Höfingen bis zum westlichen Ortsende einsehen? und nicht nur für die Gebäude mit überschrittenen Pegelgrenzwerten, die jederzeit geändert werden könnten !!</p> <p>2.) wie und wo können wir die in die Berechnung eingegangenen Zählungen mit Zähldatum zu DTV-Zahlen inkl. LKW Anteil einsehen für Höfingen?</p> <p>Um Benachteiligungen auszuschließen, macht es aus unserer Sicht , dass diese Transparenz für alle betroffenen Stadtgebiete in Leonberg sichergestellt wird.</p> <p>Viele Grüße</p>	<p>██████████ (3)</p> <p>Siehe vorherige Stellungnahme zu den Ziffern 4a und 4b (Beispiel einer Zwischenantwort durch das Stadtplanungsamt): Sehr geehrter Herr ██████████,</p> <p>vielen Dank für Ihre Mails vom 6.11.2015, 16.11.2015 und 18.11.2015 die sich auf die Lärmaktionsplanung Leonberg beziehen. Die Unterlagen zur Lärmaktionsplanung liegen im Neuen Rathaus und den Ortschaftsverwaltungen während der Öffnungszeiten bis zum 18.12.2015 aus. Zusätzlich sind sämtliche Unterlagen auf der Homepage der Stadt Leonberg eingestellt. Sie sind dort leicht zu finden und können bei Bedarf einfach selektiert und heruntergeladen werden. Änderungen sind hieran nicht vorgesehen.</p> <p>Der Gemeinderat Leonberg hat beschlossen ein einstufiges Beteiligungsverfahren in Anlehnung an das übliche Verfahren bei Bebauungsplänen durchzuführen. Die Information der Öffentlichkeit erfolgt über die Homepage der Stadt Leonberg (mit Link auf der Titelseite), eine Veröffentlichung im Amtsblatt sowie eine Pressemitteilung. Die Lärmaktionsplanung war darüber hinaus auch Gegenstand der allgemeinen Presseberichterstattung. Zusätzlich hat eine Fraktion eine Informationsveranstaltung mit Staatssekretärin Splett (Lärmschutzbeauftragte der Landesregierung) durchgeführt.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind Karten mit Fassadenpegel nur für die Gebäude über 70/60 bzw. 73/63 dB und zwar flächendeckend für ganz Leonberg hergestellt worden. Eine spezielle Darstellung für die Pforzheimer Straße in Höfingen war bisher nicht vorgesehen.</p> <p>In Höfingen gingen folgende Verkehrszahlen in das Rechenmodell ein:</p> <table border="1" data-bbox="1077 1193 1827 1342"> <thead> <tr> <th></th> <th>DTV</th> <th>SV-Anteil</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pforzheimer Straße</td> <td>8.826</td> <td>3,0 %</td> </tr> <tr> <td>Hirschlander Straße</td> <td>5.000</td> <td>4,0 %</td> </tr> <tr> <td>Ditzinger Straße</td> <td>7.876</td> <td>1,9 %</td> </tr> <tr> <td>Am Schlossberg</td> <td>6.954</td> <td>2,8 %</td> </tr> </tbody> </table>		DTV	SV-Anteil	Pforzheimer Straße	8.826	3,0 %	Hirschlander Straße	5.000	4,0 %	Ditzinger Straße	7.876	1,9 %	Am Schlossberg	6.954	2,8 %	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>
	DTV	SV-Anteil																
Pforzheimer Straße	8.826	3,0 %																
Hirschlander Straße	5.000	4,0 %																
Ditzinger Straße	7.876	1,9 %																
Am Schlossberg	6.954	2,8 %																

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
4d	<p>Anwohner aus der Hauffstraße, Höfingen</p> <p>20.11.2015 per E-Mail</p> <p>Vielen Dank für Ihre Antwort [REDACTED],</p> <p>1.) kann man die spezielle Darstellung mit Fassadenpegeln nicht einfach elektronisch erstellen und zumindest jetzt zur Verfügung stellen, wenn betroffene Bürger - wie wir hier in der Pforzheimerstraße in Höfingen- konkret danach fragen? Ws wird ja auch bisher leider nur "messerscharf <u>gebäudege-nau</u>" geplant und <u>nicht die komplette betroffene Straße</u> mit Maßnahmen geplant. Deshalb und weil Sie ja eine Lärmaktionsplanung/Bürgerbeteiligung <u>für alle betroffenen Bürger (rd. 20.000 Leonberger!!!)</u> durchführen, sollte auch jeder Betroffene genauer wissen, wie hoch der kalkulierte Lärmfassadenpegel bei einem selbst ist... Die von der Stadt Leonberg angesetzten Pegelgrenzwerte von 70/60db(A) -ab denen Fassadenpegel genau angegeben werden und Maßnahmen geplant werden- sind sowieso willkürlich angesetzt, grenzen den größten Teil der Betroffenen -wie bereits im Jahr 2009- aus, und können aber erfreulicherweise jederzeit reduziert werden -> siehe Stuttgart 60/50, Renningen und Ditzingen 65/55 !</p> <p>2.) Vielen Dank für die DTV Zahlen - wir hatten nach den Zählungen mit Zähldatum gefragt...d.h. wann wurde wie hoch gezählt, um die genannten Durchschnittswerte zu ermitteln ??</p> <p>3.) Transparenz und Übersichtlichkeit der auf der Homepage www.leonberg.de zur Verfügung gestellten Dateianhänge scheinen dann wohl nur für uns ein Problem zu sein!? zwei einfache Fragen: a.)warum benötigt die Stadt Leonberg 22 Dateianhänge, während z.B. die Nachbarkommune Ditzingen mit 11 auskommt ? b.)welche Lärmkartierung-Dateien sind für uns Bürger nun bei der Bürgerbeteiligung entscheidend ? die RLS oder VBUS ? manchmal ist weniger mehr...et vice versa :-)</p> <p>4.) Kommunikation bzw. Werbung für Bürgerbeteiligung- zwei einfache Fragen: a.) warum wusste von rd. 200 direkt betroffenen Bürgern (die direkt an Lärm-hotspots in Höfingen wohnen und die ich die letzten Tage direkt angesprochen habe) nicht ein einziger davon, dass gerade eine Bürgerbeteiligung zu Lärm läuft ?? und alle hatten großes Interesse an dieser Information !!! b.) warum wird für ein neues Rathaus jeder Haushalt mit farbigen Illustrationen informiert ohne dass eine Bürgerbeteiligung lief bzw. verpflichtend war? Für Radfahrkonzepte organisiert die Stadt sogar mehrere Workshops !</p>	<p>[REDACTED] (4)</p> <p>Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke ist eine Kenngröße in der Verkehrsplanung und gibt den Fahrzeugdurchsatz pro Zeiteinheit wieder. Sie dient damit der Beurteilung von Qualität, Leistungsfähigkeit und Sicherheit eines Verkehrsablaufs und stellt die Grundlage für eine verkehrstechnische Dimensionierung beim Straßenentwurf dar. Bei der Ermittlung der Verkehrsstärke wurden Durchschnittstage verwendet und Sonderfälle (Baustellen, Schneelage, Ferien usw.) ausgeschlossen.</p> <p>Die Lärmwerte nach VBUS usw. müssen einheitlich in ganz Europa erhoben werden. Hieraus entstehen aber keine unmittelbaren Folgen. Die deutsche Lärmgesetzgebung basiert auf RLS. Deswegen wurden die Lärmwerte auch gem. RLS berechnet. Diese Werte sind rechtlich von Bedeutung.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Und warum landet eine amtliche Veröffentlichung für eine Bürgerbeteiligung zu Lärm, die rd. 20.000 Leonberger betrifft, im Amtsblatt nur auf Seite 3, mittig unscheinbar, während auf Seite 1 die Museumsöffnung mit "Stuhlgeschichten" auf einer 1/2 Seite beworben wird ?</p> <p>Viele kritische Grüße aus der Bürgermitte</p>		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
4e	<p>Anwohner aus der Hauffstraße, Höfingen</p> <p>09.12.2015 per E-Mail Hallo Herr [REDACTED], hallo Herr [REDACTED],</p> <p>darf ich Sie nochmals nach Antworten zu meiner Email (anbei) vom 20.11. bitten? [= 4d] Drei weitere Fragen sind noch entstanden zu möglichen Fehlern in der Berechnungsmethodik der Lärmpegelwerte:</p> <p>a.) Welcher Fahrbahnbelag wurde auf der Pforzheimerstraße bis zum Ortsende angesetzt ? wie wurde der sehr stark sanierungsbedürftige Fahrbahnbelag in der Pforzheimerstraße und Am Schlossberg in die Berechnung einbezogen?</p> <p>b.) Wie wurden die Steigungen der Pforzheimerstraße am Ortsende Höfingen-West und Am Schlossberg einbezogen ?</p> <p>c.) Wie wurden die Ampel-Wirkungen (Stoppen und wieder Beschleunigen) an Pforzheimerstraße, Ditzingerstraße und Hirschlanderstraße einbezogen ?</p> <p>Viele Grüße</p>	<p>[REDACTED] (5)</p> <p>Die Anfrage ist unter 4d dargestellt und behandelt</p> <p>a) Asphaltbeton, Korrekturwert DStro = 0 dB. Eine Berücksichtigung des Fahrbahnzustandes ist weder nach VBUS noch nach den RLS-90 vorgesehen und daher auch nicht im Berechnungsmodell enthalten. Der Zustand der Straße ist der Stadt Leonberg allerdings bekannt und daher eine Sanierung in der Maßnahmenkonzeption enthalten.</p> <p>b) Beide Straßen sind entsprechend dem hinterlegten Geländemodell mit Steigungen und den entsprechenden Steigungszuschlägen nach RLS-90 enthalten.</p> <p>c) In der Berechnung nach VBUS ist keine Berücksichtigung von Lichtsignalanlagen vorgesehen. Nach RLS-90 ergibt sich im Einwirkungsbereich der LSA bis 100 m Entfernung ein Zuschlag zum Mittelungspegel, der je nach Entfernung zwischen 1 und 3 dB beträgt (siehe RLS-90 Kapitel 4.2). Dieser ist richtlinienkonform in der Berechnung nach RLS-90 enthalten.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
4f	<p>Stellungnahme Bürgerinitiative Verkehrsberuhigung Höfingen</p> <p>1. Strategie für Lärmaktionsplanung festlegen mit kurz-mittel-langfristig Maßnahmenplanung– wann will man mit welchen Maßnahmen, welche Lärmpegel-Grenzwerte unterschritten haben? → Ziel: transparente und abgestimmte Planung mit entsprechender Finanzplanung und Vermeidung nicht zielführender Maßnahmen wie</p> <p>1. Bsp. Straßenabschnitt in Pforzheimerstr. Höfingen wurde verbreitert, während gleichzeitig die Verengung der Straße als Lärmaktionsmaßnahme geplant wird!</p> <p>2. Bsp. mit den von 2009 geplanten Maßnahmen -um die Grenzwerte (70/60 db) einzuhalten- konnten bis heute (Jahr 2015) diese Grenzwerte meist nicht erreicht / eingehalten werden.</p> <p>3. Bsp. wie 2009 wurden die gleichen Grenzwerte (70/60 db) vorgeschlagen, womit wieder rd. 20.000 betroffene Leonberger ausgegrenzt werden und man im Wesentlichen wieder nur Maßnahmen für die gleichen Straßenabschnitte (wie in 2009) plant!</p> <p>2. Grenzwerte gemäß bekannten Empfehlungen stufenweise jetzt auf 65 db(A) tags und 55 db (A) nachts und bei nächster Planung auf 60 db(A) tags und 50 db(A) nachts senken. → Ziel: Kreis der Betroffenen, für den Maßnahmen geplant/umgesetzt werden, stetig vergrößern</p> <p>3. Maßnahmen für betroffene Verkehrsstraßen durchgängig (bsp. bis Ortsende) planen bzw. umsetzen und nicht nur für einzelne Gebäude/Straßenabschnitte, bei denen die Grenzwerte überschritten sind. → Ziel: größerer Gesamteffekt , effizienter und effektiver</p> <p>4. Sanierungswürdige Straßen/Fahrbahnbeläge innerorts mit lärmoptimierten Asphalt (bsp. Pforzheimerstraße, Am Schlossberg in Höfingen) mit höherer Priorität erneuern (i.Vgl. zu Straßen außerorts bsp. Gebersheim-Leonberg Gebersheimerstr.) → Ziel: schnellere Maßnahmenumsetzung eines leiseren Fahrbahnbelags innerorts</p> <p>5. Temporeduzierung auf 50 km/h außerorts 150m vor Ortsbeginn Höfingen-West (wie Bsp. vor Ortsbeginn Leonberg, L1180 Stuttgarter Str. oder K1011 Brenner Str. → Ziel : rechtzeitige Abbremsung des Verkehrs vor Ortsbeginn und Möglichkeit von scharfen Geschwindigkeitskontrollen direkt am bewohnten Ortsbeginn</p> <p>6. Temporeduzierung auf 30 km/h innerorts → Ziel: langsam fahrender Verkehr ist leiser und sicherer</p>	<p>Im Zuge der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) werden im Rahmen der geltenden Beschlüsse zahlreiche Maßnahmen zur Lärminderung vorgeschlagen. Art, Umfang und Umsetzung dieses Maßnahmenbündels erfolgt in einem weiteren Schritt, der jetzt konkretisiert werden soll.</p> <p>U.a. ist vorgesehen, bei Straßensanierungsarbeiten zukünftig auch lärmreduzierenden Asphalt einzubauen. Hierzu geht die Stadt, soweit sie nicht selbst Straßenbaulastträger ist, auf die zuständigen Behörden zu (z.B. Höfiger Straße/ Am Schloßberg, Feuerbacher Straße).</p> <p>Weiterhin werden die bisher im Rahmen des Lärmschutzes vorgenommenen Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30) im Hinblick auf die vorliegenden LAP (Stufe 2) hinsichtlich der räumlichen Geltungsbereiche überprüft. Die Einhaltung der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeiten erfolgt durch entsprechende Kontrollen. Die Stadt verfügt hierfür über entsprechende temporäre Kontrolleinrichtungen.</p> <p>Die Etablierung des verkehrlichen Umweltverbundes im Zuge der Umsetzung des Radverkehrs- und Mobilitätskonzeptes wird fortgeführt. So erfolgt in 2017 beispielsweise die Einrichtung eines regionalen Mobilitätspunktes am Bahnhof Leonberg zur Stärkung der Intermodalität. Ein Baustein ist beispielsweise die Beteiligung an Regio-RadStuttgart (Fahrrad- und Pedelecverleihsystem). Konkrete Lärmschutzmassnahmen werden an den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten orientiert. Dies gilt für aktive wie für passive Lärmschutzmaßnahmen.</p> <p>Der Bereich Pforzheimer Straße/Am Schlossberg wird in 2017/2018 erneuert. Dabei ist neben der örtlichen und regionalen Verkehrssituation (andere Baustellen!) auch die entsprechende Mittelbewilligung maßgebend.</p> <p>Gem. § 45 (9) Satz 1 StVO dürfen Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund besondere Umstände zwingend geboten ist (Gefahrenlage). Es sind beidseitig Gehwege vorhanden, keine Gefahrenlage vorhanden.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>7. Sofortige Anordnung von Tempo 30 km/h auf der kompletten Pforzheimerstraße in Höfingen bis an das Ortsende Höfingen-West aufgrund sicherheitsgefährdendem Sanierungsbedarf der Fahrbahn. → Ziel: plausible Rechtfertigung von Tempo 30 ggü. Regierungspräsidium Stuttgart</p> <p>8. Die bewohnten Ortsenden (bsp. Höfingen-West) und 30 bzw. 40 km/h Tempolimit-Strecken (bsp. Ditzinger Straße) durch stationäre Blitzer und bauliche Änderungen (bsp. Verkehrinseln, Kreisverkehre, Verschwenkung u. Verengung der Fahrbahn) schützen → Ziel : Vermeidung von zeitlich überfordertem Ordnungsamt-Personal (da mobile Geschwindigkeitskontrollen entfallen können) und Sicherstellung eines StVO konformen, langsam fahrenden Verkehr (leiser u. sicherer) rund um die Uhr !</p> <p>9. Verengung der Fahrbahnbreite durch Ausweis von Radfahrspuren-> Ziel: langsam fließender Verkehr ist leiser u. sicherer ; Umstieg auf Fahrrad mit Reduzierung des Straßenverkehrs</p> <p>10. Schallabsorbierende Lärmschutzwände/ Materialien (bsp. Mineralfaserplatten, Holzfaserplatten) und/oder dichte, immergrüne, schallschluckende Bepflanzung (bsp. Kirschlorbeer) am Straßenrand → Ziel: Absorbierung / Reduzierung des Verkehrslärm</p> <p>11. City Maut → Ziel: Umstieg auf ÖPNV/ Fahrrad mit einhergehender Reduzierung des Straßenverkehrs ; Einnahmen für Lärmaktionsplanung durch Lärmverursacher</p> <p>12. ÖPNV gezielt ausbauen – Anziehungsmagneten/Quellen (bsp. S-Bahn Haltestellen Leonberg, Höfingen, Rutesheim und Leo-Center, Marktplatz, Sportstätten, Ärzte etc...) mit Fahrradverleih-Stationen und kleinen, umweltfreundlichen Pendelbussen noch besser (enger getaktet) einbinden, auch in Abstimmung mit Nachbargemeinden Ditzingen u. Rutesheim → Ziel: Umstieg auf ÖPNV / Fahrrad mit einhergehender Reduzierung des Straßenverkehrs</p> <p>13. Konsequente Umsetzung des Radwegekonzeptes → Ziel: Umstieg auf Fahrrad mit einhergehender Reduzierung des Straßenverkehrs</p> <p>14. Flächendeckende Ansiedlung bzw. Stärkung von Lebensmittelmärkten / Geschäften des täglichen Bedarfs (bsp. Nordost-Leonberg fehlt, Gebersheim wenig) → Ziel: Reduzierung der Wege bzw. der Straßenverkehrsbelastung</p> <p>15. Wertstoffhof Leonberg nicht ausbauen – stattdessen in Abholung des Wertstoffmülls durch Abfallentsorgungsbetrieb investieren → Ziel: Reduzie-</p>	<p>Solange stationäre Blitzer im zulässigen rechtlichen Rahmen aufgestellt werden, handelt es sich bei deren Anschaffung im Ergebnis um eine primär politische Fragestellung. Hierbei ist die stadtpsychologische Komponente nicht zu vernachlässigen. Bisher setzt die Stadt Leonberg mit insgesamt guten Erfahrungen ausschließlich mobile Blitzer ein. Auch ein etwaiger Einsatz stationärer Anlagen wäre aber - aufgrund der zu erwartenden Steigerung der Bußgelder - mit entsprechender Personalmehrung bei Bußgeldstelle und ggf. Gemeindevollzugsdienst verbunden.</p> <p>Die Altstadtlinie 630 zwischen LeoCenter und Altstadt wurde mangels Fahrgastaufkommen im August 2016 eingestellt. Der Bahnhof wird von allen in Leonberg verkehrenden Linien angefahren.</p> <p>Durch die Umsetzung der Maßnahmenabschnitte und der Lärminderungsplanung werden lärm mindernde Maßnahmen in zahlreichen Bereichen des Verwaltungshandelns umgesetzt. Die Umsetzung einzelner Maßnahmen wird von Fall zu Fall geprüft.</p> <p>Die Kontrolle der Lkw-Durchfahrtsverbote steht in der Zuständigkeit des Polizeirevieres Leonberg und nicht des städtischen Vollzugsdienstes.</p> <p>Die - weit verbreiteten Blitzer-Warnungen - im Radio sind völlig legal. Entscheidend ist hierbei lediglich, dass die Warnung ganz allgemein und unabhängig vom Standort des Fahrers abgegeben wird.</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p> rung der Wege bzw. der Straßenverkehrsbelastung</p> <p>16. Keine Investition in ein Auto-Parkhaus unter dem Marktplatz Leonberg ohne gesicherten Return on Investment – stattdessen in verbesserte ÖPNV Anbindung investieren durch bspw. Pendelbusverbindung zw. Marktplatz, Leo-Center und S-Bahn Bhf.</p> <p>17. Offizielle, geordnete Parkierung am Straßenrand an betroffenen Verkehrsstraßen (bsp. Höfingerstr. in Gebersheim) → Ziel: geordnete Straßen-Verengung, die Verkehr verlangsamt u. verstetigt u. somit Stop u.Go mit lautem Anfahren verhindert !</p> <p>18. Ampeln nachts (bsp. von 21 Uhr bis 7 Uhr) generell auf Alles-Rot-/Pförtner Funktion umstellen → Ziel: Sicherstellung eines StVO konformen, langsam fahrenden Verkehrs (leise u.sicherer) insbesondere in den Nachtstunden</p> <p>19. Kommunikation der LkW- Durchfahrverbote an Navigationssystem/Softwarehersteller → Ziel: Sicherstellung von aktuelle Daten in Navis, damit LkW Fahrer Bescheid wissen</p> <p>20. Regelmäßige, abgestimmte Kontrollen der LkW – Durchfahrverbote mit Nachbargemeinden Ditzingen u. Rutesheim (an den 4 BAB-Anschlussstellen) → Ziel: Einhaltung der Durchfahrverbote mit effizienten und effektiven Kontrollen</p> <p>21. Kommunikation an lokale Radiosender (bsp. Antenne 1) , dass Hinweise zu Geschwindigkeitskontrollen in Leonberg u.Teilorte nicht mehr veröffentlicht werden dürfen → Ziel: Wirkung von Verkehrsüberwachungen soll nicht abgeschwächt werden</p> <p>22. Umgehungsstraßen (siehe bsp. Rutesheim, Magstadt, Hirschlanden) → Ziel: Verkehr um und nicht in Ortschaften führen und Bund verpflichtet zu sinnvoller, offizieller Autobahnbedarfsumleitung</p>		


Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
5	<p>Anwohner aus der Annette-Kolb-Straße</p> <p>07.11.2015 per E-Mail</p> <p>An das Stadtplanungsamt Leonberg</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>mit großem Interesse haben wir heute (7.11.2015) in der LKZ gelesen, dass der Lärmschutz in den Fokus gelangt. Wir sind in der zweiten Reihe Anwohner an der Feuerbacher Straße. Den Straßenlärm hören wir sehr deutlich und haben demnach ein großes Interesse an den Verbesserungen. Für die weiteren Überlegungen wollen wir folgende Punkte einbringen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ein generelles Tempolimit auf 30 oder 40 km/h in der Feuerbacher Str. (und der weiteren B295) ist sehr empfehlenswert. Das hätte auch einen Einfluss auf die Feinstaubwerte. Tagsüber fahren die Fahrzeuge stadteinwärts aufgrund des Verkehrsaufkommens selten schneller als 40 km/h auf der Feuerbacher Straße. Ein Tempolimit, das nur tagsüber gilt, hätte demnach kaum einen Einfluss auf den Lärmpegel. Ein generelles Limit (tags und nachts) wäre aus unserer Sicht sehr sinnvoll. Stadtauswärts beschleunigen die Fahrzeuge etwa ab der Einmündung der Haldenstraße auf deutlich über 50 km/h. Stationäre oder mobile Tempokontrollen würden für eine konstantere Einhaltung der Verkehrsregeln sorgen. Leonberg scheint uns diesbezüglich sehr zurückhaltend zu sein. - Für eine genauere Datenbasis könnte es sinnvoll sein, das Tempo der Autos zu messen (die mobilen Tempoanzeigen dokumentieren doch die Geschwindigkeiten?). Ein sehr guter Platz wäre dafür auf der Feuerbacher Straße stadtauswärts bei oder kurz vor der Fußgängerampel. <p>Wir hoffen auf Ihre Aktivitäten und stehen selbstverständlich für Rückfragen gerne zur Verfügung.</p> <p>Viele Grüße</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>In der Feuerbacher Straße werden die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung teilweise überschritten, insofern handelt es sich um einen Handlungsschwerpunkt. Eine der im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen ist die Einführung von Tempo 30 in der Feuerbacher Straße, ggfs. ergänzt durch gestalterische Veränderungen im Straßenraum. Solange stationäre Blitzer im zulässigen rechtlichen Rahmen aufgestellt werden, handelt es sich bei deren Anschaffung im Ergebnis um eine primär politische Fragestellung. Hierbei ist die stadtpsychologische Komponente nicht zu vernachlässigen. Bisher setzt die Stadt Leonberg mit insgesamt guten Erfahrungen ausschließlich mobile Blitzer ein. Auch ein etwaiger Einsatz stationärer Anlagen wäre aber - aufgrund der zu erwartenden Steigerung der Bußgelder - mit entsprechender Personalmehrung bei Bußgeldstelle und ggf. Gemeindevollzugsdienst verbunden.</p> <p>Die Einhaltung dieser verkehrsrechtlichen Anordnungen soll unregelmäßig durch mobile Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen überprüft werden.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>


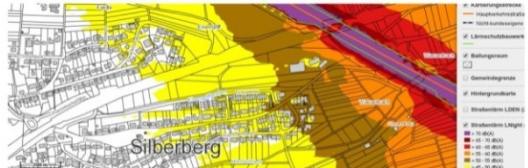
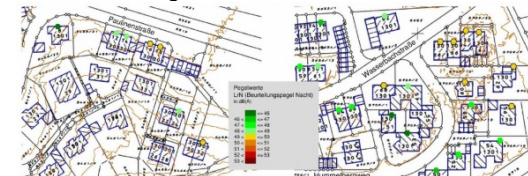
Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
6	<p>Anwohner aus der Römerstraße</p> <p>11.11.2015</p> <p>beschreibt: Es herrscht in der Römerstraße starker und zu schneller Verkehr, rückwärts ausfahren in die Römerstraße auf Grund des starken und zu schnellen Verkehrs ist gefährlich und schwierig. Busse und Lastwagen verursachen Lärm.</p> <p>regt an: Ausweitung Tempo 30 bis Obi-Kreisel</p> <p>bemängelt: Die Anlieferung der umliegenden Geschäfte findet durch Parken der Anlieferungsfahrzeuge auf Rad- und Fußwegen oder auch auf der Straße statt. Hierdurch entstehen immer wieder längere Staus.</p> <p>aufgenommen 11.11.2015, Stefan Rosenbauer</p>	<p>Herr [REDACTED] und weitere</p> <p>Trotz des hohen Verkehrsaufkommens sind dem Ordnungsamt keine Gefahrenstellen bekannt. Gem. § 45 (9) Satz 1 StVO dürfen Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund besondere Umstände zwingend geboten ist (Gefahrenlage). Es sind beidseitig gut ausgebaute Gehwege und Querungsmöglichkeiten vorhanden, keine Gefahrenlage bekannt Kontrollen durch den Vollzugsdienst finden innerhalb der regulären Überwachung statt.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
7a	<p>Anwohner aus der Paulinenstraße</p> <p>Leonberg, 14.11.2015 Lärmaktionsplan 2015</p> <p>Sehr geehrter Herr [REDACTED], nochmals vielen Dank für die gute und ausführliche Darstellung im Internet zum Entwurfsstand des Lärmaktionsplans 2015 für Leonberg. Inzwischen konnte ich mich damit etwas näher beschäftigen und naturgemäß interessiert mich mein Wohnort Silberberg ganz besonders. Beim Studium der Karten stellen sich für mich inhaltliche Detailfragen (siehe Anlage). Ich würde mich sehr freuen, wenn Sie mir bei deren Aufklärung weiterhelfen könnten, bevor ich meine Stellungnahme zur Lärmaktionsplanung insgesamt schreibe. Mit freundlichem Gruß</p> <p><u>Anlage</u> Für die weitere Diskussion der Belastung des Ortsteils Leonberg-Silberberg werden zwei exponierte Wohngebäude ausgewählt (→ Abb. 1): Paulinenstr. 18 und Hummelbergweg 62.</p>  <p><small>Abbildung 1: Lageplan Leonberg-Silberberg mit BAB A8 und Bahnlinie (Quelle: Open Street Map)</small></p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung 2015 wurde die nächtliche Belastung von der Autobahn A8 gemäß RLS 90 berechnet und kartiert (→ Abb. 2): Die Paulinenstr. 18 liegt am Übergang der Färbung weiß → gelb, was laut Legende einer Belastung durch einen mittleren nächtlichen Lärmpegel in Höhe 45 dB(A) entspricht. Der Hummelbergweg 62 liegt mitten im gelben Bereich und ist somit rechnerisch einem Pegel von 47 dB(A) ausgesetzt. Bekanntlich war bei dem im Jahr 2008 eröffneten sechsstreifigen Ausbau der Autobahn ein gesetzlicher Grenzwert für den nächtlichen Lärmpegel in Höhe von 49 dB(A) einzuhalten. Die vorliegende Lärmkarte legt somit nahe, dass der Grenzwert aktuell eingehalten wird.</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>Die verwendeten Lärmkarten sind aus den momentan aktuellsten Daten (Verkehrszahlen, Straßenbelag, Steigung, Lärmschutteinrichtungen, Topografie, Einwohnerdaten usw.) nach den aktuellen technischen und gesetzlichen Grundlagen von einem Fachbüro hergestellt worden. Für die Lärmaktionsplanung sind alleine diese aktuell erzeugten Lärmkarten maßgeblich. Die Datengrundlagen alter Lärmkarten sind nicht identisch mit den aktuell verwendeten Karten.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

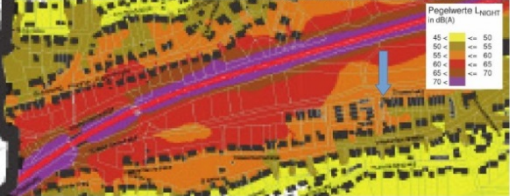
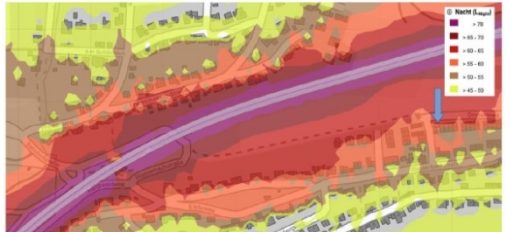
Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	 <p>Abbildung 2: Lärmaktionsplanung 2015, Autobahnlärm nachts gemäß RLS 90 (Quelle: Stadt Leonberg, Karte 2)</p> <p>Die LUBW stellte eine Lärmkartierung für das Jahr 2012 bereit (→ Abb. 3): Dort liegt die Paulinenstr. 18 eher in der Mitte des gelben Bereichs bei 47 dB(A) und der Hummelbergweg 62 im ockerfarbenen Gebiet bei 52 dB(A), was den Grenzwert verletzt.</p>  <p>Abbildung 3: Umgebungslärmkartierung 2012 der LUBW, nächtlicher Autobahnlärm (Quelle: interaktive Karte LUBW)</p> <p>Das Regierungspräsidium Stuttgart legte im Januar 2011 eine Berechnung des nächtlichen Autobahnlärms gemäß RLS 90 für einzelne, ausgewählte Wohngebäude in Silberberg vor. Der Farbcode für den Lärmpegel unterscheidet sich von den obigen Lärmkarten. Die Paulinenstr. 18 und der Hummelbergweg 62 sind beide gelb gekennzeichnet, was einem Pegel zwischen 49 und 50 dB(A) entspricht und eine Grenzwertüberschreitung dokumentiert.</p>  <p>Abbildung 4: Lärmberechnung nach RLS 90 aus dem Jahr 2010 (Quelle: Regierungspräsidium Stuttgart, 2011)</p> <p>Im Rahmen der 1995 durchgeführten Planfeststellung des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A8 wurden Lärmprognosen erstellt mit einem Planungshorizont bis 2010. Die damalige Erwartung war, dass bis mindestens 2010 der Lärmgrenzwert (49 dB(A) nachts) an den Wohngebäuden eingehalten wird. Dies scheint aktuell jedoch nicht mehr der Fall zu sein, wenn man den Berechnungen des Regierungspräsidiums Stuttgart aus dem Jahre 2010 und der Lärmkartierung der LUBW aus dem Jahr 2012 Glauben schenken will. Merkwürdigerweise zeigt aber die Lärmkartierung im Rahmen der Lärmaktionsplanung 2015 wieder eine knappe Grenzwerteinhaltung. Messungen von Bürgern zeigten hingegen</p>	<p>1. Die flächenhaften Lärmkarten der LUBW und der Fa. SoundPLAN unterscheiden sich in manchen Bereichen. Die LUBW hat alle Lärm-</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Grenzwertverletzungen (Quelle: abgestimmtes Protokoll, Fachgespräch RPSam12.01.2011). All diese Abweichungen sind somit entscheidend für die Einhaltung des gesetzlichen Grenzwertes beim Ausbau der BAB A8 und werfen mehrere relevante Fragen auf:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Welche Genauigkeit haben Berechnungen nach RLS 90? Da sich weder Topographie noch Verkehrsbelastung der BAB A8 zwischen 2010 und 2015 signifikant verändert haben und die berechneten Werte um 5 dB(A) voneinander abweichen, liegt die Vermutung nahe, dass entweder solche Berechnungen nach RLS 90 aufgrund ihrer inhärenten Ungenauigkeiten zur Bewertung der Einhaltung von Grenzwerten ungeeignet sind oder dass bei den Berechnungen zur Lärmaktionsplanung 2015 Ungenauigkeiten oder Fehler vorgekommen sind. 2. Liegen den Berechnungen des Regierungspräsidiums 2010, der LUBW 2012 und der Stadt Leonberg 2015 dieselben Prämissen zugrunde? (Gemeint ist damit: gleiche Topographiemodelle, gleiche Abminderungsfaktoren für den offenporigen Straßenbelag, gleiche Geographiedaten für die Verlegung der bekanntlich unterschiedlich lärmindernden Straßenbeläge (OPA/ Splittmastix), usw.) 3. Welches der drei Berechnungsergebnisse hält die Stadt Leonberg für die Paulinenstr. 18 und den Hummelbergweg 62 für zutreffend? (das des Regierungspräsidiums aus 2010, das der LUBW aus 2012 oder das der Stadt Leonberg aus 2015) 4. Welche fachlichen Gründe führen die Stadt Leonberg zu dieser Bewertung? 5. Angesichts einer Berechnungsunsicherheit von 5 dB(A): Beabsichtigt die Stadt Leonberg diese Unsicherheit zugunsten der Bürger zu berücksichtigen bei der Ermittlung der Anzahl der Betroffenen im Rahmen der Lärmaktionsplanung? <p>Die Bahnlärmkarten aus verschiedenen Quellen werfen ähnliche Fragen auf: An den Reihenhäusern Drosselweg 54-66 weist die Karte der Stadt Leonberg (→ Abb. 5) einen Pegel von 55 dB(A) aus, während das Eisenbahnbundesamt 60 dB(A) zeigt (→ Abb. 6). Warum?</p>	<p>karten für Baden-Württemberg berechnet. Die Datenerhebung der LUBW hat nicht den Genauigkeitsgrad, der für die Erstellung der Lärmkarten für die Stadt Leonberg von der Firma SoundPLAN verwendet wurde. Besonders im Bereich Silberberg weist das uns von der LUBW zur Verfügung gestellte Geländemodell grobe Unstimmigkeiten gegenüber dem Straßenverlauf und der tatsächlichen Topographie auf. Wir gehen daher davon aus, dass insgesamt unsere Berechnungen deutlich genauer sind als die der LUBW. Zudem wurden aktuellere Verkehrszahlen verwendet.</p> <p>Ein Fehler in den SoundPLAN-Daten wurde erkannt: Lärmarm Asphalt über Wassertalbrücke. Dieser Fehler ist mittlerweile behoben und eine Neuberechnung wird stattfinden.</p> <p>2. Die Daten aus der Planfeststellung können nicht mit den Daten des Lärmaktionsplanes verglichen werden: Die Planfeststellung verwendet z.B. Verkehrsprognosewerte, die mit den aktuellen Werten nicht übereinstimmen. Eine Lärmaktionsplanung ist daher nicht dazu geeignet, ein Planfeststellungsverfahren zu überprüfen. Was die Vergleichbarkeit der Lärmkartierung der LUBW und der jetzigen betrifft, liegen wie unter 1. bereits ausgeführt, der Lärmkartierung von 2010 sowohl ein deutlich groberes Geländemodell als auch andere Verkehrszahlen zugrunde. Daher treten Differenzen auf.</p> <p>3. Auch wenn die von der LUBW ermittelten höheren Werte als Beurteilungsgrundlage herangezogen würden, wäre der Silberberg deutlich unter jeglichen Auslösewerten nach Kooperationserlass. Es sei darauf hingewiesen, dass wir uns nicht in einem Planfeststellungsverfahren befinden. Die Grenzwerte der 16. BImSchV oder die städtebaulichen Orientierungswerte der DIN 18005 sind für das Verfahren rein informativ – es gelten die Werte aus dem „Kooperationserlass“. Doch selbst ein Nachweis im LAP für einen Handlungsbedarf nach Kooperationserlass führt nicht zur Möglichkeit, einen Lärmschutz rechtlich einzufordern.</p> <p>Die veröffentlichten Daten des Eisenbahnbundesamtes wurden nach den Vorläufigen Berechnungsmethoden für Umgebungslärm an Schienen (VBUSch) gemäß EU-Richtlinie berechnet. Diese Karten dienen der Dokumentation (für die EU) und für die Feststellung, wo Lärmschwerpunkte liegen. Für den Nachweis der Gebäude, die über den Richtwerten der Lärmisanierung liegen, sind Berechnungen nach der in Deutschland vorge-</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	 <p>Abbildung 5: nächtliche Bahnärmkarte Silberberg aus Lärmaktionsplanung 2013 (Quelle: Stadt Leonberg, Karte 4)</p>  <p>Abbildung 6: Bahnärmkartierung Eisenbahnbundesamt (Quelle: interaktive Karte EBA)</p>	<p>schriebenen Rechenrichtlinie SCHALL 03 durchzuführen. Die für die Berechnungen verwendeten, aktuellen Verkehrsdaten wurden vom Eisenbahnbundesamt übermittelt. Daher:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die unterschiedlichen Berechnungsmethoden führen zu Abweichungen der Ergebnisse. 2. Die Ergebnisse nach der deutschen Rechenrichtlinie SCHALL 03 sind notwendig als Information für das Eisenbahnbundesamt, wo Lärmsanierung erforderlich ist. <p>Die Festlegung über Art und Umfang der Maßnahmen (z.B. Schienendämpfer oder besonders überwachtes Gleis (BÜG) etc.) und der Zeitraum der Umsetzung der Maßnahmen liegen im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahnbundesamtes (freiwillige Leistung des EBA). Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird jedoch selbstverständlich auf die Dringlichkeit einer Maßnahmenumsetzung hingewiesen.</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
7b	<p>Anwohner aus der Paulinenstraße</p> <p>Leonberg, 21.11.2015 Lärmaktionsplan 2015</p> <p>Sehr geehrter Herr [REDACTED],</p> <p>vielen Dank für Ihre zeitnahe Antwort, in der Sie schreiben, "dass es das Ziel der Lärmaktionsplanung ist, den Lärm der am stärksten Belasteten zu vermindern". Dem wird jeder zustimmen. Unser Wohnhaus zählt übrigens zu den stärker belasteten in Leonberg: laut Lärmkartierung 2015 sind wir nachts einem Bahnlärmpegel von 65 - 70 dB(A) und einem Autobahn-lärmpegel von über 45 dB(A) ausgesetzt. Berechnungen hin oder her: Die Dauerbeschallung von der Autobahn empfinden wir subjektiv als erheblich belastender als den Bahnlärm.</p> <p>Wenn nun andere offizielle Berechnungen, die älter als die Lärmaktionsplanung 2015 sind, deutlich erhöhte Ergebnisse zeigen und eine (zumindest in naher Zukunft absehbare) Verletzung des gesetzlichen Grenzwertes von 49 dB(A) implizieren, dann erscheint mir eine Berücksichtigung im Rahmen der Lärmaktionsplanung zwingend. Die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben muss schließlich ebenfalls zu den Zielen der Lärmaktionsplanung gehören.</p> <p>Darüber hinaus ist die Frage nach der (Un-)Genauigkeit der von der Stadt vorgelegten Berechnungen auch für viele andere Leonberger Mitbürger relevant: Wenn es Abweichungen von bis zu 5 dB(A) gibt, dann doch sicher nicht nur dort, wo ich wohne. 5 dB entsprechen einer Verdreifachung der Verkehrszahlen und stellen somit eine kritische Abweichung dar. Solange die Ursachen dieser Abweichung nicht genauer verstanden sind, ist von einem flächendeckenden Problem auszugehen. Dies würde die Anzahl der Betroffenen in Leonberg deutlich erhöhen.</p> <p>Ihrer Antwort entnehme ich, dass die Stadtverwaltung das vorliegende Lärmmodell als ausschlaggebend für die Lärmaktionsplanung betrachtet. Deswegen werde ich mit getrenntem Schreiben beim ausführenden Ingenieurbüro erfragen, inwiefern sich die Prämissen für die verschiedenen zurückliegenden Berechnungen unterscheiden und worauf die Abweichungen zurückgeführt werden.</p> <p>Mit freundlichem Gruß</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>Lärm wird von den Menschen als unterschiedlich belastend empfunden, die Lärmaktionsplanung orientiert sich allerdings an objektiven Gegebenheiten.</p> <p>Gesetzliche Vorgaben müssen nach Maßgabe der jeweiligen Gesetze beachtet werden. Die Lärmaktionsplanung beruht auf der Umgebungslärmrichtlinie der EU und der daraus abgeleiteten nationalen Gesetzgebung.</p> <p>Die verwendeten Lärmkarten sind aus den momentan aktuellsten Daten (Verkehrszahlen, Straßenbelag, Steigung, Lärmschutzeinrichtungen, Topografie, Einwohnerdaten usw.) nach den aktuellen technischen und gesetzlichen Grundlagen von einem Fachbüro hergestellt worden. Für die Lärmaktionsplanung sind alleine diese aktuell erzeugten Lärmkarten maßgeblich.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
7c	<p>Anwohner aus der Paulinenstraße</p> <p>Leonberg, 06.12.2015 Lärmaktionsplan 2015</p> <p>Sehr geehrter Herr [REDACTED],</p> <p>vielen Dank für Ihre zeitnahe Antwort via e-Mail¹ vom 02.12.2015 auf meine Anfrage² gemäß UIG an Fa. SoundPLAN vom 21.11.2015. Ich freue mich, dass die Stadtverwaltung die Verantwortung für die Richtigkeit der Berechnungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung³ selbst übernehmen möchte. Gerne wende ich mich deshalb mit meinen weiteren Anliegen direkt an Sie. Im Folgenden kennzeichne ich Anträge gemäß §3 des Umweltinformationsgesetzes mit der Abkürzung AUIG und Stellungnahmen zum Entwurf der Lärmaktionsplanung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung mit der Abkürzung SLAP.</p> <p>Sie schreiben¹: „Im Bereich Leo West (inklusive der Wasserbachbrücke) ist fälschlicherweise mit durchgehendem OPA gerechnet worden. Dieser und andere uns während des Verfahrens bekannt gewordene Sachverhalte werden im weiteren Verfahren berücksichtigt durch eine Neuberechnung korrigiert.“</p> <p>1. Bis zu welchem Termin können Sie eine korrigierte Lärmberechnung vorlegen? SLAP: Die Korrekturen sind so rechtzeitig und in geeigneter Form an Bürger und Gemeinderäte bekannt zu geben, dass im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung an der Lärmaktionsplanung eine fundierte Stellungnahme möglich ist.</p> <p>2. Was meinen Sie mit "andere uns während des Verfahrens bekannt gewordene Sachverhalte"?</p> <p>AUIG: Ich beantrage sämtliche Informationen darüber, welche neu bekannt gewordenen Sachverhalte Korrekturen an Lärmberechnungen oder Betroffenen- zahlen notwendig machen, an welchen Orten solche Korrekturen stattfinden und wie stark korrigiert werden muss.</p> <p>3. Sie schreiben: „die Genauigkeit von Lärmberechnungen nach RLS-90 liegt innerhalb der zu- lässigen Toleranzgrenzen“. Die beigelegte Konformitätserklärung des Software-Herstellers SoundPLAN gibt über diese jedoch</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>Der Lärmaktionsplan wird nach der Auslage weiter bearbeitet und konkretisiert. In diesem Rahmen wird auch eine Neuberechnung der Lärmkarten unter Berücksichtigung neuer Erkenntnisse z.B. aus den Stellungnahmen der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange erfolgen.</p> <p>Die flächenhaften Lärmkarten der LUBW und der Fa. SoundPLAN unterscheiden sich in manchen Bereichen. Die LUBW hat alle Lärmkarten für Baden-Württemberg berechnet. Die Datenerhebung der LUBW hat daher nicht den Genauigkeitsgrad, der für die Erstellung der Lärmkarten für die Stadt Leonberg von der Firma SoundPLAN verwendet wurde. (Allein die Datenerfassung beanspruchte 2 Mannmonate). Besonders im Bereich Silberberg weist das uns von der LUBW zur Verfügung gestellte Geländemodell grobe Unstimmigkeiten gegenüber dem Straßenverlauf und der tatsächlichen Topographie auf. Wir gehen daher davon aus, dass insgesamt unsere Berechnungen deutlich genauer sind als die der LUBW. Die Lärmkarten sind zudem aus den momentan aktuellsten Daten (Verkehrszahlen, Straßenbelag, Lärmschutzeinrichtungen, Topografie, Einwohnerdaten usw.) nach den aktuell technischen und gesetzlichen Grundlagen erstellt worden.</p> <p>Dennoch sind auch wir nicht unfehlbar: Auf der Wasserbachtalbrücke war offener Asphalt angesetzt. Dieser Fehler ist mittlerweile behoben.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Beantwortung der UIG-Anfrage erfolgt außerhalb des Beteiligungsverfahrens.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>wenig Aufschluss. AUIG: Ich beantrage Mitteilung der konkreten Zahlenwerte für o.g. Toleranzgrenzen.</p> <p>4. In meinem Antrag² wurde für den Ortsteil Silberberg nachgewiesen, dass unterschiedliche Lärmberechnungen um bis zu 5 dB voneinander abweichen. Im Anhang dieses Schreibens wird gezeigt, dass eine derartige Streuung auch andernorts⁴ auftritt. Abweichungen in Höhe 5 dB sind sehr hoch, denn sie entsprechen einer Verdreifachung der Verkehrszahlen. Wenn solche Abweichungen vielerorts im Stadtgebiet zu beobachten sind, dann erscheint die ermittelte Anzahl vom Lärm Betroffenen flächen- deckend fehlerhaft. SLAP: Falls SoundPLAN keine signifikant verbesserte Berechnungsgenauigkeit nachweisen kann, so empfehle ich, im Rahmen der Lärmaktionsplanung zugunsten der betroffenen Bürger eine Sicherheitsmarge in Höhe von 5 dB(A) für Berechnungsunsicherheiten auf die Berechnungsergebnisse aufzuschlagen, um Fehleinschätzungen methodisch zu vermeiden.</p> <p>5. Auf meine zweite Frage im Antrag² vom 21.11.2015 „Auf welche Ursachen führt Sound- PLAN die o.g. Abweichungen zurück?“ antworten¹ Sie qualitativ, dass „Abweichungen ... an unterschiedlichen Eingangsparametern liegen“. Sodann geben Sie mehrere Eingangsparameter in Form von allgemeinen Überschriften, jedoch nicht quantitativ an. Einige davon lassen die Vermutung zu, dass wesentliche Einflussfaktoren unterschätzt worden sein könnten, was zu weiteren Ergebnisfehlern führen kann:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wenn beispielsweise eigene Seitenradarmessungen von Dez. 2014 bis Feb. 2015 zur Ermittlung von Verkehrszahlen eingeflossen sind, so ist mit Sicherheit davon auszugehen, dass unrealistisch niedrige Schwerverkehrsanteile angesetzt wurden: bekanntlich werden viele Baustellen in den Wintermonaten geschlossen und der dadurch verursachte Schwerverkehr bleibt aus. An welchen Tagen wurden wie viele Fahrzeuge welcher Art gemessen? • Analoges gilt für Auswertungen von Ampelschleifen Nov. 2014 bis Jan. 2015. • Die Auswertung einer Karte des LKW-Durchfahrverbotes zum Zwecke der Lärmberechnung führt mit hoher Wahrscheinlichkeit ebenfalls zu Fehleinschätzungen, weil das Durchfahrverbot erfahrungsgemäß⁵ nicht eingehalten wird. 	<p>Die Lärmermittlung erfolgt nach den gesetzlichen Grundlagen, diese sehen keinen Zuschlag vor.</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>• Die „Karte des RP mit Erläuterungen zu den Höchstgeschwindigkeit auf den Autobahnen“ ist mir leider nicht bekannt. Ich weiß jedoch, dass auf Strecken ohne Tempolimit Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h angesetzt wird. Das ist (aus eigener Erfahrung gesprochen) unrealistisch. Im letzten Blitzmarathon wurden bei Leonberg Fahrer mit über 200 km/h gemessen.</p> <p>AUIG: Ich beantrage ergänzend zum vorliegenden Vorentwurf der Lärmaktionsplanung für Leonberg vom 23.09.2015 Bereitstellung der Lärmberechnungen mit Dokumentation sämtlicher Eingangsparameter, sowie Berechnungsergebnissen einschließlich Fassadenpegel. Weiterhin beantrage ich, dass diese umfangreichen Unterlagen im Internet zum Download angeboten werden.</p> <p>5. Auf meine vierte Frage vom 21.11.2015 „Welches der Berechnungsergebnisse hält Sound- PLAN für die Paulinenstr. 18, für den Hummelbergweg 62 und den Drosselweg 54 - 66 für zutreffend und welche nachvollziehbaren fachlichen Gründe führen zu dieser Einschätzung?“ antworten Sie „Für die Lärmaktionsplanung ist das jetzt auf aktuellen Daten aufgebaute Rechenmodell verbindlich“. Dass Sie Ihr Modell als verbindlich erachten, ist für mich selbstverständlich nicht überraschend. Die Frage jedoch, welche Berechnungsergebnisse zutreffen und eine nachvollziehbare Begründung dafür, bleibt offen. SLAP: Transparenz der Zahlen, sowie die Methodik von deren Ermittlung sind eine notwendige Voraussetzung für die Akzeptanz der Bürger. Die Höhe der Abweichungen von rund 5 dB, die einem Faktor drei bei den Verkehrszahlen entspricht, ist unakzeptabel.</p> <p>6. Ich fragte² „Warum führen aktuelle oder demnächst absehbare Überschreitungen gesetzlicher Grenzwerte ... zu keinen Maßnahmen im Lärmaktionsplan?“ Sie antworten darauf¹ „In Deutschland gibt es ... zahlreiche gesetzliche Grundlagen für den Lärmschutz. In unserem Lärmaktionsplan werden Maßnahmen für die am stärksten Betroffenen vorgeschlagen (d.h. bei Belastungen über 70/60 bzw. 73/63 dB). Diese Werte lehnen sich an den Kooperationserlass der Landesregierung an. Die zulässigen Lärmwerte z.B. beim Aus- und Neubau von Straßen haben eine völlig andere gesetzliche Grundlage und andere Werte und sind daher nicht heranzuziehen“. Für den Ausbau der BAB A8 musste und muss in den Wohngebieten der gesetzliche Grenzwert⁶ von 49 dB(A) nachts eingehalten werden. SLAP: Gerne können Sie den Kooperationserlass der Landesregierung oder andere Regeln heranziehen. Das entbindet die Stadtverwaltung jedoch kei-</p>	<p>Die Geschwindigkeit von 130 km/h ist eine Durchschnittsgeschwindigkeit und nach RLS-90 die Obergrenze der für die Berechnung anzusetzenden Geschwindigkeit.</p> <p>Es handelt sich hier um eine Lärmaktionsplanung und nicht um ein Planfeststellungsverfahren. Eine Dokumentation der Eingangsparameter für sämtliche Straße ist bereits veröffentlicht. Die Darstellung sämtlicher berechneter Fassadenpegel ist innerhalb einer Lärmaktionsplanung nicht vorgesehen.</p> <p>5. Für die Akzeptanz in der Bürgerschaft ist vor allem wichtig, dass sie davon ausgehen kann, dass das Verwaltungshandeln nicht der Verwirklichung von Einzelinteressen dient, sondern auf Basis von Gleichbehandlung auf gesetzlicher Grundlage stattfindet. Dies ist hier der Fall.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>nesfalls davon, zuförderst Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte in ihrer Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen. Die Stadtverwaltung ist verpflichtet zum Wohle ihrer Bürger zu handeln: wenn also Anwohner ein Anrecht auf Lärmschutz haben (könnten), dann muss die Stadtverwaltung im Rahmen ihrer Lärmaktionsplanung bereits bestehende oder zukünftig absehbare Überschreitungen gesetzlicher Grenzwerte berücksichtigen und mit Maßnahmen belegen. Dies folgt übrigens nicht nur aus dem Amtseid des Oberbürgermeisters, sondern auch aus den einschlägigen Bestimmungen⁷ des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der EU-Umgebungslärmrichtlinie. AUIG: Ich beantrage die Übermittlung einer Liste sämtlicher Wohngebäude im Stadtgebiet Leonberg, wo gültige gesetzliche Lärmgrenzwerte [z.B. 49 dB(A) nachts nach Ausbau der BAB A8] aktuell oder gemäß Prognose zukünftig überschritten werden.</p> <p>7. Der vorliegende Entwurf der Lärmaktionsplanung für Leonberg ist formal unvollständig⁸, da eine strategische Umweltprüfung mit Umweltbericht und grundsätzlicher Auseinandersetzung fehlt. Inhaltlich mangelt es an jeglichen strategischen Komponenten. Man erkennt dies bereits daran, dass zwar Lärmkarten für die gegenwärtige Lärmbelastung vorgelegt werden, aber keinerlei Prognosen für zukünftige Immissionen enthalten sind, welche sich durch absehbare Zunahmen der Verkehrszahlen ergeben. Bekannt⁹ ist beispielsweise eine vom Regierungspräsidium Stuttgart prognostizierte massive Zunahme des Schwerverkehrs auf der BAB A8 von 22.824 Fahrzeugen pro Tag auf 38.650 zwischen den Jahren 2010 und 2025. Welche Auswirkung hat eine solche Zunahme um 70% auf die Lärmbelastung unserer Stadt? Der Lärmaktionsplan schweigt sich dazu aus und keinerlei Schutzmaßnahmen werden vorgeschlagen. SLAP: Die Attraktivität der Stadt Leonberg im Wettbewerb mit stark aufstrebenden Nachbargemeinden steht und fällt unter anderem damit, dass die Bürger davon überzeugt werden (können), dass die Stadtverwaltung aktiv und strategisch an der Verbesserung der Lebensverhältnisse arbeitet. Ich empfehle daher eine Stärkung der strategischen, in die Zukunft gerichtete Komponente der Lärmaktionsplanung und die Ausrichtung der Maßnahmen an Prognosen.</p> <p>8. Es gibt zwar viele unterschiedliche Zielwerte für den Lärmschutz. Die Norm DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“¹⁰ empfiehlt als Orientierungswerte für Wohngebiete $L_{day} = 55$ dB(A) und $L_{night} = 45$ dB(A). SLAP: Keine Lärmaktionsplanung sollte den von sachverständigen Experten in einer Norm niedergelegten Stand der Technik leichtfertig ignorieren. Ich empfehle daher der Stadtverwaltung die Anzahl der von Lärmimmissionen Betroffenen auf Basis der Orientierungswerte aus der DIN 18005 zu</p>	<p>Solche Listen liegen der Stadt nicht vor, sie hätten auch keine rechtliche Bedeutung</p> <p>7. Die Lärmaktionsplanung entspricht nicht nur formal und inhaltlich den gesetzlichen Anforderungen, sie geht auch in weiten Teilen erheblich darüber hinaus.</p> <p>Im Rahmen des erst kurz zurückliegenden Ausbaus der A8 wurden umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt, die ein vergleichsweise hohes Schutzniveau sichern. Die Prognose, die den Maßnahmen zugrunde gelegt wurde kann im Zeitraum von 30 Jahren nach Verkehrsfreigabe überprüft werden. Bei der letzten Überprüfung wurden keine Überschreitungen ermittelt. Lärmaktionsplanungen werden im 5-jährlichen Turnus durchgeführt und orientieren sich jeweils am aktuell vorhandenen Verkehr.</p> <p>8. Es wird weiter an den bisherigen Auslösewerten festgehalten.</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>ermitteln. Unsere Lärmaktionsplanung muss ehrgeizig angelegt sein.</p> <p>9. Im Anhang wird gezeigt, dass sich die Berechnungen des Schienenlärms nach europäischem und deutschem Recht, also nach VBUSCH und Schall 03, mancherorts um 5 dB unterscheiden. Nach deutschem Recht darf ein Schienenbonus in Höhe von weiteren 5 dB von den berechneten Werten in Abzug gebracht werden. Allerdings wird der Schienenbonus derzeit abgeschafft. SLAP: Zum Wohle der Bürger ist bei Ermittlung von Schutzmaßnahmen der jeweils höchste der drei Lärmwerte (Berechnung nach VBUSCH, nach Schall 03 mit/ohne Schienenbonus) anzusetzen.</p> <p>1 MailderStadtverwaltungLeonbergvom02.12.2015 2 AntraggemäßUIGanFa.SoundPLANvom21.11.2015 3 ÖffentlicheAuslegung:EntwurfderLärmaktionsplanung, u.a. mit den SoundPLAN-Lärmkarten 4 Diese Orte sind nicht betroffen vom oben zitierten Fehler bei Silberberg („fälschlicherweise mit durchgehendem OPA gerechnet“). Dies kann eigentlich nur zwei Gründe haben: entweder die Berechnungen basieren auch andernorts auf weiteren falschen Prämissen oder die Genauigkeit der eingesetzten Methoden ist unzureichend. Wie dem auch sei: die SoundPLAN Berechnung erscheint wenig belastbar. 5 insbesondere bei Stauungen auf der Autobahn, aber auch sonst. 6 16.BImSchV,§2 7 Gemäß BImSchG §47c Abs. 2 gilt: <i>“Die Lärmkarten haben den Mindestanforderungen des Anhangs IV der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. EG Nr. L 189 S. 12) zu entsprechen und die nach Anhang VI der Richtlinie 2002/49/EG an die Kommission zu übermittelnden Daten zu enthalten”</i>. Im Annex IV der Umgebungslärmrichtlinie wird verlangt: <i>“Auf einer strategischen Lärmkarte werden Daten zu folgenden Aspekten dargestellt: [...] Überschreitung eines Grenzwerts”</i>. Dies hat die Firma SoundPLAN bislang versäumt. 8 In Anlage 3 des UVP-Gesetzes werden unter der Ziffer 2.1 „Lärmaktionspläne nach §47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ aufgeführt. Somit bedürfen Lärmaktionspläne gemäß §14b Abs. 1 Nr. 2 UVP-Gesetz einer strategischen Umweltprüfung (SUP). 9 Drucksache2014P16derStadtLeonberg, Ziffer 3.1, dritter Absatz 10 Die DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ stellt fest „Bei Beurtei-</p>	<p>9. Der Schienenlärm wurde auf Basis der aktuellen Zugbelegung und nach den aktuellsten gesetzlichen Grundlagen ermittelt. Ein Zuschlag ist nicht vorgesehen.</p>	

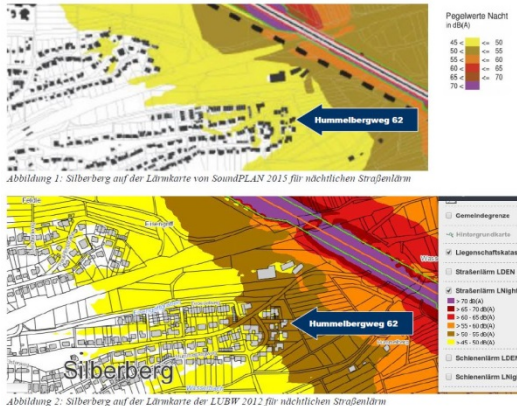
Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p><i>lungspegeln über 45 dB ist selbst bei nur teilweise geöffnetem Fenster ungestörter Schlaf häufig nicht mehr möglich“</i></p> <p><u>Zusammenfassung der Stellungnahme zum Lärmaktionsplan (SLAP)</u></p> <p>Der vorliegende Entwurf der Lärmaktionsplanung für Leonberg weist inhaltliche und methodische Schwächen auf und erfüllt die gesetzlichen Anforderungen nur teilweise. Fehler in den Lärmkarten aufgrund fehlerhafter Prämissen sind nachgewiesen, ungeklärte Abweichungen zu älteren Lärmkarten sind auffällig. Die dadurch notwendig werdenden Korrekturen sind zügig durchzuführen und in einer weiteren Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung transparent darzustellen. Sofern sich die Ungenauigkeit in den Berechnungen nicht nachvollziehbar beheben lässt, sollte auf die Berechnungsergebnisse eine Sicherheitsmarge von 5 dB aufgeschlagen werden, weil Abweichungen in dieser Höhe nachweisbar sind. Die Stadt muss Überschreitungen gesetzlicher Grenzwerte mit entsprechenden Gegenmaßnahmen in ihre Lärmaktionsplanung aufnehmen. Dem Lärmaktionsplan mangelt es formal an der vorgeschriebenen strategischen Umweltprüfung (SUP), sowie inhaltlich an in die Zukunft gerichteten Prognosen und daraus hergeleiteten strategischen Maßnahmen. Ich empfehle als Zielwerte die Orientierungswerte für den Städtebau aus der DIN 18005 heranzuziehen.</p> <p><u>Zusammenfassung des Antrages nach §3 Umweltinformationsgesetz (AUIG)</u></p> <p>Ich beantrage sämtliche Informationen darüber, welche neu bekannt gewordenen Sachverhalte¹¹ Korrekturen an Lärmberechnungen oder Betroffenenzahlen notwendig machen, an welchen Orten solche Korrekturen stattfinden und wie stark korrigiert werden muss.</p> <p>Ich beantrage Mitteilung der konkreten Zahlenwerte für die zulässigen Toleranzgrenzen bei Lärmberechnungen gemäß RLS-90.</p> <p>Ich beantrage ergänzend zum vorliegenden Vorentwurf der Lärmaktionsplanung für Leonberg vom 23.09.2015 Bereitstellung der Lärmberechnungen mit Dokumentation sämtlicher Eingangsparameter, sowie Berechnungsergebnissen einschließlich Fassadenpegel.</p> <p>Ich beantrage die Übermittlung einer Liste sämtlicher Wohngebäude im Stadtgebiet Leonberg, wo gültige gesetzliche Lärmgrenzwerte [z.B. 49</p>	<p>siehe Stellungnahmen zu den einzelnen Punkten oben.</p> <p>siehe Stellungnahmen zu den einzelnen Punkten oben.</p>	

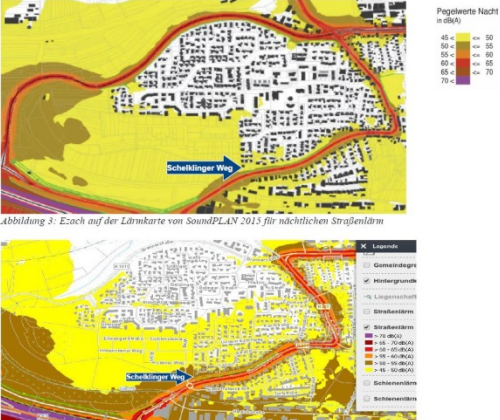
Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>dB(A) nachts nach Ausbau der BAB A8] aktuell oder gemäß Prognose zukünftig überschritten werden.</p> <p>Weiterhin beantrage ich, dass diese umfangreichen Unterlagen im Internet zum Download angeboten werden.</p> <p>Mit freundlichem Gruß</p> <p>11 wie beispielsweise die fälschliche Annahme bei der SoundPLAN-Lärmberechnung, dass auf der Wasserbachtalbrücke Flüsterasphalt liegt Anhang (<i>Schreiben 6c Anwohner aus der Paulinenstraße vom 06.12.2015</i>)</p> <p>Vergleich von Lärmkarten an einigen Lärmbrennpunkten in Leonberg Ergebnis:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Beobachtet werden an vielen Orten im Leonberger Stadtgebiet voneinander abweichende Berechnungsergebnisse in den unterschiedlichen Lärmkarten. Die Streuung beträgt schätzungsweise 5 dB. ➤ Eine Pegelerhöhung um 5 dB entspricht einer Verdreifachung der Verkehrszahlen und ist deshalb als erheblich zu betrachten. ➤ Mancherorts wird entlang der BAB A8 der gesetzliche Grenzwert in Höhe 49 dB(A), der beim Ausbau 2008 einzuhalten war, überschritten. <p>Quellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Lärmkarten¹² von SoundPLAN, erstellt im Rahmen der Lärmaktionsplanung 2015 für Leonberg ➤ interaktive Lärmkarte auf der Website der LUBW¹³ mit Lärmberechnungen 2012 <p>12 WebSite der Stadtverwaltung Leonberg zur Lärmaktionsplanung mit Downloads der Lärmkarten</p> <p>13 Lärmkartierung der LUBW 2012</p>		

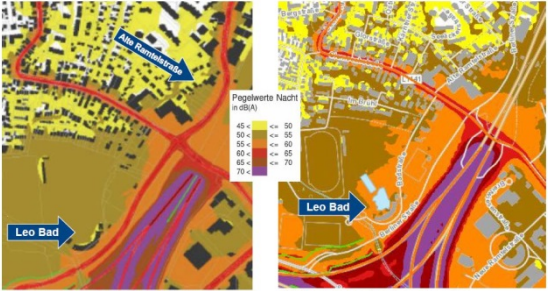
Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Fortstz. (Schreiben 6c Anwohner aus der Paulinenstraße vom 06.12.2015)</p>  <p>Abbildung 1: Silberberg auf der Lärmkarte von SoundPLAN 2015 für nächtlichen Straßenlärm</p> <p>Abbildung 2: Silberberg auf der Lärmkarte der LUBW 2012 für nächtlichen Straßenlärm</p> <p>Auf der Lärmkarte von SoundPLAN (Abb. 1) liegt ganz Silberberg unter 50 dB(A) im gelben oder unter 45 dB(A) im weißen Gebiet. Dies würde bedeuten, dass der beim im Jahr 2008 erfolgten Ausbau der Autobahn A8 einzuhaltende gesetzliche Grenzwert von 49 dB(A) tatsächlich eingehalten ist. Auf der Karte der LUBW (Abb. 2) hingegen reicht der braune Bereich oberhalb 50 dB(A) ins Wohngebiet hinein. Hummelbergweg 62: Grenzwertverletzung, sowie Abweichung der verschiedenen Karten in Höhe von rund 5 dB</p>	<p>Generell kann eine flächenhafte Lärmkarte nur qualitativ Auskunft über die Lärmsituation in einem Gebiet geben. Für eine quantitative Überprüfung der Grenzwerte wären sogenannte Beurteilungspegel an den Fassaden heranzuziehen. Diese Berechnung berücksichtigt dann z.B. nicht die Reflexion der eigenen Fassade. Zudem erfolgt sie stockwerkweise auf unterschiedlichen Höhen.</p> <p>In der vorliegenden flächenhaften Berechnung wird nur der Pegel in den Freibereichen in einer bestimmten Berechnungshöhe (hier 4 m über Gelände) dargestellt.</p> <p>Es sei auch darauf hingewiesen, dass wir uns nicht in einem Planfeststellungsverfahren befinden.</p> <p>Die Grenzwerte der 16. BImSchV oder die städtebaulichen Orientierungswerte der DIN 18005 sind für das Verfahren rein Informativ – es gelten die Werte aus dem „Kooperationserlass“. Doch selbst ein Nachweis im LAP für einen Handlungsbedarf nach Kooperationserlass führt nicht zur Möglichkeit, einen Lärmschutz rechtlich einzufordern.</p> <p>Zu den Unterschieden bei den Berechnungsergebnissen wurde bereits weiter vorne Stellung bezogen.</p>	


Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Fortstz. (Schreiben 6c Anwohner aus der Paulinenstraße vom 06.12.2015)</p>  <p>Abbildung 3: Ezach auf der Lärmkarte von SoundPLAN 2013 für nächtlichen Straßenlärm</p> <p>Abbildung 4: Ezach auf der Lärmkarte der LUBW 2012 für nächtlichen Straßenlärm</p> <p>Auf der Lärmkarte von SoundPLAN liegt fast ganz Ezach im weißen Bereich unter 45 dB(A). Auf der Lärmkarte der LUBW reicht der gelbe Bereich über 45 dB(A) weit ins Wohngebiet, obwohl die Brennerstraße nicht kartiert wurde. Die Gebäude nahe der Renningerstraße liegen über 50 dB(A) im braunen Gebiet. Abweichung Schelklinger Weg 9: 3 – 5 dB.</p>	<p>Hier wurden offenbar die Berechnungsergebnisse nach VBUS (LUBW) mit denen nach RLS-90 verglichen. Die SoundPLAN-Karte nach VBUS zeigt ebenfalls den gelben Bereich.</p>	

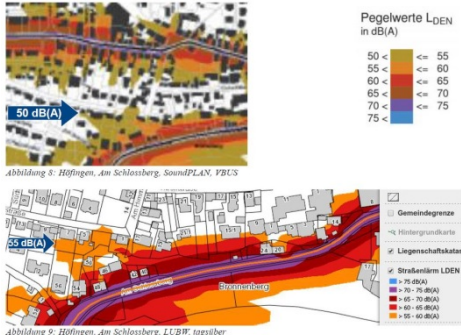
Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Fortstzg. (Schreiben 6c Anwohner aus der Paulinenstraße vom 06.12.2015)</p>  <p>Abbildung 5: Tunnelmund, SoundPLAN, nachts Abbildung 6: Tunnelmund, LUBW, nachts</p> <p>Am Tunnelmund des Engelbergtunnels liegt das Leo-Bad: Laut Lärmkarte von SoundPLAN - liegt die Belastung im braunen Bereich mit 50-55 dB(A), während die LUBW das Bad orange markiert mit 55-60 dB(A). Die Wohngebäude auf der Ostseite der Alten Ramtelstraße liegen laut SoundPLAN auf der Grenze gelb/braun bei 50 dB(A). Die LUBW zeigt hingegen 55 dB(A) am Übergang braun/orange und das obwohl dort die Lärmbelastung von der Berliner Straße nicht kartiert ist. Abweichung Leo-Bad und Alte Ramtelstraße: 3 – 5 dB.</p>	<p>Bitte ebenfalls VBUS mit VBUS vergleichen!</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Fortstz. (Schreiben 6c Anwohner aus der Paulinenstraße vom 06.12.2015)</p>  <p>Abbildung 7: Südosten Leonbergs bis Schumisberg auf der Lärmkarte der LUBW 2012 für nächtlichen Straßenlärm</p> <p>Die Wohnbebauung am Schumisberg liegt innerhalb des braunen Bereichs 50 – 55 dB(A). Der beim Ausbau der BAB A8 einzuhaltende gesetzliche Grenzwert beträgt 49 dB(A). Das Wohngebiet Heilbronner- / Tübinger- / Reutlingerstraße liegt auf der Grenze gelb/braun bei 50 dB(A). Daher ist davon auszugehen, dass der Grenzwert dort bereits heute verletzt ist oder zumindest im Rahmen einer strategischen Betrachtung in naher Zukunft überschritten wird, sobald die Verkehrszahlen und der Schwerverkehrsanteil auf der A8 durch die Inbetriebnahme des Verflechtungsstreifens steigen. Schumisberg, Tübinger- und Reutlingerstraße: Grenzwertverletzung</p>	<p>Eine flächenhafte Lärmkarte ist generell nicht geeignet, um daraus etwaige Grenzwertverletzungen abzuleiten. Die Ausbreitungsberechnung ist eine völlig andere als bei der Ermittlung eines Beurteilungspegels. Siehe Ausführung weiter vorne.</p>	

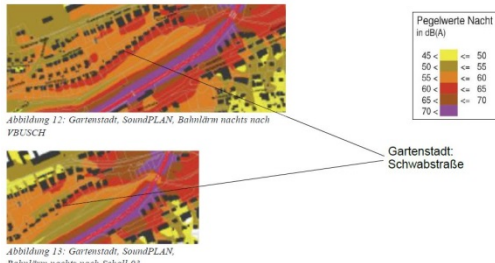
Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Fortstzg. (Schreiben 6c Anwohner aus der Paulinenstraße vom 06.12.2015)</p>  <p>In Höfingen ist die Lärmbelastung hoch, insbesondere tagsüber. Leider kartierte die LUBW die besonders hoch belastete Ditzingerstraße 2012 nicht. Ein Vergleich nördlich „Am Schlossberg“ zeigt bei SoundPLAN die Isophone für 50 dB(A) [Grenze weiß/ocker] ungefähr an gleicher Stelle, wo bei der LUBW die Isophone für 55 dB(A) [Grenze weiß/orange] liegt. Hieraus folgt: Abweichung am Schlossberg 5 dB(A). Es erscheint fragwürdig, ob die SoundPLAN-Berechnung an der Ditzingerstraße belastbar ist.</p>	<p>Die LUBW setzt im Bereich des Schlossbergs in der Tat einen höheren Emissionspegel an. Zum einen geht die LUBW auf dem Schlossberg von einem DTV von 8200 Kfz mit einem Schwerverkehrs-Anteil von 5 % aus, zum anderen von einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h sowohl für Pkw und als auch für Lkw. Beides trifft nicht zu. Unserer Dokumentation Straße können Sie die in die Lärmaktionsplanung eingeflossenen Parameter entnehmen.</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Fortstz. (Schreiben 6c Anwohner aus der Paulinenstraße vom 06.12.2015)</p> <p>Die Wohngebäude am Drosselweg 54-66 liegen nach VBUSCH bei 55 dB(A) auf der Grenze orange/braun, hingegen nach Schall03 bei 60 dB(A) auf der Grenze orange/rot.</p> <p>Drosselweg 54-66: Berechnungen nach europäischem bzw. deutschem Recht weichen um 5 dB(A) voneinander ab</p>	<p>Die Berechnungen nach deutschem und nach europäischem Recht unterscheiden sich teilweise erheblich. Aus diesem Grund müssen beide Berechnungen durchgeführt werden. Für die Lärmaktionsplanung verbindlich ist die Berechnung nach deutschem Recht.</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Fortstz. (Schreiben 6c Anwohner aus der Paulinenstraße vom 06.12.2015)</p>  <p>Abbildung 12: Gartenstadt: SoundPLAN, Bahnlärm nachts nach VBUSCH</p> <p>Abbildung 13: Gartenstadt: SoundPLAN, Bahnlärm nachts nach Schall 03</p> <p>In der Gartenstadt fällt auf, dass sich in der Berechnung nach VBUSCH das rote Gebiet mit 60 – 65 dB(A) entlang der gesamten Schwabstraße erstreckt, während in der Berechnung nach Schall 03 viele der Häuser im orangenen Gebiet 55 – 60 dB(A), also bei niedrigerer Belastung liegen. Man könnte spekulieren, dass dies auf den Abzug von 5 dB Schienenbonus zurückzuführen ist. Dieser Unterschied ist merkwürdigerweise gegenläufig zu dem Unterschied zwischen VBUSCH und Schall 03 am Drosselweg (s.o.). Man erkennt bei den Bahnlärberechnungen ebenfalls Abweichungen in Höhe von 5 dB in uneinheitlichen Richtungen.</p>	<p>Die Berechnung des Schienenlärms nach deutschem Recht (Schall 03-2012) erfolgte ohne Schienenbonus. Allerdings unterscheiden sich die Berechnungsmethoden deutlich, was zu unterschiedlichen Ergebnissen führt.</p>	


Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
7d	<p>Anwohner aus der Paulinenstraße</p> <p>Re: Ihre Stellungnahme zur Lärmaktionsplanung 2015 vom 06.12.2015 23.12.2015 per Mail</p> <p>Sehr geehrter Herr [REDACTED],</p> <p>vielen Dank für Ihre Zwischenankunft vom 23.12.2015. Ich verstehe vollkommen, dass mein Schreiben vom 6.12. nicht ganz einfach zu beantworten ist. Meine darin enthaltene Anfrage nach dem Umweltinformationsgesetz setzt zwar für die Beantwortung eine Monatsfrist in Gang, aber ich gedulde mich gerne bis Ende Januar 2016.</p> <p>Allerdings möchte ich darauf hinweisen, dass die Gutachter am 2.12. leider nicht mit ausreichender inhaltlicher Tiefe geantwortet haben: Beispielsweise wurde die Genauigkeit der Berechnungen, bzw. die Höhe der zu erwartenden Abweichungen nicht quantifiziert. Entsprechende Daten müssen den Erstellern der Berechnungssoftware jedoch bekannt sein.</p> <p>Auch die Informationsveranstaltung am 26.11. warf neue Themen auf: Beispielsweise wurde dort bekannt, dass dem Gutachterbüro Berechnungsfehler unterliefen, indem auf der Wasserbachtalbrücke fälschlicherweise ein offenporiger Belag angenommen wurde.</p> <p>Da für die autobahnnahen Wohngebiete Leonbergs möglicherweise eine Überschreitung des gesetzlichen Grenzwertes in Frage kommt, finde ich es gut, vor einer Antwort die Angelegenheit sorgfältig inhaltlich zu klären.</p> <p>Auch ich wünsche Ihnen und Ihren Kollegen ein geruhsames Fest und einen guten Rutsch.</p> <p>Viele Grüße aus dem Silberberg [REDACTED]</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>Die Datengrundlage ist in Bezug auf dem Fahrbahnbelag im Bereich Wasserbachbrücke korrigiert worden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
7e	<p>Anwohner aus der Paulinenstraße Anzeige einer Unfallgefahr, sowie Stellungnahme zur Lärmaktionsplanung 10.01.2016</p> <p>Lieber Herr [REDACTED], sehr geehrter Herr [REDACTED],</p> <p>zuerst wünsche ich Ihnen ein gutes, gesundes und erfolgreiches neues Jahr. Im Folgenden möchte ich Ihnen, Herr Schuler, in Ihrer Funktion als Stadt- oberhaupt, eine Unfallgefahr anzeigen und Sie bitten, sich persönlich für Abhilfe einzusetzen. Ferner ist dieses Problem eine Grundursache für die gesundheitsschädliche Belastung vieler Silberberger Haushalte durch Bahn- lärm. Deshalb bitte ich Sie, Herr [REDACTED], dieses Schreiben gleichzeitig als Stellungnahme zum Lärmaktionsplan zu behandeln.</p> <p>1.) Anzeige einer Unfallgefahr für Leonberger Schulkinder In Leonberg-Silberberg gilt für den Straßenverkehr in der Wasserbachstraße eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Ein Teilstück wurde sogar zur Spielstraße erklärt, wo die Autofahrer Schritttempo einhalten müssen. Parallel zur Wasserbachstraße verläuft die Bahnlinie. Der S-Bahnhof gehört ab der Grundschule zum Schulweg fast aller Silberberger Kinder. Auf der Spielstraße sind meistens eher wenige unmittelbar in der Nähe wohnende Kinder unter- wegs, während die Schulkinder des Ortsteils Silberberg die gefährlichen Bahnsteige täglich nutzen (müssen).</p> <p>Weil die Bahnstrecke zweigleisig ist, fahren sämtliche Züge unmittelbar ent- lang der schmalen Bahnsteige. Güterzüge dürfen den S-Bahnhof mit 100 km/h durchfahren. Die Güterzüge in östlicher Richtung kommen mit schlech- ter Sicht quasi „im Blindflug“ aus einer Kurve (siehe Bild) angerast und der Zugführer sieht mögliche Hindernisse oder gar Personen auf den Gleisen erst dann, wenn es viel zu spät ist: ihm steht kein ausreichen - der Anhalteweg zur Verfügung. Die S-Bahnen hingegen, welche fahrplanmäßig im Bahnhof an- halten, fahren mit Schritttempo ein, so dass es kaum gefährlich werden kann.</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>Die Unfallgefahr für Schulkinder ist kein Thema der Lärmaktionspla- nung.</p> <p>Stellungnahme Ordnungsamt: Herr OB Schuler hat – auf Grundlage der durch das Ordnungsamt beschafften Informationen – dem Antrag- steller bereits geantwortet.</p>	Kenntnisnahme

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	 <p>Abbildung 1: Der Schulweg aller Silberberger Kinder führt ab der Grundschule über unbeaufsichtigte, schmale Bahnsteige, an denen Güterzüge quasi im Blindflug mit bis zu 100 km/h vorbeirasen</p> <p>Die Deutsche Bahn stellt am Bahnsteig keinerlei Aufsichtspersonal bereit, was ich für grob fahrlässig halte.</p> <p>Die dort wartenden Schulkinder und Erwachsenen sehen die mit hoher Geschwindigkeit aus der Kurve heranrasenden, gefährlichen Güterzüge naturgemäß ebenfalls sehr spät. Die Anzeigetafeln zeigen Güterzüge merkwürdigerweise nicht zur Warnung an.</p> <p>Gerade bei einem direkten Vergleich des Bahnverkehrs mit dem Autoverkehr in der nahe gelegenen Wasserbachstraße sticht somit ins Auge, dass der S-Bahnhof bei Silberberg aufgrund der an den schmalen, unbeaufsichtigten Bahnsteigen schnell vorbeirasenden Güterzüge ein bedrohliches Unfallrisiko darstellt.</p> <p>Ich bitte deshalb die Stadt Leonberg bei der Bahn zu erwirken, dass die Güterzüge innerhalb des Bahnhofs Schritttempo als Höchstgeschwindigkeit einhalten – ganz analog zur nahe gelegenen (und von Kindern der Anzahl nach viel weniger frequentierten) Spielstraße. Sofern die Bahn auf diese Forderung nicht eingehen möchte, schlage ich vor, hilfsweise zu fordern, dass die Bahn permanent Aufsichtspersonal bereitstellt. Außerdem müssen die Anzeigetafeln rechtzeitig vor den Durchfahrten von Güterzügen warnen. Wenn das alles nicht greift, dann wird ein regelmäßig verkehrender städtischer Bus benötigt, um die Kinder von den gefährlichen Bahnsteigen des S-Bahnhofs fernzuhalten. Naheliegender wäre eine Verlängerung des bestehenden Linienbusverkehrs von Rutesheim über Silberberg bis nach Leonberg.</p>	<p>Ordnungsamt: Herr OB Schuler hat - auf Grundlage der durch das OA beschafften Informationen - dem Antragsteller bereits geantwortet.</p>	


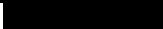
Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>2. Stellungnahme für den Leonberger Lärmaktionsplan</p> <p>Laut aktuellen Lärmberechnungen des Eisenbahnbundesamtes, sowie der Fa. Sound-PLAN sind viele Anwohner der Bahnstrecke in Leonberg-Silberberg gesundheits-schädlichen Lärmpegeln ausgesetzt. Der Hinweis im Lärmaktionsplan, wonach die Bahn für die Umsetzung verschiedener Lärmschutzmaßnahmen zuständig sei, ist zwar richtig, aber nicht für sich alleine genommen zielführend. Ein Tempolimit für Güterzüge auf Schrittgeschwindigkeit innerhalb des S-Bahnhofs würde ganz Silberberg massiv vom Bahnlärm entlasten. Ich erwarte daher von der Stadt Leonberg im Rahmen der Lärmaktionsplanung die Erstellung einer Strategie für Verhandlungen mit der Deutschen Bahn. Sofern die Bahn ein Tempolimit verweigert, so sind seitens der Stadt eigene Maßnahmen, sozusagen als „Plan B“, zu formulieren, um Druck aufzubauen. In Frage käme, wie gesagt, die Forderung nach Aufsichtspersonal an den Bahnsteigen oder die Einrichtung eines Pendelbusverkehrs zwischen Leonberg und Rutesheim über Silberberg, mit dem Ziel unsere Schulkinder von den gefährlichen Bahnsteigen fernzuhalten.</p> <p>Bitte gestatten Sie mir zum Schluss noch eine historische Anmerkung, die der rechtlichen Würdigung dient: Die Württembergische Schwarzwaldbahn wurde 1872 eröffnet, als Bahnstrecken für eine Geschwindigkeit von 40 – 60 km/h geplant und ausschließlich tagsüber befahren wurden. Die Einführung von nächtlichem Zugverkehr und die schleichende Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit wurden vermutlich nie durch eine Planfeststellung sanktioniert. Daher gehe ich davon aus, dass es der Deutschen Bahn seit Jahrzehnten an einer formalen Berechtigung für diesen lärmbedingten Eingriff in die Grundrechte der Anwohner auf Eigentum und körperliche Unversehrtheit mangelt. Weil die auf der Strecke üblichen hohen Fahrgeschwindigkeiten niemals planfestgestellt wurden, besitzt die Deutsche Bahn keinen Rechtsanspruch hierauf. Nach meiner Auffassung hat die Bahn grundsätzlich lediglich Anspruch auf Nutzung der Strecke tagsüber und mit niedrigen Geschwindigkeiten. Im übrigen besteht natürlich immer die Pflicht Unfallgefahren zu minimieren, was die Bahn derzeit wissentlich versäumt.</p> <p>Mit freundlichem Gruß</p>	<p>Die Forderung nach Schrittgeschwindigkeit für Güterzüge hat keinerlei Aussicht auf Erfolg und wird nicht aufgegriffen.</p> <p>Nicht nur auf Bahnstrecken, sondern auch auf den Straßen ist es seit 1872 häufig zu einem schleichenden Ansteigen des Verkehrs im Bestand gekommen. Auf den Straßen verkehren in der Regel heute auch keine Pferdegespanne mehr, wie es seinerzeit der Fall gewesen ist. Für die Lärmgesetzgebung ist diese schleichende Lärmsteigerung jedoch erst bei Überschreitung der Auslösewerte relevant. "Bestandslärm" wird nach der deutschen Gesetzgebung anders beurteilt wie "neuer" Lärm in Folge des Aus- oder Neubaus von Straßen oder Schienenwegen oder beim Heranrücken von Wohnbebauung an Verkehrswege.</p>	<p>Zurückweisung</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
8	<p>Anwohner aus der Ditzinger Straße</p> <p>Betreff: Vorschläge zum Lärmaktionsplan 2015 Leonberg 16.11.2015 per E-mail</p> <ul style="list-style-type: none"> * Durchgängige Geschwindigkeitsbeschränkung der Hauptdurchgangsstraßen der Ortsteile Gebersheim und Höfingen auf 30 km/h mit regelmäßigen Geschwindigkeitskontrollen. * Regelmäßige Kontrolle des Schwerlastverkehrs in den Ortsteilen Gebersheim und Höfingen. * Einrichten von möglichen Parkbuchten an den Hauptdurchgangsstraßen der Ortsteile Gebersheim und Höfingen vor den Grundstücken der Anwohner dieser Straßen. Dadurch wird die Durchfahrt in diesen Ortsteilen erschwert und somit für den Durchgangsverkehr unattraktiv. * Finanzielle Unterstützung der Anwohner der Hauptdurchgangsstraßen beim Einbau von Schallschutzfenstern * Langfristig: Planung und Bau einer Ortsumfahrung Höfingen Anbindung der K 1059 Gebersheim - Höfingen über eine Nord-West Tangente zur L 1136 Höfingen - Hirschlanden. Dies macht den Neubau einer ca. 1,8 km langen Straße notwendig (siehe Plan) entlang bereits vorhandener Feldwege. Nach Inbetriebnahme der neuen Tangente starker Rückbau der jetzigen Ortszugangsstraßen (Pforzheimer Str. und Ditzinger Str. im Ortsteil Höfingen) 	<p style="background-color: black; color: black;">[REDACTED]</p> <p>Teile der Hauptdurchgangsstraßen in den Teilorten wurden im Rahmen der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung (Tempo 30) versehen. Diese räumliche Abgrenzung wird im Rahmen der aktuellen 2. Stufe überprüft. Die Einhaltung des jeweiligen Tempolimits wird im Rahmen der temporären Geschwindigkeitsüberwachung durch die Stadt überwacht.</p> <p>Soweit das Parken entlang der Straßen nicht durch eine entsprechende Beschilderung bzw. durch rechtliche Hemmnisse verboten ist, können dort, ohne Regelungen dieses Lärmaktionsplans, Parkvorgänge realisiert werden. Im Regelfall bedarf es hierzu keiner speziellen Parkbuchten.</p> <p>Gem. § 45 (9) Satz 1 StVO dürfen Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund besondere Umstände zwingend geboten ist (Gefahrenlage). Es sind beidseitig gut ausgebaute Gehwege und Querungsmöglichkeiten vorhanden, keine Gefahrenlage bekannt.</p> <p>Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviers Leonberg.</p> <p>Für die am stärksten von Lärm betroffenen Wohngebäude ist bisher ein Lärmschutzfensterprogramm vorgesehen. Planung und Bau einer Ortsumfahrung Höfingen/ Gebersheim sind im Flächennutzungsplan nicht vorgesehen, bisher nicht beabsichtigt, deren planerischen Auswirkungen nicht untersucht worden.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
8	<p>Zu Anwohner aus der Ditzinger Straße</p> 		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
9	<p>Anwohner aus der Annette-Kolb-Straße</p> <p>Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 17.11.2015 per E-mail</p> <p>Sehr geehrte Herren, seit 25 Jahren wohnen wir wieder oberhalb der Feuerbacher Strasse. Das Verkehrsaufkommen hat wie bekannt sehr stark zugenommen. Die Fenster können werktags nur spät in der Nacht geöffnet werden, und im Sommer gegen 5.00 Uhr früh muß man sie wieder schließen, wegen dem Lärm.</p> <p>An einem Samstagabend vor etwa 2 Wochen bin ich von Leonberg, mit dem Bus kommend am Ortseingang von Rutesheim ausgestiegen. Wie Sie wissen wurde dort die Hauptdurchfahrtsstraße sehr geschmälert, Parkbuchten und ein Radweg angelegt. Tempo 30 gleich ab Ortseingang. Ich konnte kaum glauben, was das jetzt für die Fußgänger und Bewohner, für ein Unterschied darstellt, einfach angenehm. Die gesamte Atmosphäre dieses Ortes wurde positiv verändert und alle (!) profitieren davon! Vielleicht waren Sie ja auch schon selbst dort, um sich ein Bild zu machen.</p> <p>Leider wurde das Rutesheimer Exempel bei den letzten Erneuerungsmaßnahmen in der Grabenstraße, sowohl als auch in der Feuerbacherstraße versäumt. Die alte Leier: "der Verkehr muß fließen", wurde demnach beibehalten. Wir hoffen nun auf eine positive Lösung, zugunsten der bisher arg vom Lärm belästigten Einwohner von Leonberg.</p> <p>Herzliche Grüße,</p>	<p>██████████ und ██████████</p> <p>Die Verkehrszahlen in der Feuerbacher Straße haben sich mit Inbetriebnahme der Anschlussstelle Leonberg West deutlich verringert. 2005 wurden in der Feuerbacher Straße 23.100 Fahrzeuge gezählt, in der aktuellen Lärmaktionsplanung gehen wir von 20.700 am Tag aus. Hinzu kommt das LKW Durchfahrtsverbot.</p> <p>Unabhängig von diesem verkehrlichen Rahmen ist die Feuerbacher Straße Teil des Maßnahmenkonzeptes zur 2. Stufe des Lärmaktionsplans. Neben Tempolimits sind auch gestalterische Veränderungen im Straßenraum denkbar (siehe auch Stellungnahme zur Ziff. 5).</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
10	<p>Anwohner aus der Feuerbacher Straße</p> <p>persönlich vorgebrachte Anregungen zum Lärmaktionsplan Leonberg 2015 – Stufe 2 24.11.2015</p> <p>beschreibt: Die Straßenschlucht der Feuerbacher Straße sei erst durch die Bebauung der Westseite in den 90-er Jahren entstanden. Der schmale Bürgersteig auf der Ostseite der Feuerbacher Straße wird von Radfahrern benutzt. Die Feuerbacher Straße ist schadhaft (Risse, Löcher). Der Rinnstein sei kaputt, das Straßenwasser fließe an das Haus Nr. 12. Motorräder und Sportautos machen starken Lärm.</p> <p>regt an: Eine Umgehungsstraße soll Leonberg entlasten. Die Gehwegnutzung durch Fahrräder und die Fahrzeuggeschwindigkeit sollen öfter kontrolliert werden. Der alte Engelbergtunnel soll wieder geöffnet werden und als Umgehung genutzt werden.</p> <p>24.11.2015, gez. Stefan Rosenbauer</p>	<p>Frau [REDACTED], Frau [REDACTED]</p> <p>Siehe Stellungnahme zu Ziff. 9</p> <p>Das Ordnungsamt kontrolliert regelmäßig die Geschwindigkeit/en. Das Radfahren auf dem westlichen Gehweg ist in beide Richtungen zulässig.</p> <p>Im derzeit gültigen Flächennutzungsplan sind keine Planungen für Ortsumfahrungen von Höfingen und Gebersheim enthalten. Mittelfristig gibt es daher keinerlei Aussichten auf Umgehungsstraßen. Die topografischen Verhältnisse sind sehr schwierig, die Eingriffe in die Landschaft wären sehr groß.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
11a	<p>Anwohner von Am Himmelsgärtle</p> <p>Lärmaktionsplan Höfingen 25.11.2015 per E-mail</p> <p>Sehr geehrte Herren, wir sind Anlieger (Am Himmelsgärtle ■) an der Bahnstrecke Höfingen und dem hohen Lärm des Zugverkehrs speziell auch spät abends und nachts ausgesetzt. Eine Lärmmessung ergibt zweifellos die Überschreitung des Grenzwerts um Faktoren, 70 Dezibel werden häufig deutlich überschritten, auch nachts. Bei offenem Fenster läßt sich der Ton des Fernsehgeräts nicht mehr verstehen. Die nächtlichen Güterzugfahrten führen zu Schlafstörungen. Ich bitte den Lärmaktionsplan zu überarbeiten, Messungen an der Grundstücksgrenze unseres Hauses durchzuführen und auf die Bahn einzuwirken, leisere Güterwagen einzusetzen.</p> <p>Auch nächtliche Wartungsarbeiten an den Schienen, die besonders laut sind, sollten verboten werden. Ich bitte um Ihre Stellungnahme zu meinem Einwand. Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Der Bereich des Wohnhauses des Bürgers weist sowohl tags als auch nachts sehr hohe Lärmwerte durch den Schienenverkehr auf. Die Bahn ist für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen zuständig. Es wurden im Lärmaktionsplan verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen um den Bahnlärm zu mindern. Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist allerdings Sache der Bahn. Die Leonberger Strecke ist im Sanierungsprogramm der Bahn enthalten. Es kann jedoch noch einige Jahre dauern, bis konkrete Planungen und Maßnahmen seitens der Bahn erfolgen Die Stadt Leonberg wird versuchen Einfluss auf die Bahn zu nehmen, dass die dringend notwendigen Lärmsanierungsarbeiten kurz- bis mittelfristig durchgeführt werden. Auf den Verkehrswegen genießt der ungestörte Verkehrsfluss einen sehr hohen Stellenwert, deshalb müssen auch künftig Wartungs- und Reparaturarbeiten häufig nachts durchgeführt werden. Es gibt keine Einflussmöglichkeit seitens der städtischen Verwaltung, solche nötigen Arbeiten grundsätzlich zu untersagen</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
11b	<p>Anwohner von Am Himmelsgärtle</p> <p>Lärmaktionsplan Höfingen 25.11.2015 per E-mail</p> <p>Sehr geehrter Herr Rosenbauer, vielen Dank für Ihre freundliche Antwort.</p> <p>Nach Ihrer Anmerkung werden keine Lärmmessungen durchgeführt, sondern die Schallpegel über Berechnungen ermittelt.</p> <p>Wer führt diese Berechnungen durch und wie ist die Korrelation zu den tatsächlich auftretenden Schallpegeln speziell auf der Anhöhe (Am Himmelsgärtle) sichergestellt?</p> <p>Wenn die Anleger eine Messung wünschen, welche Stelle ist zertifiziert, um die Messungen durchzuführen.</p> <p>Wenn - wie zu erwarten wäre - diese Messungen erheblich von den berechneten Werten abweichen, wer ist der Ansprechpartner bei der Stadt Leonberg?</p> <p>Ich schlage vor, meine Anregungen bei der Beratung und den Beschlüssen zu berücksichtigen.</p> <p>Kann gegen den Beschluss ein Rechtsmittel eingelegt werden?</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>██████████</p>	<p>██████████</p> <p>Das Ing. Büro SoundPLAN, Backnang hat im Auftrag der Stadt die Lärmberechnungen durchgeführt. In das Rechenmodell sind alle relevanten Parameter (Zugart, Zuglänge, Geschwindigkeit, Untergrund, Geländeform, Windrichtung, Inversion usw.) eingegangen. Das Programm, die Rechenvorschriften und Eingangsparameter sind umfangreich getestet und zertifiziert, so dass von korrekten Ergebnissen ausgegangen werden kann.</p> <p>Die Durchführung von Messungen steht vor verschiedenen gravierenden Problemen: Beim Lärm gehen wir von Jahresdurchschnittswerten aus, das heißt die Messung an jedem untersuchten Standort müsste wenigstens ein Jahr dauern. Hinzu kommen Fremdgeräusche. Der Gemeinderat beschließt in eigener Verantwortung über den Lärmaktionsplan und die entsprechenden Maßnahmen gegen Verkehrslärm. Für den Bereich Bahnlärm ist die Bahn verantwortlich. Die Leonberger Strecke ist im Sanierungsprogramm der Bahn enthalten. Es kann jedoch noch einige Jahre dauern, bis konkrete Planungen und Maßnahmen seitens der Bahn erfolgen werden.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
12	<p>Anwohner aus dem Warmbronner Weg</p> <p>Bürgerbeteiligung zum Lärmaktionstag 26.11.2015 per E-mail</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>ja, Lärm ist lästig und schränkt ein. Die Lebensqualität leidet darunter. Leider ist dies nicht auf breiter Basis den Menschen bewusst, so mein Eindruck. Denn viele finden es "gail" wenn sein Fahrzeug einen Super-Sound hat, je lauter desto besser. Hauptsache man fällt auf und geht nicht in der Masse unter.</p> <p>Ein maßgebender Entwickler bei einem hiesigen Sportwagenhersteller, sagte mir vor einigen Jahren zu meiner Frage nach Umweltgesichtspunkten ihrer Karossen: "...Power, große beeindruckende Auspuffrohre und dazu einen ordentlichen "Sound" daneben sind Spritverbrauch und ähnliches Nebensache"!</p> <p>Da blickt für mich ein Stück testoserongesteuerter Neandertaler durch.</p> <p>Darin sehe ich zumindest für den KFZ-Verkehr ein großes Problem, aber auch einen möglichen Ansatzpunkt das Problem an der Wurzel anzugehen und nicht nur teure kosmetische Symptombehandlung durchzuführen.</p> <p>Lärmschutzfenster helfen nur in geschlossenen Räumen. Auf dem Balkon, der Terasse, im Sommer bei offenem Fenster sind sie wirkungslos. Lärmschutzwände helfen nur punktuell und schränken die Sicht, eventl. sogar den Licht- und Sonneneinfall und den Luftaustausch ein.</p> <p>Meine Vorschläge zum Lärm der Schienenfahrzeuge:</p> <p>Die Bahnbetreiber müssen gezwungen werden ihr rollendes Material leiser zu machen. Event. durch ein entsprechendes Nutzungsentgelt für die Schienenstrecken. Dass es leiser geht, zeigen Güterwagen, die nicht lauter sind als z.B. die S-Bahn. Das Argument, der Austausch der Bremsen und Achsen an den alten Wagen kostet zuviel Geld kann ich nicht gelten lassen. Untersuchungen zeigen, dass Lärmschutzwälle und -wände mindestens so teuer sind. Nur, dieses Geld kommt aus einem andern "Topf".</p> <p>Lärmdämpfendes Gleisbett (analog zum Flüsterasphalt auf den Straßen). Früher wurden Schienen auf Holzschwellen verlegt, welche Schwingungen gedämpft haben. Heute werden fast ausschließlich Betonschwellen verlegt - haltbarer, aber auch lauter. In einigen Städten hat man Versuche mit begrün-</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>Auf die an anderer Stelle dargelegten allgemeinen Hinweise zum Lärmaktionsplan und zur methodischen Vorgehensweise darf verwiesen werden. Auf besondere Parameter (Sportwagen etc.) wird darin nicht Bezug genommen, sondern eine durchschnittliche Fahrzeugflotte den Berechnungen zugrunde gelegt.</p> <p>Wie im Lärmaktionsplan dargestellt laufen derzeit Bundesprogramme zum Thema Umrüstung lauter Güterwägen und lärmabhängige Trassenpreise. Laut Verkehrsminister Dobrindt sollen die entsprechenden Anstrengungen in den nächsten Jahren verstärkt werden. Auf diese Programme hat Leonberg allerdings keinen Einfluss.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>tem Gleisbett gemacht. Meines Wissens mit gutem Erfolg. Vielleicht gibt es noch weitere Möglichkeiten.</p> <p>Vorschläge zum Straßenlärm</p> <p>Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Autobahnen im siedlungsnahen Bereich z. B auf 100 km/h. Dies verursacht nicht nur weniger Lärm, sondern letztlich auch weniger Stress.</p> <p>Optimierter Verkehrsfluss auf allen Hauptverkehrswegen, vor allem auf der Südrandstraße. Das ständige stop and go an jeder Ampel erzeugt unnötig viel Lärm und Abgase.</p> <p>Brennerstraße: nach den Seitenstraßen bis zur nächsten Abbiegespur auf eine Spur zurückbauen. Im Moment werden diese Strecken oft für "wilde" Überholmanöver genutzt. (starke Beschleunigung nach den Ampeln und starkes Verzögern beim Wiedereinscheren ein oder zwei Fahrzeuglängen weiter vorne = erhöhter Lärm und erhöhte Abgaswerte)</p> <p>Kreisverkehre wo es möglich ist. Sie sorgen für einen ruhigeren Verkehrsfluß, anstatt einer Jagd auf die nächste, vielleicht grüne Ampel zu.</p> <p>Nicht nur Geschwindigkeits-, sondern auch Lärmkontrollen beim rollenden Verkehr auch bei den Motorrädern!!</p> <p>Der Gesetzgeber soll die zulässigen Lärmemissionen bei den Motorrädern auf diejenigen der Autos angleichen. Dies dürfte heute technisch kein Problem sein (auch wenn die Hersteller jammern). Ein großer Teil meiner Vorschläge kann die Stadt alleine nicht durchsetzen oder verändern. Aber es muss Druck gemacht werden, damit sich was ändert. Diese Thematik betrifft ja nicht nur Leonberg!!</p> <p>Also mal den Verkehrsminister für dieses Thema heiß machen. Es kostet wahrscheinlich nicht mal mehr Geld, als die vielen Einzelmaßnahmen die heute zur Bekämpfung der "Symptome" von Gemeinden, Kreisen, Ländern und dem Bund aufgewendet wird.</p> <p>Eventl. sollten die Wähler bei der nächsten Wahl auch mal schauen was die Kandidaten in diesem Punkt zu bieten haben.</p> <p>Mit freundlichem Gruß</p>	<p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger von Straße und Schiene zugegangen werden. Innerhalb der Stadt werden bauliche Straßenumgestaltungsmaßnahmen auf einen „lärmetechnischen Prüfstand“ gestellt und wo möglich und vertretbar, mit entsprechenden Maßnahmen auf eine Lärminderung hingewirkt. Beispielsweise wurden bereits in den letzten Jahren Kreisverkehrsplätze realisiert, die einen optimierten Verkehrsfluss bei reduzierten Lärm und Schadstoffverhältnissen ermöglichen. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Denkbar wäre im Bereich der Bundesautobahnen die Forderung nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung (ggfs. auch auf die Nachtzeit beschränkt) auf der Leonberger Gemarkung um den Verkehrsfluss zu verbessern, die erhöhte Unfallgefahr durch häufigen Spurwechsel im Bereich des Leonberger Dreiecks und der Anschlußstellen zu minimieren und schlafstörende Lärmspitzen durch einzelne sehr schnell fahrende Fahrzeuge zu vermeiden. Dies wird in der Lärmresolution auf gegriffen.</p> <p>Lärmkontrollen von Motorrädern stehen in der Zuständigkeit des Polizeirevieres Leonberg und nicht des städtischen Vollzugsdienstes. Die Lärmgesetzgebung liegt in der Hand des Bundes bzw. der EU, die Stadt Leonberg hat hierauf keinen Einfluss. Selbst die Landesregierung kann hier nicht selbstständig tätig werden.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
13	<p>Anwohner aus der Hauffstraße</p> <p>Lärmaktionsplan der Stadt Leonberg 26.11.2015 per E-mail</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>als Bewohner der Hauffstraße 28 in Höfingen und unmittelbar Betroffene des Straßenlärms der Pforzheimer Straße richten wir uns heute mit unserer Stellungnahme zur -Lärmaktionsplanung Leonberg und Teilorte- an Sie.</p> <p>Wir bitten um einen stationären Blitzer auf der Anhöhe Richtung Gebersheim noch vor dem Ortsausgangsschild. Die Geschwindigkeit von 50 km/h wird bereits an der Einfahrt in den oberen Teil der Hauffstraße meist überschritten. Als blinkende Rechtsabbieger werden wir trotz Sperrfläche in diesem Bereich von ungedulden Rasern regelmäßig überholt. Mit Vollgas wird dann der Ort Höfingen Richtung Gebersheim verlassen.</p> <p>Auch der nach Höfingen einfahrende Verkehr von Gebersheim hält sich nicht an das Ortschild und drosselt seine Geschwindigkeit nicht oder nicht rechtzeitig. Als Linksabbieger ist man stets gefährdet, da der nachfolgende Verkehr extrem dicht auffährt und am liebsten noch innerorts überholen würde.</p> <p>Mit einer Ampelanlage wie in Gebersheim, die zunächst auf Rot steht und dann bei Herannahen auf Grün umschaltet, verbunden mit einer Blitzanlage, wäre der Straßenlärm der Pforzheimer Straße leicht und relativ kostengünstig in den Griff zu bekommen.</p> <p>Da die kurvenreiche Straße nach Gebersheim gerne als Rennstrecke von Motorradfahrern und Mochte-Gern-Auto-Rasern genutzt wird, hören wir deren Motorengeräusche oft noch kilometerlang.</p> <p>Besonders nachts ist bei ungünstigen Windverhältnissen ebenfalls der Güter- und S-Bahn-Verkehr in der Hauffstraße stärker zu hören wie z.B. in der viel näher gelegenen 'Schweinchen-Siedlung'. Auch sind die Bremsgeräusche von Flugzeugen im Landeanflug zum Flughafen häufig zu hören.</p> <p>Als lärmgeplagte Anlieger des Ortes nach Gebersheim wird uns wirklich zu viel zugemutet. Wir bitten die Stadtverwaltung um geeignete Maßnahmen, die Lärmpegel-Grenzwerte entsprechend zu senken! Damit wäre sicher auch eine Feinstaubreduzierung zu erreichen. Und 'das Lebensgefühl doch auf dem Land zu wohnen', was für uns ein ursächlicher Grund war, nach Höfingen zu ziehen, könnte damit hergestellt werden. Aufgrund der Lärmbelästigung denken wir bereits seit längerem über einen Wegzug aus Höfingen und</p>	<p>_____ und _____</p> <p>Solange stationäre Blitzer im zulässigen rechtlichen Rahmen aufgestellt werden, handelt es sich bei deren Anschaffung im Ergebnis um eine primär politische Fragestellung. Hierbei ist die stadtpsychologische Komponente nicht zu vernachlässigen.</p> <p>Bisher setzt die Stadt Leonberg mit insgesamt guten Erfahrungen ausschließlich mobile Blitzer ein.</p> <p>Auch ein etwaiger Einsatz stationärer Anlagen wäre aber - aufgrund der zu erwartenden Steigerung der Bußgelder - mit entsprechender Personalmehrung bei Bußgeldstelle und ggf. Gemeindevollzugsdienst verbunden.</p> <p>Alles-Rot-Ampelschaltungen sind geeignet das Verkehrsverhalten negativ zu beeinflussen. In Erwartung, dass die Ampel kurz vor der Durchfahrt auf „Grün“ umspringt, reduzieren Ortskundige Fahrzeugführer nicht die Geschwindigkeit. Sofern ein Fußgänger die Fahrbahn dort queren will, schaltet die Ampel entgegen der Erwartung und täglichen Erfahrung nicht um.</p> <p>Eine Alles-Rot-Ampelschaltung in Verbindung mit einem Fußgängerüberweg ist mittlerweile auch rechtlich nicht mehr zulässig.</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger von Straße und Schiene zugegangen werden. Innerhalb der Stadt werden bauliche Straßenumgestaltungsmaßnahmen auf einen „lärmetechnischen Prüfstand“ gestellt und wo möglich und vertretbar, mit entsprechenden Maßnahmen auf eine Lärminderung hingewirkt.</p> <p>Beispielsweise wurden bereits in den letzten Jahren Kreisverkehrsplätze realisiert, die einen optimierten Verkehrsfluss bei reduzierten Lärm und Schadstoffverhältnissen ermöglichen. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>In der Hauffstraße ist kein einziges Haus mit Überschreitung der Aus-</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>dem Raum Leonberg nach. Wenn es das Ziel der Stadtverwaltung Leonberg ist, Ihre steuerzahlenden Bürger, die sich darüber hinaus in Leonberg noch ehrenamtlich engagieren, zu verlieren, dann halten Sie bitte weiter an Ihren Lärmpegel-Grenzwerten fest.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Anlage: Lärmaktionsplanung in Höfingen</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>----- Formular bitte hier abtrennen -----</p> <p>Stellungnahme zur Lärmaktionsplanung, Leonberg u. Teilorte</p> <p><u>Vorabinfo:</u> die Festlegung von Lärmpegel-Grenzwerten ist entscheidend, da Gebäude erst ab deren Überschreitung berücksichtigt und Maßnahmen geplant werden. Das Landesministerium empfiehlt offiziell Grenzwerte i.H.v. 65 db(A) tags und 55 db(A) nachts. Die Stadt Stuttgart verwendet Grenzwerte i.H.v. 60 db(A) tags und 50 db(A) nachts. Bei jedem Neubau in allg. Wohngebieten müssen 55 db(A) tags und 45 db(A) nachts angesetzt werden zur Vermeidung gesundheitl. Risiken.</p> <p>1.) Halten Sie es für sinnvoll, dass wie in der ersten Lärmaktionsplanung im Jahr 2009 von der Stadtverwaltung Leonberg wieder die gleichen, höchstmöglichen Lärmpegel-Grenzwerte von 70 db (A) tags und 60 db (A) nachts angesetzt werden? <input checked="" type="checkbox"/> Ja / <input type="checkbox"/> Nein → wenn nein, welche Grenzwerte schlagen Sie vor? <u>55</u> db (A) tags und <u>45</u> db (A) nachts</p> <p>2.) Halten Sie es für sinnvoll, dass durch die Grenzwerte der Stadtverwaltung Leonberg statt 20.000 betroffene Leonberger nur wenige Hundert im Lärmaktionsplan berücksichtigt werden und dass es sich im Wesentlichen um die gleichen Gebäude handelt, die bereits im Lärmaktionsplan im Jahr 2009 berücksichtigt wurden? <input checked="" type="checkbox"/> Ja / <input type="checkbox"/> Nein</p> <p><u>fehlt</u> / Wir haben folgende Verbesserungsvorschläge: <i>Stationärer Blitzer am Ortsausgang Richtung Gebersheim</i> <i>und auch in Richtung Höfingen nach dem Ortsausgang soll in Haltfest werden</i></p> </div>	<p>lösewerte. Je nach subjektivem Empfinden kann der Lärm von der Straße oder der Schiene trotzdem als Belastung wahrgenommen werden. Die Maßnahmenabschnitte werden deutlich stärker durch Lärm beeinträchtigt. Die gewählten Auslösewerte werden beibehalten.</p> <p>Solange stationäre Blitzer im zulässigen rechtlichen Rahmen aufgestellt werden, handelt es sich bei deren Anschaffung im Ergebnis um eine primär politische Fragestellung. Hierbei ist die stadtpsychologische Komponente nicht zu vernachlässigen. Bisher setzt die Stadt Leonberg mit insgesamt guten Erfahrungen ausschließlich mobile Blitzer ein. Auch ein etwaiger Einsatz stationärer Anlagen wäre aber - aufgrund der zu erwartenden Steigerung der Bußgelder - mit entsprechender Personalmehrung bei Bußgeldstelle und ggf. Gemeindevollzugsdienst verbunden.</p>	<p>Zurückweisung</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
14	<p>Anwohner aus der Silcherstraße</p> <p>Betr. Lärmaktionsplan Posteingang 30.11.2015</p> <p>Guten Tag,</p> <p>am 26.11.2015 waren wir in der Stadthalle um Informationen über den Lärmaktionsplan zu erhalten. Leider mussten wir feststellen, dass die Gartenstadt gar nicht darin enthalten ist. Die angesprochenen Maßnahmen für den Rest der Stadt bestand darin, dass zur Lärmentlastung Tempodrosselung und ein anderer Fahrbahnbelag angebracht wären. Dann wollen wir mal hoffen das dies auch was nützt oder besser gesagt auch angewendet wird. Nur wurde über unsere Belästigung gar nicht gesprochen und bei der Diskussion zwar auch mal erwähnt, ob es zur Kenntnis genommen wurde werden wir dann mal sehen. Vom Duft der großen weiten Welt (sprich Abgase) wurde überhaupt nicht gesprochen, dies ist genauso schlimm.</p> <p>Das dies nicht in Vergessenheit kommt, hier mal mein Briefchen, wir zahlen genauso unseren Obolus an die Gemeinde wie die anderen Belästigten.</p> <p>Dies zur Kenntnisnahme aus der Silcherstr. x./ x./ und x. mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger von Straße und Schiene zugegangen werden. Innerhalb der Stadt werden bauliche Straßenumgestaltungsmaßnahmen auf einen „lärmetechnischen Prüfstand“ gestellt und wo möglich und vertretbar, mit entsprechenden Maßnahmen auf eine Lärminderung hingewirkt. Beispielsweise wurden bereits in den letzten Jahren Kreisverkehrsplätze realisiert, die einen optimierten Verkehrsfluss bei reduzierten Lärm und Schadstoffverhältnissen ermöglichen. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
15	<p>Anwohner aus der Unteren Tannenbergsstraße</p> <p>02.12.15 per Post</p> <p><i>An OB + den Gm.-Rat Leo</i></p> <p><i>02.12.15</i></p> <p><i>Verkehrslärmreduzierung!</i></p> <p><i>Vorschläge:</i></p> <p><i>1. Autobahnen:</i></p> <p><i>Überdeckelungen, oder Schutzwälle, ggf. vom Abfall S-21, durchführen!</i></p> <p><i>Lärmgesetzlage nach EU-Recht anwenden</i></p> <p><i>Den Bund haftbar machen + Rechte einklagen!</i></p> <p><i>2. Straßen:</i></p> <p><i>Ringstraßen, ggf. als Einbahnverkehr um Leonberg + Teilorten prüfen sowie mit Erdschutzwällen versehen!</i></p> <p><i>Nebenstraßen generell 20 km/h vorsehen.</i></p> <p><i>Mit frdl. Grüßen</i></p> <p>(Abschrift) An OB + den Gm.-Rat Leo 02.12.15 Verkehrslärmreduzierung!</p> <p>Vorschläge: 1. Autobahnen: Überdeckelungen, oder Schutzwälle, ggf. durchführen! Lärmgesetzlage nach EU-Recht anwenden Den Bund haftbar machen + Rechte einklagen!</p> <p>2. Straßen: Ringstraßen, ggf. als Einbahnverkehr um Leonberg + Teilorten prüfen sowie mit Erdschutzwällen versehen! Nebenstraßen generell 20 km/h vorsehen.</p> <p>Mit frdl. Grüßen</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger von Straße und Schiene zugegangen werden. Innerhalb der Stadt werden bauliche Straßenumgestaltungsmaßnahmen auf einen „lärmetechnischen Prüfstand“ gestellt und wo möglich und vertretbar, mit entsprechenden Maßnahmen auf eine Lärminderung hingewirkt. Beispielsweise wurden bereits in den letzten Jahren Kreisverkehrsplätze realisiert, die einen optimierten Verkehrsfluss bei reduzierten Lärm und Schadstoffverhältnissen ermöglichen. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert</p> <p>Im Bereich der BAB ist aus Sicht des Bundes als Straßenbaulastträger der rechtlich notwendige Lärmschutz durch entsprechende Maßnahmen (Wall/ Wände, lärmreduzierender Asphalt etc.) gewährleistet.</p> <p>Mit der Lärmaktionsplanung wird aktuelles EU-Recht umgesetzt.</p> <p>Ringstraßen mit Einbahnverkehren in Leonberg anzulegen, würde ein erhebliche Zunahme von (umwegigen) Fahrten innerhalb der Stadt bedeuten. Eine Lärmreduzierung ist daraus nicht erkennbar.</p> <p>Im derzeit gültigen Flächennutzungsplan sind keine Planungen für Ortsumfahrungen von Höfingen und Gebersheim enthalten. Mittelfristig gibt es daher keinerlei Aussichten auf Umgehungsstraßen. Die topografischen Verhältnisse sind sehr schwierig, die Eingriffe in die Landschaft wären sehr groß.</p> <p>Ordnungsamt: Nebenstraßen generell mit 20km/h zu versehen ist rechtlich nicht möglich!</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
16	<p>Anwohner aus der Ditzinger Straße</p> <p>02.12.15 per Post</p> <p>An die Stadtverwaltung Leonberg Betr. Lärmaktionsplan</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>nach dem Artikel in der Leonberger Zeitung über das Lärmproblem der Stadt möchten wir uns als lärmgeplagte Anwohner der Ditzinger Straße auch dazu äußern. Sehr enttäuschend ist, dass kein Bürgermeister Zeit gefunden hat an dem Infoabend teilzunehmen.</p> <p>Der Verkehr nimmt von Jahr zu Jahr zu und ist inzwischen unerträglich. (Lärm, Abgase und Staus). Warum wird die Ditzinger Straße nicht berücksichtigt? Warum wird Höfingen so stiefmütterlich behandelt? Es wird höchste Zeit, dass nun Maßnahmen ergriffen werden.</p> <p>Deshalb kann nur eine Umgehungsstraße die richtige Lösung sein. Verbindung von der Straße Gebersheim-Höfingen an die Umgehung von Hirschlanden. Dann Rückbau der Ditzinger Straße. Verengung durch Parkbuchten und Tempo 30 km/h.</p> <p>die schnellste Maßnahme ist ein durchgehendes Tempolimit von 30 km/h mit Kontrollen. Im jetzigen Zustand wird häufig nicht einmal 50 km/h eingehalten.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Die Bewohner der Ditzinger Straße</p>	<p>Im Zuge der bisherigen Lärmaktionsplanung (Stufe 1) wurden bereits verschiedene Maßnahmen (z.B. Tempo 30 auf Teilabschnitten, Lärmschutzfensterprogramm) realisiert. In der aktuellen Lärmaktionsplanung werden diese Maßnahmen überprüft. Subjektiv wird von vielen Bürgerinnen und Bürgern eine Verkehrszunahme empfunden. Die Verkehrszählungen an der Ditzinger Straße haben aber folgende, tendenziell fallende Zahlen ergeben:</p> <p>2015: 7.867 2011: 8.509 2010: 9.673 2008: 11.103</p> <p>Aktuell wurden diese Zahlen nochmals durch eine Zählung abgesichert.</p> <p>April 2016: 8.219</p> <p>In den beiden vergangenen Jahren wurden die durchschnittlichen Verkehrsbelastungen regelmäßig überlagert durch verkehrliche Sonderereignisse wie Stau- oder Baustellensituationen, die dann zu Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz, hier die Verbindung Rutesheim-Gebersheim-Höfingen-Ditzingen geführt haben. Solche Sonderfälle sind aus kommunaler Sicht praktisch nicht beherrschbar.</p> <p>Im derzeit gültigen Flächennutzungsplan sind keine Planungen für Ortsumfahrungen von Höfingen und Gebersheim enthalten. Mittelfristig gibt es daher keinerlei Aussichten auf Umgehungsstraßen. Die topografischen Verhältnisse sind sehr schwierig, die Eingriffe in die Landschaft wären sehr groß.</p> <p>Gem. § 45 (9) Satz 1 StVO dürfen Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund besondere Umstände zwingend geboten ist (Gefahrenlage). Es sind beidseitig Gehwege vorhanden, keine Gefahrenstellen bekannt.</p> <p>Das Tempolimit wird regelmäßig vom Ordnungsamt überwacht.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
17	<p>Anwohner vom Schumisberg</p> <p>Persönliche Stellungnahme - Lärmaktionsplan Leonberg 06.12.2015 per Mail</p>	<p>█ und █</p>	
	<p>Persönliche Stellungnahme zum Lärmaktionsplan Leonberg.</p> <p>Wir bewohnen seit 1989 unser Haus. Die wenigen Wohnhäuser im Gebiet Schumisberg erscheinen auf keiner Lärmkartierung, als wären die Bewohner nicht existent. Vermutlich weil diese Häuser außerhalb der zusammenhängenden Wohnbebauung liegen? Dies trifft dann ja auch für die einzelnen Häuser jenseits der Südrandstraße (Fam. █ etc.) zu.</p> <p>Der uns umgebende Lärm durch die in Sicht- u. Hörweite verlaufende A8, der Südrandstraße, sowie der Luftverkehr über diesem Gebiet, ist extrem laut. Man kann sagen, dass der Verkehrslärm inzwischen zur gesundheitlichen Belastung für uns geworden ist. Das an- und abschwellende Rauschen der Autobahn ist bei uns Tag und Nacht zu hören. Durch den geplanten Ausbau der Autobahn wird sich dieser Pegel noch erheblich steigern. Der Autoverkehr auf der Südrandstraße Richtung Auf/Abfahrt Leonberg Ost hat seit Jahren kontinuierlich zugenommen. Tendenz weiter steigend. Ständiges Stop and Go, bzw. Stau auf dieser Strecke sind die Folge. Lärmschutzmaßnahmen gibt es entlang der L1187 übergehend in die K1011 weder in Richtung ADAC, noch in Richtung Autobahn.</p> <p>Vorschlag: Regelmäßig durchgeführte Verkehrszählungen und Lärmmessungen, nicht nur während der Ferienzeiten.</p>	<p>Das genannte Haus liegt im baurechtlichen Außenbereich und weist keinen objektbezogenen Lärmschutz auf. Es ist auf den entsprechenden Karten der Lärmaktionsplanung (Karte 6 und Karte 13) als Wohnhaus, bei dem die Grenzwerte nicht überschritten werden, dargestellt.</p> <p>Aufgrund der Nähe zur Autobahn und den Anschlussstellen sowie der zugehörigen Exposition bestehen deutliche Lärmbeeinträchtigungen, die mittelfristig nicht abnehmen werden. Der Bund hat auch für den Bau des sog. „Verflechtungsstreifens“ zwischen Kreuz Stuttgart und Dreieck Leonberg einen weiteren Lärmschutz abgelehnt.</p> <p>Im Zuge der aktuellen Lärmaktionsplanung soll im Rahmen einer Resolution versucht werden, Tempolimits auf den Autobahnen in der Leonberger Umgebung zu erreichen. Bei den bestehenden Lärmschutzeinrichtungen an den Autobahnen gibt es keinen rechtlichen Spielraum auf baulich- technische Nachbesserung. Dies wurde in umfassenden Nachberechnungen der alten Planfeststellungsbeschlüsse überprüft. Steigungsstrecken der Autobahn werden bei der Lärmberechnung und der Bemessung des Lärmschutzes berücksichtigt, soweit diese relevant sind. Momentan besteht keinerlei Aussicht darauf, dass der Bund entlang der Autobahn weitere Lärmschutzwände baut.</p> <p>Lärm wird im deutschen Lärmschutz grundsätzlich berechnet. Bei der Lärmberechnung wird von Jahresdurchschnittswerten ausgegangen und keineswegs vom Ferienverkehr.</p> <p>Lärmkontrollen im fließenden Verkehr stehen in der Zuständigkeit des Polizeirevieres Leonberg und nicht des städtischen Vollzugsdienstes.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Tempolimit auf der A8 an Steigungen, Lärmschutzwände.</p> <p>Von März bis Oktober/November ist Motorradsaison. Die Dezibelwerte vieler dieser Maschinen sind extrem hoch; Raserei ist auf der Südrandstraße normal. Nach unserer jahrelangen Beobachtung finden hier so gut wie keine polizeilichen Kontrollen statt. Offensichtlich haben Motorradfahrer in Leonberg Narrenfreiheit. Vorschlag: regelmäßig durchgeführte Geschwindigkeits- u. Dezibelkontrollen. Lärmverschärfend sind seit einigen Jahren die Tage andauernden Großevents: Glemseck 101, sowie das Solitude-Revival. Ganz und gar nicht akzeptabel sind in diesem Zusammenhang Helikopter Rundflüge, die mit über 80! Dezibel das Gebiet rechts und links der Südrandstraße tagelang beschallen. Vorschlag: keine Erteilung der Fluggenehmigung mehr durch das RP.</p> <p>Pünktlich ab 6 Uhr morgens wird unser Haus/Grundstück von extrem lauten Flugzeugen überflogen. Selbst unsere Nachtruhe wird immer wieder gestört. Nachts um 01:30 h oder 03:30 h sind unglaublich lärmende Postflieger unterwegs. Beschwerden beim Flughafen werden mit der Begründung abgeschmettert, das müsse man eben hinnehmen. Die ständige Störung der Nachtruhe ist in hohem Maße gesundheitsschädigend und kein Kavaliersdelikt! Die BVF (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) hat mit anderen Initiativen länderübergreifend einen Entwurf für ein Gesetz zum besseren Schutz der Bevölkerung von Fluglärm vorgelegt. Hier kann man nur hoffen, dass der Gesetzgeber den Ernst der Lage erkannt hat und entsprechend handelt.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen,</p>	<p>Die Veranstaltungen finden jeweils im Rahmen eines genehmigten und mit verschiedenen Behörden und Ämtern abgestimmten Betriebskonzeptes statt. Glemseck 101 findet jährlich, das Solitude Revival 2-jährig statt. Die Genehmigung von Hubschrauberflügen liegt in der Verantwortung des RP-Stuttgart, die Stadt Leonberg hat hierauf keinen Einfluss.</p> <p>Lärmspitzen von Fluglärm werden auf Leonberger Markung vom Hubschrauberlärm des Rettungshubschraubers am Kreis Krankenhaus verursacht. Der sonstige Lärm von Flugzeugen erreicht im Bereich der Leonberger Gemarkung nur nachgeordnete Werte. Die Thematik wurde vor wenigen Jahren exemplarisch durch eine Messstation auf der August- Lämmle- Schule überprüft. Es zeigte sich, dass der (durchschnittliche!) Fluglärm so gering war, dass er den vorhandenen Umgebungslärm praktisch nicht erhöhte. Fluglärm von Flugzeugen erreicht im Bereich der Leonberger Gemarkung nur unerhebliche Werte. Maßgeblich sind Jahrs Durchschnittswerte. Dies schließt nicht aus, dass Belästigungen durch Einzelereignisse auftreten.</p> <p>Ordnungsamt: Fluggenehmigungen werden nicht von der Stadt (Ordnungsamt) erteilt. Nach derzeitigem Sachstand wird es solche Rundflüge im Rahmen einer Veranstaltung nicht mehr geben.</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
18	<p>Anwohner aus der Beethovenstraße, Höfingen</p> <p>07.12.15 Lärmschutz in Höfingen</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, dem Zeitungsbericht vom 30.11.2015 haben wir entnommen, dass derzeit an der 2. Stufe des Lärmaktionsplans gearbeitet wird.</p> <p>Es ist für uns nicht verständlich, weshalb die Ditzinger Straße hier in Höfingen nicht in den Maßnahmenkatalog mit einbezogen werden soll. Als betroffener Anwohner der Ditzinger Straße sind wir an weiteren Maßnahmen zur Einschränkung der Lärmbelastung sehr interessiert. Folgende Punkte erscheinen uns sehr wichtig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Weshalb werden getrennte Karten für Bahn- und Straßenlärm erstellt? Lärm ist Lärm, gemessen in Dezibel! Weshalb wird die gesetzliche Vorgabe nicht beachtet? • Finanzielle Förderung für den Einbau von Schallschutzfestem • Flüsterasphalt • Tempolimits (wenn 30 km/h vorgegeben, sind wir froh, wenn dann 50 km/h gefahren wird!) • Verengung der Straßenbahn (dies war schon vor einiger Zeit im Gespräch, wurde jedoch von Ihrer Seite aus nicht weiter verfolgt) • Bepflanzung bzw. Begrünung der Seitenstreifen <p>Was uns jedoch noch wichtiger erscheint ist der Reduzierung des Verkehrs! Es wäre schon seit langer Zeit eine Ortsumfahrung nötig gewesen! Es stimmt, dass sämtliche umliegenden Gemeinden eine solche geschaffen haben. Mit großem Erfolg und zur Freude aller sowohl Verkehrsteilnehmern als auch Anwohnern! Warum hat das Leonberg nicht geschafft? Es ist uns auch unbegreiflich, weshalb der alte Autobahntunnel nicht sinnvoll genutzt wurde. Ich stimme Herrn Thoma zu, wenn er sagt, dass Leonberg zu wenig Druck ausgeübt hat, um in dieser Richtung etwas zu erreichen zu wollen! Insgesamt betrachtet haben wir den Eindruck, dass die Stadt Leonberg an einer Lösung betreffend die Verkehrsberuhigung im Stadtteil Höfingen nicht wirklich interessiert ist.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>■■■■ und ■■■■</p> <p>Im Zuge der bisherigen Lärmaktionsplanung (Stufe 1) wurden bereits verschiedene Maßnahmen (z.B. Tempo 30 auf Teilabschnitten, Lärmschutzfensterprogramm) realisiert. In der aktuellen Lärmaktionsplanung werden diese Maßnahmen überprüft.</p> <p>Der Grund dafür, dass in der Ditzinger Straße keine Maßnahmen vorgesehen sind liegt darin, dass die dort auftretenden Lärmwerte unter den Auslösewerten für Maßnahmen liegen.</p> <p>Die derzeit gültige Lärmschutzgesetzgebung in Deutschland und auch die Umgebungslärmrichtlinie gehen momentan noch von einer getrennten Betrachtung der Lärmarten aus. Schallschutzfenster, Flüsterasphalt, Straßenumgestaltung und Geschwindigkeitsbegrenzungen sind Teil der Maßnahmenplanung, allerdings nur für die am stärksten vom Lärm Betroffenen. Grünstreifen haben zwar eine psychologische Wirkung, bieten jedoch keinen Lärmschutz.</p> <p>Im Bereich der Maßnahmenstrecken kommt eine Umgestaltung der Fahrbahn und des Fahrbahnrandes in Betracht, dabei werden auch Gesichtspunkte der Lärminderung berücksichtigt.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
19	<p>Anwohner aus dem Tonweg</p> <p>Betreff: Durch Verkehr nicht akzeptable Lärmbelästigung ,auch Nachtruhe Vorschläge zum Lärmaktionsplan 2015 Leonberg 07.12.2015</p> <p>*Hauptdurchgangsstraßen Gebersheim-Höfingen Pforzheimer.- Ditzinger- straße. Durchgehend die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 kmh mit regel- mäßigen Geschwindigkeitskontrollen!! Moderne Blitzanlagen, Ampeln mit Rotschaltung bei zu schnellem Fahren. Fußgängerübergänge mit Ampeln verlangsamen den Verkehr!!! Durchfahrt muss für den Durchgangsverkehr unattraktiv und langsamer werden</p> <ul style="list-style-type: none"> ↑ Überprüfung des Schwerlastverkehrs Verbote für Fern LKW Um- weltzone! ↑ Umfahrung der Lkw Mautstelle Dreieck Leonberg mit nicht befestig- ter Ladung oder polterten Containern hauptsächlich nachts. ↑ Verengungen an der Hauptstraße durch eingezeichnete Parkstellen wechselweise Rechts- Links (Siehe Straße von Hausen beim Orts- eingang Perouse gekennzeichnete Parkplätze auf der Stra- ße nur einseitig zu durchfahren) ! ↑ In Höfingen erneute Verkehrszählung des Durchgangsverkehrs, durch enorme Zunahme der Industrie in Ditzingen Fa.Trumpf u. Fa.Thales usw. Auch Autobahndreieck Leonberg Umfahrung bei Stau über Höfingen- Gebersheim <p>Verkehrszählung nicht in den Ferien und in den Zeiten des Berufsverkehrs. *In Ortsmitte u. Ditzingerstraße (Fußweg Bahnhof , Bushaltestelle, Behinder- ten Werkstatt Überqueren der Straße ohne Zebrastreifen oder Ampeln wäh- rend der Hauptzeit ohne Gefahr nicht möglich!!!</p> <p>Länger- besser kurzfristig muss das Ziel Ortsumfahrung Höfingen und Ge- bersheim sein!</p>	<p>█ und █</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger zugegangen werden. Innerhalb der Stadt werden bauliche Stra- ßenumgestaltungsmaßnahmen auf einen „lärmetechnischen Prüfstand“ gestellt und wo möglich und vertretbar, mit entsprechenden Maßnah- men auf eine Lärminderung hingewirkt. Außerdem werden regel- mäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlos- sen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßen- und Schienenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positi- onspapier als Anlage.</p> <p>Ordnungsamt: Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviere Leonberg.</p> <p>Bei der Lärmberechnung wird vom jährlichen durchschnittlichen Ver- kehr ausgegangen. Entsprechend werden die Verkehrszahlen an "normalen" Tagen (Mo bis Mi) außerhalb der Ferien, ohne Schneela- ge, Baustellen usw. ermittelt.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
20	<p>Anwohner aus der Dietrich-Bonhoeffer-Straße</p> <p>Anmerkungen zum Lärmaktionsplan 2015 09.12.2015</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, mit großem Interesse verfolgen wir die Entwicklungen zum Thema Lärm-schutz.</p> <p>Wir sind 2006 nach Höfingen gezogen und wohnen in der Dietrich-Bonhoeffer-Str., also direkt an der Ditzinger Straße im ersten Gebäude nach dem Kreisel von der Stadtmitte her gesehen.</p> <p>Uns war bewusst, dass die verkehrsgünstige Lage mit S-Bahn Anschluss und guter Infrastruktur Vor- als auch Nachteile bringt</p> <p>Wir hatten sogar vor dem Kauf der Wohnung extra selbst gemessen wieviel dB üblicherweise auftreten und befunden, daß die Lage noch akzeptabel ist, insbesondere, weil es keinen wesentlichen Fluglärm über Höfingen gab zu diesem Zeitpunkt und es am Wochenende ruhiger zugeht . Unsere Wohnung hat SSK 3 Fenster zur Straße und zur Seite haben wir solche nachgerüstet. Jedoch haben wir auch eine Zwangslüftung, die diese hohe Qualität lärm-technisch leider wieder zunichte macht, trotz Überströmelement.</p> <p>Abgesehen davon ist der passive Schallschutz der Fenster bzw. Gebäudehülle zu kurz gedacht, da man sich auch auf der Terrasse, bzw. im Freien und bei geöffnetem Fenster wohl fühlen möchte.</p> <p>Zum Thema Lärm durch den Rettungshubschrauber: Damit können wir gut leben, denn uns ist bewußt es wird ein Mensch gerettet, das ist das höhere Ziel.</p> <p>Zum Thema Bahnlärm: Hier fallen besonders sie alten, langen Güterzüge negativ auf. Wie sich die Nachtruhe entwickelt, wenn die S-Bahnen künftig einmal je Stunde die ganze Nacht durch fahren muß sich zeigen. Aber auch hier denken wir positiv, da der ÖPNV sinnvoll ist und wir leben damit.</p> <p>Zum Thema Fluglärm: Dieser hat wesentlich zugenommen in den vergange-nen 10 Jahren. Die Routen und Überflughöhen wurden offensichtlich geän-dert. Das Kriterium s.o., daß wir nicht von Fluglärm beeinträchtigt werden ist so leider nicht mehr erfüllt. Insbesondere die späten Überflüge abends, wenn man Flieger um Flieger zählen und sehr gut hören kann, welche relativ nied-rig Höfingen überfliegen, sowie die Flieger Sonntags in der Frühe empfinde ich pers. als besonders störend! Dies zusammen mit dem letzten wesentli-chen Thema, dem</p> <p>Lärm von der Ditzinger Straße:</p>	<p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger von Straße und Schiene zugegangen werden. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und ver-stärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlos-sen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßen- und Schienenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positi-onspapier als Anlage. Ziel ist weiterhin, die benachbarten Kommunen in eine „regionale“ Lösung einzubinden, weil letztlich nur im „Schulter-schluss“ Verbesserungen zu erwarten sind.</p> <p>Die Einführung von Tempo 30 wird im weiteren Verfahren auf ihre Wirksamkeit geprüft.</p> <p>Lärmspitzen von Fluglärm werden auf Leonberger Markung vom Hubschrauberlärm des Rettungshubschraubers am Kreiskrankenhaus erreicht. Der sonstige Lärm von Flugzeugen erreicht im Bereich der Leonberger Gemarkung nur nachgeordnete Werte. Die Thematik wurde vor wenigen Jahren exemplarisch durch eine Messstation auf der August- Lämmle- Schule überprüft. Es zeigte sich, dass der (durchschnittliche!) Fluglärm so gering war, dass er den vorhandenen Umgebungslärm praktisch nicht erhöhte.</p> <p>Fluglärm von Flugzeugen erreicht im Bereich der Leonberger Gemar-kung nur unerhebliche Werte. Maßgeblich sind Jahresdurchschnitts-werte. Dies schließt nicht aus, dass Belästigungen durch Einzelereig-nisse auftreten.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p> <p>Kennntnisnahme</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Dadurch, dass in Höfingen Tempo 30 ist, beschleunigen die Durchfahrenden umso mehr sobald Sie den Kreisel durchfahren haben. Auch bremsende Fahrzeuge vor dem Kreisel sind laut. Das LKW-Durchfahrtsverbot begrüßen wir sehr, kontrolliert wird es eher nicht, so dass weiterhin LKW Höfingen nur durchfahren und Lärm und Abgase hinterlassen.</p> <p>Der morgendliche Berufsverkehr beginnt früh ab 5:00/5:30 Uhr. Wir schlafen schon zur der Ditzinger Straße abgewandten Seite, das hilft leider nur begrenzt, man wacht vor dem Wecker vom anschwellenden Verkehrslärm auf. Die Ortsdurchfahrt von Höfingen wird als Umfahrung der Autobahn verwendet, desweiteren wachsen die anliegenden Kommunen z.B. Rutesheim prächtig und haben Ihrerseits gut ausgebaute Ortsumfahrungen, welche den Verkehr anziehen, um ihn dann durch das Nadelöhr Höfingen zu senden. Pendler aus dem gesamten Hinterland fahren, manche rasen insbesondere auf der Ditzinger Straße aus Höfingen hinaus.</p> <p>Es ist mir daher unverständlich, wieso für die Ditzinger Straße keine Maßnahmen enthalten sind. Z.B. eine Ausweitung der Tempo 30-Zone bis zum Ortseingang, oder stationäre Blitzer, oder sonstige verkehrsberuhigende Maßnahmen, wie Fahrbahnveränderungen oder punktuelle Begrünungen, damit deutlich sichtbar wird, daß man sich innerorts befindet.</p> <p>Abgesehen vom Lärm sind wir auch Feinstaub und Stickoxiden etc. ausgesetzt. Die Filter, die ich in unsere Zuluftöffnungen eingesetzt habe sind rabenschwarz, es ist wirklich erschreckend.</p> <p>Ich erwarte daher von den Verantwortlichen in Verwaltung, der Politik und den Gutachtern durchgängige Ansätze zu finden, die auch die Nachbarkommunen miteinbinden, sowie die Lärmemittenten in Ihrer Summe zu berücksichtigen.</p> <p>Dies zusammen mit dem attraktiven Ausbau des ÖPNV (besserer Takt!), Schaffung von Pendlerparkplätzen, Förderung von E-Mobilität um dem Lärm- und Feinstaubproblem bei wachsender Verkehrsdichte Herr zu werden.</p> <p>Es wäre bedauerlich, wenn nach weiteren 10 Jahren in Höfingen unser Fazit wäre, daß wir wieder wegziehen müssen um gesund zu bleiben. Daher der Appell: Berücksichtigung der Ditzinger Straße im Lärmaktionsplan 2015! Gleiches Recht bzw. gleicher Schutz für alle Anwohner der beiden Hauptein- bzw. Ausfallstraßen.</p> <p>Freundliche Grüße</p>	<p>Der Grund dafür, dass in der Ditzinger Straße keine Maßnahmen vorgesehen sind liegt darin, dass die dort auftretenden Lärmwerte unter den Auslösewerten für Maßnahmen liegen. Es gibt in Leonberg viele Bewohnerinnen und Bewohner, die höherem Lärm ausgesetzt sind.</p> <p>Solange stationäre Blitzer im zulässigen rechtlichen Rahmen aufgestellt werden, handelt es sich bei deren Anschaffung im Ergebnis um eine primär politische Fragestellung. Hierbei ist die stadtpsychologische Komponente nicht zu vernachlässigen.</p> <p>Bisher setzt die Stadt Leonberg mit insgesamt guten Erfahrungen ausschließlich mobile Blitzer ein.</p> <p>Auch ein etwaiger Einsatz stationärer Anlagen wäre aber - aufgrund der zu erwartenden Steigerung der Bußgelder - mit entsprechender Personalmehrung bei Bußgeldstelle und ggf. Gemeindevollzugsdienst verbunden.</p> <p>Grundlage der Maßnahmenplanung sind objektive Maßstäbe, nicht das persönliche Empfinden. Auch die Bereiche, die nicht in einem Maßnahmenbereich liegen werden langfristig von der Leonberger Lärminderungsplanung profitieren.</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
21	<p>Anwohner aus der Ditzinger Straße, Höfingen</p> <p>09.12.2015</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>aus dem Zeitungsbericht vom 30.11.2015 habe ich entnommen, dass die Ditzinger Straße nicht in den Lärmaktionsplan einbezogen wird. Das ist für mich aus folgenden Gründen total unverständlich: Spätestens ab 6:00 Uhr kann man unter der Woche wegen regen Verkehrs nicht mehr schlafen oder wird durch den Lärm am Schlaf gehindert. Wenn man Glück hat kann man bis 6:00 Uhr durchschlafen aber meistens ist es so, dass sich LKW's nicht an das Durchfahrverbot halten und man somit aus dem Schlaf gerissen wird. Bei Regen ist ein Schlafen unmöglich, da der Lärmpegel sich verdoppelt. Am Wochenende wird man auch spätestens um 7:00 Uhr aus dem Schlaf gerissen</p> <p>Ein Vorschlag zur Verbesserung wäre eine Verlängerung der 30er Zone bis zum Kreisverkehr beim Lidl. Somit würden die Autofahrer vielleicht 50 km/h fahren und keine 70 km/h mehr. Des Weiteren wäre ein Blitzer notwendig, wie es z.B. in Rutesheim gehandhabt wird (30er Zone mit Blitzer). Oder wie in Gebersheim mit Polizeikontrollen die Geschwindigkeit kontrollieren (Auch 30er Zone). Außerdem sollte die Polizei darüber informiert werden, dass durch Höfingen ein LKW Durchfahrverbot gilt. Denn auf Nachfrage bei der Polizei war dies bisher unbekannt.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>██████████</p> <p>Siehe Stellungnahme aus lfd.- Nr. 20</p> <p>Solange stationäre Blitzer im zulässigen rechtlichen Rahmen aufgestellt werden, handelt es sich bei deren Anschaffung im Ergebnis um eine primär politische Fragestellung. Hierbei ist die stadtpsychologische Komponente nicht zu vernachlässigen.</p> <p>Bisher setzt die Stadt Leonberg mit insgesamt guten Erfahrungen ausschließlich mobile Blitzer ein.</p> <p>Auch ein etwaiger Einsatz stationärer Anlagen wäre aber - aufgrund der zu erwartenden Steigerung der Bußgelder - mit entsprechender Personalmehrung bei Bußgeldstelle und ggf. Gemeindevollzugsdienst verbunden</p> <p>Tempo 30: Gem. § 45 (9) Satz 1 StVO dürfen Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund besondere Umstände zwingend geboten ist (Gefahrenlage). Es sind beidseitig gut ausgebaute Gehwege und Querungsmöglichkeiten vorhanden, keine Gefahrenlage bekannt.</p> <p>Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviere Leonberg. Diesem sind die entsprechenden Regelungen natürlich bekannt.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
22	<p>Anwohner aus der Ditzinger Straße, Höfingen</p> <p>Betr.: Vorschläge zum Lärmaktionsplan 2015 Leonberg 15.12.2015</p> <p>Um den unerträglichen Verkehrslärm und Luftverschmutzung durch Höfingen wenigstens etwas einzudämmen, machen wir folgende Vorschläge:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Geschwindigkeitsbeschränkung durchgängig auf Hauptdurchgangstraßen Höfingen und Gebersheim auf 30 km/h mit regelm. Geschwindigkeitskontrollen. 2. Schwerlastverkehr regelmäßig kontrollieren. 3. Durchfahrt der Ortsteile Höfingen und Gebersheim durch Parkbuchten erschweren. 4. Anwohner der Durchgangsstraßen finanziell unterstützen (Einbau Schallschutzfenster). 5. Langfristig: Planung und Bau einer Ortsumfahrung Höfingen. 	<p>█ und █</p> <p>Siehe Stellungnahme aus lfd.- Nr. 20</p> <p>Gem. § 45 (9) Satz 1 StVO dürfen Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund besondere Umstände zwingend geboten ist (Gefahrenlage). Es sind beidseitig gut ausgebaute Gehwege und Querungsmöglichkeiten vorhanden, keine Gefahrenlage bekannt.</p> <p>Zu 2. Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviere Leonberg.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
23	<p>Anwohner aus der Schloßstraße</p> <p>Lärmaktionsplan 20.12.2015 per Mail</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>zu dem Lärmaktionsplan hätte ich noch Vorschläge zum Marktplatz:</p> <p>Die Tempo-20-Schilder sind nur schlecht wahrzunehmen, hier wären noch zusätzliche Markierungen auf der Fahrbahn sinnvoll. Des Weiteren wundert es mich, dass das noch nicht verstärkt in der Presse bekannt gemacht wird und Schilder mit den Geschwindigkeitsmessungen zur eigenen Kontrolle angebracht wurden.</p> <p>In den Kreuzungsbereichen in der Schloßstraße sind Pflastersteine angebracht, welche unnötigen Lärm verursachen. Hier wäre es schön, wenn diese auch neu verfugt oder überteert würden.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>Ordnungsamt: Die Zonen-Beschilderung ist gut wahrnehmbar und u. E. inzwischen auch hinreichend bekannt. Weitere Beschwerden liegen dem OA derzeit nicht vor. Markierungen im Pflasterbereich sind praktisch nur schwer anbringbar und verwaschen schnell, dies wird nicht befürwortet.</p> <p>Nach der erfolgreichen Pflasterverfugung im Bereich des historischen Marktplatzes wurden zwischenzeitlich weitere Pflasterflächen in der Altstadt verfugt. Die stabilen Pflastersteine reduzieren damit das Lärmaufkommen.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
24	<p>Anwohner aus Friedenstraße</p> <p>Lärmaktionsplan 27.12.2015 per Mail</p> <p>Sehr geehrter Herr Rosenbauer,</p> <p>als Einwohner der neuen Stadtmitte (Ecke Brennerstraße / Friedenstraße) möchten wir gerne die aktuelle Lärmsituation bei uns schildern und Vorschläge zur Verbesserung machen. Der Verkehr der B295 und der Leonberger Straße hört praktisch nie auf. Speziell nachts und im Sommer kommen zum normalen Verkehr übermotorisierte Fahrzeuge, Motorräder, Squads, usw. hinzu. Das ganze Jahr über ist bei offenem Fenster an Ruhe nicht zu denken, geschweige denn ruhig zu schlafen. Umliegende Cafes halten sich speziell im Sommer nicht an die Nachtruhe.</p> <p>Unsere Vorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung einer 30 km/h Zone (Vorbild Renningen) in einem Radius von 500 m rund um das Leocenter - Bindung der umliegenden Cafes (speziell die in den Nebenstraßen in unmittelbarer Nähe zu privaten Wohnhäusern) an die Nachtruhezeiten - Umleitung des Hauptverkehrs der B295 aus der neuen Stadtmitte (viele Fußgänger, lärmgeplagte Einwohner, schmale Fußgängerstreifen, Schulwege, Einrichtungen für betreutes Wohnen) an den Stadtrand - Einrichtung von Vorteilen für Besitzer von Elektroautos (kostenloses Parken, usw.) <p>Über die Aufnahme dieser Punkte in den Lärmaktionsplan, soweit realisierbar, würden wir uns, wie auch unsere Nachbarn, sehr freuen. Vielen Dank vorab für Ihre Bemühungen und für das Beteiligungsangebot.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen,</p>	<p style="background-color: black; color: black;">[REDACTED]</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger zugegangen werden. Hierzu gehört auch die Prüfung etwaiger Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie die Einwirkung auf die vorhandenen Einrichtungen. Gleichzeitig wird versucht, den Umweltverbund zu stärken. Entsprechende Maßnahmen sind in 2017 u.a. im Bereich des Bahnhofs (regionaler Mobilitätspunkt) vorgesehen. Die Einführung von Tempo 30 wird im weiteren Verfahren auf ihre Wirksamkeit geprüft. Gem. § 45 (9) Satz 1 StVO dürfen Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund besondere Umstände zwingend geboten ist (Gefahrenlage). Es sind beidseitig gut ausgebaute Gehwege und Querungsmöglichkeiten vorhanden, keine Gefahrenlage bekannt.</p> <p>Gaststättenbehörde zu „Bindung der umliegenden Cafes“: In diesem Bereich sind grundsätzlich Schank- und Speisewirtschaften baurechtlich zulässig. Die Sperrzeit in Baden-Württemberg ist in § 9 der Landesgaststättenverordnung gesetzlich geregelt. Die Sperrzeit beginnt daher in der Nacht von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag um 05 Uhr, in den anderen Nächten um 3 Uhr. Die Sperrzeit für die Außenbewirtung beginnt in der Regel im Stadtgebiet Leonberg um 23 Uhr. Darüber hinaus ist jeder Gastwirt in der Pflicht, die Ruhezeiten einzuhalten und dafür zu sorgen, dass die Nachbarn durch den Gaststättenlärm nicht über Gebühr belästigt werden. Einschränkungen von Betriebszeiten oder sonstige Anordnungen bezüglich Lärm sind jedoch nur im Einzelfall, bei ständigen nachgewiesenen Lärmbelästigungen bzw. bei der nachgewiesenen Unzuverlässigkeit des Gastwirtes möglich Das Ordnungsamt prüft derzeit, in welcher Form Vorteile für E-Autos umgesetzt werden.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
25	<p>Anwohner aus der Elsa-Brandström-Straße</p> <p>Lärmaktionsplan/Stellungnahme 27.12.2015 per Mail</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>seit 1980 arbeite ich in der Apotheke Höfingen in der Ditzingerstraße. Bis 1994 habe ich dort auch gewohnt und so hautnah den ständig zunehmenden Verkehr erleben müssen. Lärmschutzfenster, die wir einbauen ließen und die die Stadt Leonberg bezuschusst hat, haben eine gewisse Erleichterung geschaffen, im geschlossenen Zustand. Ein Fenster geöffnet oder auch nur gekippt zu lassen, beispielsweise über Nacht, war nicht möglich, man wachte unweigerlich an den durch die Ditzinger Straße rasenden Autos auf. Vollgas ab der Hirschlander Straße und dann geradeaus Richtung Ditzingen, die ideale Rennstrecke für Auto - und besonders Motorradfahrer. Dies ist bis heute so geblieben, ungeachtet dieser unsäglich beschuerten Kurzstrecken-Tempo-30-Einrichtung. Zusätzlich hat sich die Durchfahrt durch Höfingen als Autobahn-Umleitungsstrecke etabliert, vom Landkreis so gewollt und von der Stadt Leonberg nicht verhindert. Wenn sich der Autobahn vermeidende Verkehr durch Höfingen quält, dann ist er allerdings nicht schneller als Tempo 30. Dafür ist die Summe der Fahrzeuge, die manchmal über Stunden lärmt umso höher; und kaum ist die Schlange aufgelöst, siehe oben. Besonders weh tut mir diese Situation angesichts der Einfachheit, mit der das Problem gelöst werden könnte:</p> <p>Überwachtes Tempo 30 durch ganz Höfingen.</p> <p>Höfingen hat von einem verstorbenen Mitbürger 600.000 € vermacht bekommen. Damit wären mit Leichtigkeit eine oder mehrere mobile Blitzeranlagen zu finanzieren, die sich sogar refinanzieren würden.</p> <p>Gerne würde Höfingen diese Anlagen auch mal an die Kernstadt ausleihen. Orte, in denen geblitzt wird, werden gerne gemieden, sodass die Erwartung eines Rückgangs des Verkehrsaufkommens nicht unrealistisch ist. Selbstverständlich müsste so eine Blitzeranlage sinnvoll aufgestellt werden.</p> <p>Wie wir neulich von der Apotheke aus wunderbar beobachten konnten, wurde der vor der Post in Höfingen aufgestellte Blitzer meist entdeckt und mit Vollbremsungen ausgetrickst.</p> <p>Viele Fahrzeuge, die vor der Apotheke noch schnell fuhren, wurden so nicht</p>	<p>■■■■■■■■■■</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die Baulastträger zugegangen werden. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßen- und Schienenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage. Ziel ist weiterhin, die benachbarten Kommunen in eine „regionale“ Lösung einzubinden, weil letztlich nur im „Schulterchluss“ Verbesserungen zu erwarten sind.</p> <p>Die Einführung von Tempo 30 wird im weiteren Verfahren auf ihre Wirksamkeit geprüft.</p> <p>Solange stationäre Blitzer im zulässigen rechtlichen Rahmen aufgestellt werden, handelt es sich bei deren Anschaffung im Ergebnis um eine primär politische Fragestellung. Hierbei ist die stadtpsychologische Komponente nicht zu vernachlässigen. Bisher setzt die Stadt Leonberg mit insgesamt guten Erfahrungen ausschließlich mobile Blitzer ein. Auch ein etwaiger Einsatz stationärer Anlagen wäre aber - aufgrund der zu erwartenden Steigerung der Bußgelder - mit entsprechender Personalmehrung bei Bußgeldstelle und ggf. Gemeindevollzugsdienst verbunden.</p> <p>Solange stationäre Blitzer im zulässigen rechtlichen Rahmen aufge-</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>erfasst und bei der Stadt Leonberg ist man wieder einmal der Meinung, alles sei ja nicht so schlimm. Ich lebe jetzt in der Elsa-Brandström-Straße, ruhige Wohngegend sollte man meinen. Aber die Autos und Motorräder haben mich eingeholt, sie fahren ihre Rennen Orts auswärts Richtung Gebersheim, wir können sie fast die ganze Strecke lang hören, so laut sind sie. Die Anwohner dort an der Pforzheimer -, der Hauff -und der Eichendorff Straße sind die Leidtragenden. Wäre also ein Wille bei den Verantwortlichen, es gäbe mit mobilen Blitzeranlagen durchaus einen sogar preisgünstigen Weg!</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>stellt werden, handelt es sich bei deren Anschaffung im Ergebnis um eine primär politische Fragestellung. Hierbei ist die stadtpsychologische Komponente nicht zu vernachlässigen. Bisher setzt die Stadt Leonberg mit insgesamt guten Erfahrungen ausschließlich mobile Blitzer ein. Auch ein etwaiger Einsatz stationärer Anlagen wäre aber - aufgrund der zu erwartenden Steigerung der Bußgelder - mit entsprechender Personalmehrung bei Bußgeldstelle und ggf. Gemeindevollzugsdienst verbunden.</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
26	<p>Anwohner aus der Ditzinger Straße, Höfingen</p> <p>Lärmaktionsplan - hier: Ditzinger Straße in Höfingen 27.12.2015 per Mail</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Wir wohnen seit 1994 nahe an der Ditzinger Straße und haben festgestellt, dass in den letzten Jahren der Verkehr durch Höfingen sehr stark zugenommen hat. Gründe dürften die zusätzlichen Autobahnausfahrten Rutesheim sein (Umfahrung der Staus auf der Autobahn über Land), als auch die zusätzliche Wohnbebauung und Erweiterung der Einkaufsmöglichkeiten (Lidl, Edeka) sowie die Ansiedelung von der Firma Thales in Ditzingen und die generelle Verkehrszunahme sein. Beobachten können wir auch, dass das Durchfahrtsverbot für LKW häufig missachtet wird. Für uns Anwohner hat sich die Zunahme des Verkehrs in der Ditzinger Straße zu einer sehr großen Lärmbelästigung entwickelt. Möglicherweise verstärkt sich der Strassenlärm durch die jetzige Bebauung (Baulücken, Verstärkung des Schalls an großen Gebäuden z. B. im Tonweg) ungünstig.</p> <p>Wir fordern deshalb im Rahmen des Lärmaktionsplans für die Ditzinger Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einführung Tempo 30 - stationäre Geschwindigkeitsüberwachung - Rückbau der sehr breiten Straße durch z.B. Parkbuchten - Einzeichnung von Fahrradstreifen auf der Fahrbahn beidseitig - Verwendung eines lärmarmen Belags bei der nächsten Fahrbahnerneuerung - Begrünung der Ditzinger Straße durch Bepflanzung von Bäumen <p>Wir hoffen, dass Sie für die Ditzinger Straße all diese Maßnahmen ergreifen werden, da die Wohnqualität durch den Durchgangsverkehr inzwischen sehr stark beeinträchtigt ist.</p> <p>Wir bitten die Maßnahmen beim Lärmaktionsplan zu berücksichtigen.</p> <p>Viele Grüße aus Höfingen</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger von Straße und Schiene zugegangen werden. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbelastigungen durch Straßen- und Schienenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage. Ziel ist weiterhin, die benachbarten Kommunen in eine „regionale“ Lösung einzubinden, weil letztlich nur im „Schulterabschluss“ Verbesserungen zu erwarten sind.</p> <p>Die Einführung von Tempo 30 wird im weiteren Verfahren auf ihre Wirksamkeit geprüft.</p> <p>Ordnungsamt: Gem. § 45 (9) Satz 1 StVO dürfen Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund besondere Umstände zwingend geboten ist (Gefahrenlage). Es sind beidseitig gut ausgebaute Gehwege und Querungsmöglichkeiten vorhanden, keine Gefahrenlage bekannt.</p> <p>Überlegungen zur Straßengestaltung werden im Vorfeld von Umbau-/Erneuerungsarbeiten angestellt.</p> <p>Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviers Leonberg.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>


Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
27	<p>Anwohner aus der Ditzinger Straße, Höfingen</p> <p>Lärmaktionsplan Ditzinger Straße in Höfingen 27.12.2015 per Mail</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>in den letzten Jahren hat der Verkehr, der durch Höfingen führt, sehr stark zugenommen. Gründe mögen die zusätzlichen Autobahnausfahrten Rutesheim etc. (Umfahrung der Staus auf der Autobahn über Land), die zusätzliche Wohnungsbebauung und Erweiterung der Einkaufsmöglichkeiten (Lidl, Edeka) in Höfingen und die generelle Verkehrszunahme sein. Für uns Anwohner hat sich die Zunahme des Verkehrs in der Ditzinger Straße zu einer sehr großen Lärmbelästigung entwickelt. Möglicherweise verstärkt sich der Schall durch die jetzige Bebauung (Baulücken, Verstärkung des Schalls an großen Gebäuden im Tonweg) äußerst ungünstig.</p> <p>Wir fordern deshalb im Rahmen des Lärmaktionsplans für die Ditzinger Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einführung Tempo 30 - stationäre Geschwindigkeitsüberwachung - Rückbau der sehr breiten Straße durch z.b. Parkbuchten - Einzeichnung von Fahrradstreifen auf der Fahrbahn beidseitig - Verwendung eines lärmarmen Belags bei der nächsten Fahrbahnerneuerung - Begrünung der Ditzinger Straße durch Bepflanzung von Bäumen <p>Wir hoffen, dass Sie für die Ditzinger Straße all diese Maßnahmen ergreifen werden, da die Wohnqualität durch den Durchgangsverkehr inzwischen überaus beeinträchtigt ist.</p> <p>Wir danken Ihnen sehr und Wünschen Ihnen allen ein gutes Jahr 2016!</p>	<p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmassnahmen auf die jeweiligen Baulastträger von Straße und Schiene zugegangen werden. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbelastigungen durch Straßen- und Schienenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage. Ziel ist weiterhin, die benachbarten Kommunen in eine „regionale“ Lösung einzubinden, weil letztlich nur im „Schulterchluss“ Verbesserungen zu erwarten sind.</p> <p>Die Einführung von Tempo 30 wird im weiteren Verfahren auf ihre Wirksamkeit geprüft.</p> <p>Solange stationäre Blitzer im zulässigen rechtlichen Rahmen aufgestellt werden, handelt es sich bei deren Anschaffung im Ergebnis um eine primär politische Fragestellung. Hierbei ist die stadtpsychologische Komponente nicht zu vernachlässigen. Bisher setzt die Stadt Leonberg mit insgesamt guten Erfahrungen ausschließlich mobile Blitzer ein. Auch ein etwaiger Einsatz stationärer Anlagen wäre aber - aufgrund der zu erwartenden Steigerung der Bußgelder - mit entsprechender Personalmehrung bei Bußgeldstelle und ggf. Gemeindevollzugsdienst verbunden.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
28	<p>Anwohner aus dem Ludwig-Finckh-Weg</p> <p>Lärmaktionsplan, M6 Leonberg Kernstadt Neue Ramtelstr. 30.12.2015</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>ich darf hiermit konkrete Vorschläge zur Lärmreduzierung im Stadtteil Ramtel vorbringen:</p> <p>a) Tempo 30 auf der Neuen Ramtelstr. vom Lidl bis zum neuen Kreisverkehr auf der Stuttgarter Str. b) Flankierend 1-2 Blitzer auf der Strecke.</p> <p>Begründung:</p> <p>Der starke Verkehr auf der Neuen Ramtelstr. wirkt sich im gesamten Ramtel durch erheblichen Verkehrslärm aus. Ungünstig wirkt zusätzlich die topografische Situation im Ramtel. Der Verkehrslärm breitet sich dort quasi wie in einem Schalltrichter aus. Hinzu kommt, dass die Neue Ramtelstr. in der Nacht von einigen Mitbürgern als Rennstrecke missverstanden wird und dadurch eine massive Störung der Nachtruhe zu verzeichnen ist. Gemäß Ihrem Lärmaktionsplan entfaltet ein Tempolimit 30 einen hohen Nutzen bei niedrigen Kosten. In diesem Fall würden von dieser Maßnahme rund 6.000 Bewohner des Ramtels profitieren. Und dies wesentlich schneller und effizienter als bei der vorgesehenen Aufbringung von "Fiüsterasphalt". Vom flankierenden Einsatz von Radaranlagen darf man sich versprechen, dass die nächtlichen Raser bald der Vergangenheit angehören.</p> <p>Würde mich sehr freuen, wenn Sie über meine Vorschläge nachdenken würden. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen ein gutes neues Jahr 2016.</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger von Straße und Schiene zugegangen werden. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage.</p> <p>Die Einführung von Tempo 30 wird im weiteren Verfahren auf ihre Wirksamkeit geprüft.</p> <p>Gem. § 45 (9) Satz 1 StVO dürfen Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund besondere Umstände zwingend geboten ist (Gefahrenlage). Es sind Gehwege vorhanden. Eine Gefahrenlage ist nicht vorhanden. Der Bereich wird außerdem mit der mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsanlage kontrolliert.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
29	<p>Anwohner aus der Heilbronner Straße</p> <p>30.12.2015 per Mail</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>hiermit möchte ich meine Stellungnahme zum Thema Lärmschutz im Ramtel übermitteln.</p> <p>1. Neue Ramtelstraße: ich halte es für dringend geboten Lärmschutzmaßnahmen für die Neue Ramtelstraße zu beschließen. Dazu zählen v.a. eine Geschwindigkeitsüberwachung am besten stationär , denn am Abend in der Nacht und am Wochenende finden regelrechte Renn auf dieser Straße statt. Vor allem auch durch die Ampelschaltung auf der Strecke zwischen Eltinger Straße und Breslauer Straße und umgekehrt. Leider wird im unteren Abschnitt auch nie mobil kontrolliert. Meiner Ansicht nach lässt die Überwachung des fließenden Verkehrs im Bereich der unteren Neuen Ramtelstraße auch v.a. abends, nachts und an den Wochenenden sehr zu wünschen übrig.</p> <p>2. Der Autobahnlärm ist an manchen Tagen je nach Wind extrem störend und nervenaufreibend. Ich finde es zwar schon schön, dass das Gewerbegebiet Hertich mit Schallschutzwänden geschützt wird aber die Wohngebiete im Ramtel leider nicht.</p> <p>3. Der Lärm der beim Abladen der Container der Fa. Lidl während den Anlieferungszeiten zwischen 6.00 und 22.00 Uhr beim Überfahren der metallenen Abladerampe entsteht, ist an vielen Tagen unerträglich. Manchmal wird morgens vor 6 Uhr angeliefert manchmal Sonntag um 22.00 Uhr z.B. das Obst und Gemüse von der Fa Fruchthof Nagel. Es ist für mich absolut unverständlich wie die Baugenehmigungsbehörden der Stadt Leonberg die Abladerampe auf Seiten des Wohngebietes sowohl bei Planung wie auch beim Umbau vor einigen Jahren genehmigen konnten. Da ja offensichtlich Lärm beim Be- und Entladen von schweren LKW's entsteht wurde dabei wirklich nichts gedacht, es wird eben leider das Bürgerinteresse gegenüber dem Gewerbesteuerzahler mal wieder ins 2. Glied gestellt.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p></p> <p>Siehe Stellungnahme aus lfd.- Nr. 28</p> <p>Der Bereich wird mit der mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsanlage kontrolliert. Solange stationäre Blitzer im zulässigen rechtlichen Rahmen aufgestellt werden, handelt es sich bei deren Anschaffung im Ergebnis um eine primär politische Fragestellung. Hierbei ist die stadtpsychologische Komponente nicht zu vernachlässigen. Bisher setzt die Stadt Leonberg mit insgesamt guten Erfahrungen ausschließlich mobile Blitzer ein. Auch ein etwaiger Einsatz stationärer Anlagen wäre aber - aufgrund der zu erwartenden Steigerung der Bußgelder - mit entsprechender Personalmehrung bei Bußgeldstelle und ggf. Gemeindevollzugsdienst verbunden.</p> <p>Im Zuge der aktuellen Lärmaktionsplanung soll im Rahmen einer Resolution versucht werden, Tempolimits auf den Autobahnen in der Leonberger Umgebung zu erreichen. Bei den bestehenden Lärmschutzeinrichtungen an den Autobahnen gibt es keinen rechtlichen Spielraum auf baulich- technische Nachbesserung. Dies wurde in umfassenden Nachberechnungen der alten Planfeststellungsbeschlüsse überprüft. Momentan besteht keinerlei Aussicht darauf, dass der Bund entlang der Autobahn weitere Lärmschutzwände baut.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>


Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
30	<p>Anwohner aus der Anne-Frank-Straße, Höfingen</p> <p>Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2015 Leonberg Hier: Maßnahmen für Höfingen 30.12.2015</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>für die Beteiligung an dem o.g. Verfahren und die öffentliche Informationsveranstaltung bedanken wir uns und nehmen dazu wie folgt Stellung.</p> <p>Bereits im Jahr 2008 bei der Veranstaltung "Umwelttoxikologisches Kolloquium - Gesundheitliche Wirkung von Lärm" beim Regierungspräsidium Stuttgart wurde vom Landesgesundheitsamt darauf hingewiesen, dass das durch Verkehrslärm verursachte Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen nicht wie früher angenommen bei ≥ 65 dB(A) sondern schon ab 60 dB(A) vorhanden ist. Auch Hypertonie nimmt bei nächtlichem Verkehrslärm ab 50-55 dB(A) stark zu. Das Gesundheitsamt Böblingen hat sich diesen Erkenntnissen angeschlossen und in seiner damaligen Stellungnahme darum gebeten, dies im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen.</p> <p>In der Stellungnahme der Verwaltung wird jedoch darauf hingewiesen, dass die im Lärmaktionsplan von 2009 verwendeten Grenzwerte von $24h L_{(DEN)} \geq 70$ dB(A), nachts $L_{(Night)} \geq 60$ dB(A) keine Grenze zwischen gesunden und ungesunden Wohnverhältnissen o.ä. darstellen, sondern nur der Identifizierung der am höchsten betroffenen Einwohner dienen. Im Lärmaktionsplan von 2009 war wichtigstes Ziel, zunächst, die am höchsten betroffenen Gebiete zu ermitteln und Maßnahmen für diese Gebiete zu ergreifen.</p> <p>Da im Lärmaktionsplan der Stufe 2 von 2015 nun jedoch genau wieder diesen hohen Grenzwerte von 2009 zu Grunde gelegt worden sind, verringert sich (rein rechnerisch) natürlich auch die Zahl der von gesundheitsschädlichem Lärm betroffenen Personen. Die Empfehlungen aus 2009 des Gesundheitsamtes wurden nicht berücksichtigt.</p> <p>Legt man die vom Land empfohlenen Grenzwerten on Tag/$L_{(DEN)} \geq 65$ dB(A) und Nacht/$L_{(Night)} \geq 55$ dB(A) zu Grunde, wären in Höfingen anstatt 10 Personen 82 Personen am Tag betroffen. Bei Nacht anstatt 0 Personen 107 Personen.</p> <p>Würde den Empfehlungen des Gesundheitsamtes gefolgt, erhöhen sich die Zahlen jedoch noch einmal erheblich. Dies wirkt sich auch auf die zu ergreifenden Maßnahmen zur Minderung des Lärms aus. Für Höfingen bedeutet das, dass alle Anwohner entlang der Ditzinger- und Pforzheimer Straße betroffen sind.</p>	<p>█ und █</p> <p>Zu verweisen ist auf die aktuelle Beschlusslage im Leonberger Gemeinderat, wonach die sog. Auslösewerte von 70 dB(A) für tags und 70 dB(A) für nachts weiterhin Gültigkeit haben.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>In Bezug auf den Schienenlärm sind ähnliche Auswirkungen zu sehen.</p> <p>Um gesundheitliche Beeinträchtigungen von den Bürgern ab zu wenden, erwarten wir von der Verwaltung und dem Gemeinderat, dass zukunftsorientiert gehandelt wird und die Lärmvermeidung Priorität hat. Dafür müssen dann auch ausreichend Mittel zur Verfügung stehen.</p> <p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen M8 für Höfingen im Lärmaktionsplan Stufe 2 sind nur das Minimum was auf jeden Fall getan werden muss.</p> <p>Wir fordern jedoch, dass nun die bereits im Lärmaktionsplan Stufe 1 im Jahr 2009 vorgeschlagenen baulich-gestalterischen Maßnahmen auf den Durchfahrtsstraßen umgesetzt werden, Planungen liegen bereits vor.</p> <p>Weitere Maßnahmen die in kürzester Zeit mit geringem finanziellem Aufwand machbar wären, sind:</p> <p>Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h für beide Verkehrsachsen, Nord/Süd und West/Ost von Ortschild zu Ortsschild. Regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachungen und die Überwachung der Einhaltung des Durchfahrtsverbots für LKW. Auch wenn hierfür eine Aufstockung des Personals notwendig ist.</p> <p>Sogenannte Geschwindigkeitstrichter vor den Ortseinfahrten, damit der Verkehr schon dort verlangsamt wird. Ebenso Zebrastreifen an allen 4 Armen des Kreisverkehrs und an der Querungshilfe Tonweg. Damit der Kreisel nicht zu schnell durchfahren wird, sollte der Innenradius durch eine weiße Linie optisch hervorgehoben werden.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger zugegangen werden. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage.</p> <p>Die räumliche Vergrößerung des Geltungsbereichs von Tempo 30 wird im weiteren Verfahren auf ihre Umsetzbarkeit geprüft. Gleiches gilt für baulich- gestalterische Maßnahmen in Form von Querungshilfen o.ä. Die Realisierung von sog. Zebrastreifen setzt allerdings den entsprechenden Bedarf an Fußgängerquerungen voraus.</p> <p>Ordnungsamt: Die Anfrage zum Anordnen von Fußgängerüberwegen wurde bereits in der Verkehrsschau behandelt. Da die Voraussetzungen gem. den Richtlinien für die Anlage von Fußgängerüberwegen nicht erfüllt sind, kann eine Anordnung nicht erfolgen. Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviers Leonberg.</p>	


Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
31a	<p>Anwohner aus dem Kirschenweg</p> <p>BETREFF KREISVERKEHR STUTTGARTER STRASSE 02.01.2016</p> <p>SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN ICH BITTE UM ÜBERPRÜFUNG DES KREISVERKEHRS</p> <p>1. STADT AUSWÄRTS WIRD DER KREISVERKEHR DURCH EINE FEHL-PLANUNG NICHT ALS KREISVERKEHR BEFAHREN SONDERN WIE IN DER ANLAGE ERSICHTLICH IST, ALS NORMALE KREUZUNGS-STRASSE BENÜTZT. 2. RESULTIERENT IST DIE TATSACHE DAS DIE FAHRZEUGE MIT HOHER GESCHWINDIGKEIT DEN KREISVERKEHR DURFAHREN UND ZWAR GENERELL ÜBER DEN GEPFLASTERTEN TEIL DES KREISVERKEHRS. 3. DARRAUS ENTSTEHT AUF DER PFLASTERUNG EIN ERHEBLICHER LÄRMPEGEL 4. DURCH SCHLECHTE EINSICHT IN DIE STUTTGARTER STR UND DIE HOHE GESCHWINDIGKEIT DER FAHRZEUGE IST EINE GEFAHRENZONE VORHANDEN 5. WAS KANN MAN ÄNDERN? 6. DIE PFLASTERUNG DIE TEILWEISE ÜBER DIE JAHREN IN DEN FUGEN AUSGEWASCHEN SIND ZU ERNEUERN UND ZWAR SO, DASS DER GEPFLASTERTE AUSSENRING NICHT MEHR MIT PFLASTERSTEINEN SONDERN MIT BETONSTEINEN AUSGELEGT WIRD DIE AN DER AUSSENKANTE SCHRÄG ABGEFASST SIND UND ZWAR SO DAS DER LINIENBUS DARÜBER FAHREN KANN JEDOCH DIE PKWS NICHT MEHR. DAMIT ERREICHT MAN, DASS DIE GESCHWINDIGKEIT REDUZIERT WIRD UND DIE PKWS HABEN NUR DIE MÖGLICHKEIT DEN KREISVERKEHR ALS KREISVERKEHR ZU BEFAHREN: 7. DA WIR AN DIESER STELLE EINE DB VON 65 AUFWEISEN WÜRDE DIES EIN BEITRAG ZUR REDUTZIERUNG HERVORRUFT</p> <p>Anlage</p> 	<p>[REDACTED]</p> <p>Der vorhandene Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 35,00 m hat eine deutliche Ablenkung die durch den niveaugleichen gepflasterten Innenkreis zusätzlich unterstrichen wird. Trotz der Ablenkung müssen sowohl der ÖPNV als auch LKWs beim Befahren des Kreises den mit Granitgroßpflastern gepflasterten Innenkreis überfahren.</p> <p>Sollte in den nächsten Jahren eine Sanierung des gepflasterten Innenkreises anstehen wird dieser dann voraussichtlich auch mit einem geringen Schrägbordstein und anschließendem Betonpflaster oder Asphalt, analog zu dem 2014/2015 hergestellten Kreisverkehr in der Renninger Straße, ausgeführt.</p> <p>Da die Sanierung derzeit nicht absehbar ist wird die Verwaltung zusammen mit der Verkehrsbehörde nach Lösungen suchen wie der Innenkreis in der Zwischenzeit besser verdeutlicht werden kann.</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
31b	<p>Anwohner aus dem Kirschenweg</p> <p>BETREFF SCHUTZWALL ZWISCHEN STUTTGARTER STRASSE UND AUGUST LÄMMLE WEG 02.01.2016</p> <p>SEHR GEERTE DAMEN UND HERREN ICH BITIE UM PRÜFUNG DER MÖGLICHKEIT DER VERRINGERUNG DER DB ZAHL VON 65</p> <p>1. DIE STUTTGARTER STRASSE WIRD ZWISCHENZEITLICH VON CA 11500 FAHRZEUGEN PRO TAG BEFAHREN DURCH DIE STADTAUSWÄRTS ANHEBEND STRASSE ENTSTEHT GENERELL EIN LÄRMPEGEL AN DEN WOCHENENDEN WIRD DIE STUTTGARTER STRASSE STADT AUSWÄRST GERNE ZUR RENNSTRECKEN VON PKW SOWIE MOTORRÄDERN BENÜTZT HIER WERDEN VON GESCHWINDIGKEITEN VON 100 bis 130 KM GEFAHREN HIER SOLLTE MAN DIE 60 KM VON GERLINGEN ÜBERNEHMEN STADTEINWÄRTS WIRD DIE GESCHWINDIGKEIT VON 70 BEZW. 50 KM GRUNDZÄTZLICH NICHT EINGEHALTEN.</p> <p>2. UM DIE ANWOHNER IM AUGUST LÄMMLE WEG ZU SCHÜTZEN WÄRE EIN ERDWALL MIT EINER BEFPLANZUNG SCHÜTZENSWERT DA DIE ANWOHNER EINE DOPPELBELASTUNG HABEN EINMAL DURCH DIE STUTTGARTER STRASSE SOWIE DURCH DEN AUGUST LÄMMLE WEG DER DURCH DIE NEU BEBAUUNGEN DOCH SEHR STARK BEFAHREN WIRD UND LEIDER NICHT DEN VORGEGEBEN 30 KM EINGEHALTEN WERDEN WAS WÄRE ZU TUN</p> <p>EINDEUTIGE GESCHWINDIGKEITSVORGABE IN DER STUTTGAR STR STADT EINWÄRTS UND AUSWÄRTS 60KM BIS FÜLLERSTRASSE NEUER KREISVERKEHR.</p> <p>IN DEM AUGUST LÄMMLE WEG WÄRE ES ANGEBRACHT DURCH VERSETZTE STRASSENPAKPLÄTZE DIE GESCHWINDIGKEIT ZU REDUZIEREN DA TROTZ BLITZERAUFSTELLUNG SICH KEINER AN DIE 30KM HÄLT AUCH HIER IST DIE STRASSE ANSTIEGEND DAS ZUSÄTZLICH DEN LÄRMPEGEL NACH OBEN TREIBT</p> <p>DESWEITEREN SOLLTE AUF DER HÖHE KIRSCHENWEG NOCHMALS30 KM AUF DIE STRASSE ANGEBRACHT WERDEN UND ZWAR MIT ROT HINTERLEGT DIES SOLLTE AUCH BEI DEM BEREITS VORHANDENEN DREISIGER ELEMENT GESCHEHEN-</p> <p>NOCHMALS AUF DEN ERDWALL ZU KOMMEN ES ERSCHEINT MIR</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>Die Einrichtung eines Geschwindigkeitstrichters im Bereich des Ortseingangs vor dem Kreisel soll im Rahmen einer Verkehrsschau mit den Fachbehörden besprochen werden.</p> <p>Im Bereich zwischen August-Lämmle-Weg und Stuttgarter Straße wäre nach dem Bebauungsplan ein kleinerer Lärmschutzwall denkbar, die städtebaulichen Umsetzungsmöglichkeiten werden geprüft.</p> <p>Ordnungsamt: Gem. § 45 (9) Satz 1 StVO dürfen Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund besondere Umstände zwingend geboten ist (Gefahrenlage). Eine Gefahrenlage, die eine Geschwindigkeitsreduktion rechtfertigt, ist nicht vorhanden.</p> <p>Dieser Vorschlag wurde vom Ordnungsamt bereits geprüft und aus straßenverkehrsrechtlichen Gründen abgelehnt.</p> <p>Die Anregung wurde aufgenommen und die zusätzliche Markierung wurde angeordnet.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>DASS MAN DURCH DIESE BAULICHE MASSNAHME AUSSER DEM LÄRMSCHUTZ NOCH EINEN SICHERHEITSSCHUTZ ERREICHEN WÜRD- DE ES WÜRD-DE NICHT MEHR DIE MÖGLICHKEIT GEBEN DASS DIE FUSSGÄNGER OBERHALB DER STUTIGARTER STR ÜBER DIE STRAS- SE IN DIE GERLINGERHEIDE GEHEN</p> <p>ALS NACHTRAG DIESES PROJEKT WÜRD-DE ICH GERNE IN IHREM HAU- SE DISKUTIEREN ICH WOHNE SEIT 10 JAHREN IM KIRSCHENWEG IN DER DER ZWISCHENZEIT KANN MAN NUR BEDINGT DIE TERRASSE BENÜTZEN UM EINEN EINDRUCK ÜBER DIE LÄRMBELÄSTIGUNG ZU BEKOMMEN LADE ICH SIE GERNE ZU EINER BEGEGUNG IN UNSEREM HAUSE EIN-</p> 	<p>Die angesprochene Fläche liegt innerhalb des Landschaftsschutzge- biets „Leonberg“. Dort sind wesentliche bauliche Veränderungen grundsätzlich nicht zulässig. Der hier in Aufstellung befindliche Lärm- aktionsplan wird zum Anlass genommen, die Thematik nochmals mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
32	<p>Anwohner aus der Hölderlinstraße</p> <p>Formlose persönliche Stellungnahme bezüglich Verkehrslärm 03.01.2016 per Mail</p>	<p>██████ und ██████</p>	
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>ich beziehe mich auf die Broschüre „Gemeinsam für eine leisere Stadt“ von der Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL). Daher sende ich ihnen diese formlose persönliche Stellungnahme bezüglich Verkehrslärm in der Hölderlinstraße ██████ in der Gartenstadt. Wir fühlen uns durch folgenden Lärm belästigt:</p> <p>1 Straßenlärm der Rutesheimer Straße Der Lärm hat über die Jahre stetig zugenommen. a. Es ist uns nicht möglich, uns zu verkehrsreichen Zeiten auf der Terrasse zu unterhalten. b. Es ist uns nicht möglich, mit offenen Fenstern zu schlafen, weil der Verkehr auch nachts sehr laut ist. ==> Hier wäre eine Lärmschutzwand eine willkommene Maßnahme.</p> <p>2. Bahnlärm und Güterzüge a. Vor allem die sehr langen Güterzüge zu nachtschlafender Zeit rauben uns den Schlaf, weil diese extrem laut sind und teilweise sehr laute Quietschgeräusche machen. ==> Nicht alle Güterzüge machen diesen Lärm. Es wäre interessant woran das liegt.</p> <p>3. Lautstärke Piepton der Wertstoff-LKWs a. Vor allem morgens hört man das Piepen der Rückfahrwarner der Wertstoff-LKWs. Dieses Piepen ist derart penetrant, dass man davon geweckt wird. ==> Muss der Piepton der Rückfahrwarner wirklich so laut sein, dass man ihn in einem Kilometer Luftlinie noch hört?</p> <p>Bitte nehmen Sie zu den o.g. Punkten kurz Stellung und ergreifen sie Maßnahmen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger von Straße und Schiene zugegangen werden. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage.</p> <p>Zum Straßenlärm: Der Bereich gehört nicht zu den am stärksten belasteten Bereichen, Maßnahmen sind hier nicht vorgesehen.</p> <p>Zum Schienenlärm: Je nach Wagenmaterial treten unterschiedlich starke Lärmbeeinträchtigungen auf. Je nach sonstigen Lärmquellen erscheint die individuelle Wahrnehmung unterschiedlich.</p> <p>Stellungnahme des AWB: In der Euro-Vorschrift DIN_EN 1501-1 werden die Vorgaben für den Bau eines Abfallsammelfahrzeugs festgelegt. Das Warnsignal beim Rückwärtsfahren stellt eine Sicherheitseinrichtung dar und kann nicht verändert werden.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
33	<p>Anwohner aus der Gartenstadt</p> <p>Lärmaktionsplan, der keiner ist???? Bauvorhaben, die keineswegs bürgernah sind. 03.01.2016</p> <p>Auftakt zum neuen Jahr ,indem alles besser werden soll ! eine Bürgermeinung und Forderung: (Wenn die Inhalte des Bürgerbriefes verschiedene Ansprechpartner betreffen, so bitte ich um Weiterleitung.)</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren der Stadt Leonberg,</p> <p>Hiermit möchte ich in aller Deutlichkeit bekunden, dass in den letzten Jahren in der "alten" Gartenstadt die Lärm-und Schadstoffbelastung um ein Vielfaches gestiegen ist! Ich bitte/fordere eine deutlich und effektive Gegenwirkung der Bürgerbelastungen! Entlastung durch großflächige, sinnvolle Umweltmaßnahmen sind absolut notwendig –keine neuen gewerblichen Baugenehmigungen mehr in dieser Region der Stadt. Der Lärmteppich muss gedämpft werden.</p> <p>Als langjähriger Bürger(Steuerzahler der Stadt Leonberg) ist es einem inzwischen wirklich madig gemacht worden hier zu wohnen. Man stellt sich selbst schon die Frage, was die Immobilie/den Wohnwert wirklich noch wert/lebenswert ist/macht!</p> <p>Nur eine kurze Auflistung der (vermutlich letzten ca. 15 Jahre)der Veränderungen: (ich habe nichts gegen eine vernünftig gestaltete Stadtentwicklung!) Ausnutzung der Kurvenzwischenfläche der Gebersheimerstr. zum Bau von Wohnraum für sozialschwächere Einkommensschichten-dafür wurde natürlich einige Bäume/Grünfläche, die zur Luft/Feinstaubreduzierung nutzen konnte, entfernt!</p> <p>Ausbau der Gewerbebetriebe am Distelfeld-mit Lärmbelastung ,die herüber hallt.</p> <p>Ausbau des Westanschlusses AB mehr Ziel und Quellverkehr über die Gebersheimer Straße.</p> <p>Staumleitungsstrecke, welche von LKWs auch genutzt wird. (Wasserschutzzone???) endlose Blechlawinen blockieren den normalen Berufsverkehr.</p> <p>Dadurch sind in der engen Kurvenstraße Rettungsgassen für das naheliegende Krankenhaus kaum mehr möglich!!!!</p> <p>Natürlich fahren diese Krankewagen –berechtigt-Tag +Nacht durch´s Wohngebiet und setzten vor dem Auftreffen auf die Gebersheimerstr. natürlich das Martinshorn ein-wohl gemerkt noch im Wohngebiet!</p> <p>Der Hubschrauber quert natürlich ebenso ab +an über unseren Dächern im Notfall oder Nebel.</p> <p>Dies akzeptieren wir als soziale Bürger natürlich!</p>	<p>■■■■■■■■■■</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger von Straße und Schiene zugegangen werden. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage.</p> <p>Die genannten Projekte (z.B. Bau des Wohnheims an der Gebersheimer Straße, Gloms- Renaturierung, Neupositionierung Wertstoffhof) stehen nicht im Zusammenhang mit dem Lärmaktionsplan.</p> <p>Die Systematik der Erfassung von Lärm sieht grundsätzlich Berechnungen, keine Messungen vor.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Kreisverkehrbau-weil`s modern ist....Stau gibt`s dennoch täglich „Dilgerkreuzung“ (Rutesheimerstr.) bis weit bis unter den Bahnviadukt. „Renaturierung“ der Glerns-Augenwischerei?? Wirklich Ruhezone für Natur und Mensch??Bänke für Menschen, die vom Aldi schwer bepackt laufen...aber kaum jemand setzt sich freiwillig auf die Bank am Kreisverkehr! Riesige alte, große Bäume mussten dafür weichen, die wirklich etwas gegen Feinstaub, Lärm aus Richtung Bahn und Autobahn kam....wirkten. Diese Veränderung ist nicht nur zu hören, auch an den ständig verschmutzten Fenstern zu merken! Aldi-Freud und Leid. Natürlich haben nun die älteren Mitbürger es nun auch fußläufig einfacher sich mit dem wichtigsten zu versorgen. Dennoch wurde auch dadurch –besonders samstags die Verkehrsbelastung (Lärm) mehr. Abgesehen davon ,dass es häufig Usus ist ,dass der abgelegene Parkplatz von „verrückt gewordenen Reifenquietschern“ ihre Kreisel drehen in der Nacht. Oder den Alarm beim Gress auslösen... Dieser unsägliche, elendige teure Containerbau für Menschen, die kaum eine andere Wahl haben....warum verschleudert man das Steuergeld sooooo dermaßen? trotzdem zieht wohl kaum einer ein? Wer will das schon? Nun aber noch das i-Tüpfelchen der Zumutung: (bitte entschuldigen Sie den etwas unsachlichen Zynismus, der aber sein muss an dieser Stelle!) Die Herren am grüner Tisch, fernab der Glanzaugen, die da mal irgendwo waren möchten nun eine winzig kleine atmende Grünfläche –einen Bolz-, und Spielplatz für die vielen Jugendlichen, die zwischen den Kurven und Containern oder der nahegelegenen Flüchtlingsunterkünften vielleicht auch mal Ausgleich im sozialen miteinander-dem sportlichen Spiel haben...-DA –soll nun unser Wertstoffhof hin! Haben sie sich schon mal zur Wochenendeinkaufszeit, oder zur rush-hour an die Straße gestellt? Atmen sie tief durch und zählen und staunen! Können Sie sich wirklich dieses Szenario des Durchgangsverkehrs an einem Samstag oder gar vor Feiertagen vorstellen??</p> <p>Wie um alles in der Welt soll in diesem Nadelöhr der Stichstraße zum Aldi dann noch die wartende Autoschlange(wie man sie jetzt schon kennt am recyclinghof) noch dazu über diesen Kreisverkehr dann abgeleitet werden??</p> <p>Da muss eine Verkehrszählung + Addition des Durchgangsverkehrs des jetzigen Wertstoffhofes her!!!! Diese Summe versuchen sie dann mal mit Gress-LKWs (Liefer-, Ziel und Quellverkehr eines Bauunternehmers) und der Umleitungstrecke Autobahn durchzudenken!!!! Gibt`s eine Computeranimation im Rathaus zu so etwas???</p> <p>Ach ja, der Aldi wird übrigens mit Anhänger LKWs morgens und auch mal abends beliefert-die kommen noch dazu! Ganz zu schweigen von weiterer Vernichtung der Grünfläche (wozu hat man noch mal die Glerns renaturiert??) wiederum Bäume, die ökologische Filter,</p>		

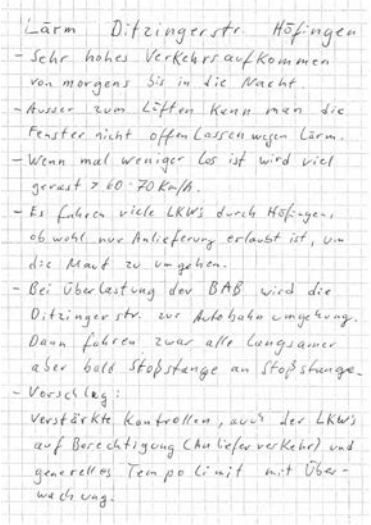
Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Schutz und Lebensraum darstellen. Ganz zu schweigen von der weiteren Lärmbelastung . auch jetzt hört man schon zuweilen die Lastwagen, Containerentleerungen des alten Recyclinghofes herüber hallen. Wenn wir diese jetzt dann quasi mitten im Wohngebiet haben-sind unsere Immobilien um ein vieles weniger wert-unser eigener Lebenswert mit erholsamen Schlaf –können wir wohl ganz abhaken! Auch jetzt hört man am Hang die Autobahn nachts sehr deutlich als Grundlautstärke von wie viel Dezibel??? Betreff Wertstoffhof an dieser Stelle: als wir vor vielen Jahren dort evtl. einen Kindergarten bauen wollten(es gab damals nur den eingruppigen Kiga Gartenstadt). Hieß es dort unten neben dem Gressgebäude darf nichts gebaut und versiegelt werden-das dort aus Kriegszeiten irgendwelche Ausdünstungen aus dem Boden kommen. wie wär`s denn mal mit dem Umweltamt, um sie zur Messung einzuladen. Neben dem Gewässer, inmitten des Wohngebietes!??</p> <p>Wo sind die genauen Lärm- Messungen-zu unterschiedlichen Wind- und Tages-Nachtzeiten??? Keine Berechnungen sondern Realmessungen!??? Daraus resultierenden Maßnahmen?</p> <p>Wo sind die Umweltgutachten, die es bewilligen einen Recyclinghof in Gewässernähe am Wohngebiet zu bauen?</p> <p>Wie war das noch-hat man da nicht das ehemalige Landschaftsschutzgebiet Glemsaue /Autobahnnähe nun zum Gewerbepark verwandelt? Wenn schon Autobahnlärm/-Nähe und Gewerbenutzung-würde ein ausgelagerter Recyclinghof den“ Kohl nicht mehr fett machen“, oder??? Oder ist der Grund und Boden wohl der Stadt zu teuer-die Gesundheit der Anwohner und Bürger spürt das Stadtsäckel ja nicht...</p> <p>Ich bin keineswegs „der heilige St. Florian, der andere Anzünden soll“ NUR EINE HAUSBESITZERIN; DIE EINMAL GERNE HIER WOHNEN UND ARBEITEN; STEUERN ZAHLEN WOLLTE!</p>		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
34	<p>Anwohner aus dem Drosselweg, Silberberg</p> <p>Lärmaktionsplan, Bürgerbeteiligung und Stellungnahme 04.01.2016 per Mail</p> <p>Lärmaktionsplan, Bürgerbeteiligung und Stellungnahme:</p> <p>Ich wohne in Silberberg, Drosselweg und empfinde in den Sommermonaten die vielen Güterzüge, die besonders auch Nachts fahren als Zumutung an. Die Bahn ist ja immer noch nicht in der Lage, Züge, deren Technologie zum Teil aus dem 19. Jahrhundert stammt, aus dem Verkehr zu ziehen.</p> <p>Außerdem möchte ich noch folgendes anmerken:</p> <p>Da mich kulturelle Veranstaltungen sehr interessieren, gehe ich auch jedes Jahr im Juli/Anfang Aug. immer zu den Literaturlesungen in den Pomeranzengarten. Dort mußten häufig, obwohl ein Mikrofon für die Vorleser vorhanden war, die Lesungen solange unterbrochen werden, wenn ein Güterzug unten im Tal vorbeifuhr.</p> <p>Und noch eine weitere Anmerkung zur Durchfahrt in Silberberg: Es ist ja hinlänglich bekannt, daß die Durchfahrt in Silberberg seit dem Ausbau der Umgehungsstraße nach Renningen sehr stark frequentiert ist. Besonders in der SPIELSTRASSE brettern die meisten Autofahrer durch, ohne Rücksicht auf Fußgänger und auch in anderen Teilen werden die vorgeschriebenen 30 Stunden/km nicht eingehalten. Mir scheint, es sitzen hauptsächlich Analphabeten hinter dem Steuer, die des Zahlenlesens nicht fähig sind.</p> <p>Mich betrifft es nicht, weil ich keine schulpflichtigen Kinder mehr habe, aber gerade in der Hauptverkehrszeit gehen ja die Schulkinder bereits ab der 3.Klasse zum S-Bahnhof. Man kann nur hoffen und beten, daß nichts passiert.</p> <p>Ich bin mir absolut sicher, dass viele bei Verkehrskontrollen öfters mal für einige Zeit den Führerschein abgeben müssten. Regelmäßige Verkehrskontrollen an immer wechselnden Stellen wären in Silberberg bei der Ortsdurchfahrt sehr gut mit dem Nebeneffekt, dass dann auch das Stadtsäckel vielleicht ein wenig voller würde.</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger zugegangen werden. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage.</p> <p>Ordnungsamt: Der Bereich wird mit der mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsanlage kontrolliert. Weiter wird der ruhende Verkehr und vor allem die Anlieger Straßen z.Zt. verstärkt kontrolliert (Falschparker im Wohngebiet die zur S-Bahn gehen). Es wird zudem veranlasst, dass das Geschwindigkeitsanzeigedisplays aufgehängt wird. Dieses zeigt dem Verkehrsteilnehmer nicht nur die gefahrene Geschwindigkeit an, sondern erstellt auch eine Statistik über die Anzahl der gefahrenen Fahrzeuge und deren gefahrene Geschwindigkeit.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
35	<p>Anwohner aus der Ditzinger Straße</p> <p>05.01.2016</p>  <p>(Abschrift) Lärm Ditzinger Straße Höfingen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sehr hohes Verkehrsaufkommen von morgens bis in die Nacht • Außer zum Lüften kann man die Fenster nicht offen lassen wegen Lärm • Wenn mal weniger los ist wird viel gerast > 60 – 70 km/h • Es fahren viele LKW's durch Höfingen, obwohl nur Anlieferung erlaubt ist, um die Maut zu umgehen. • Bei Überlastung der BAB wird die Ditzingerstr. zur Autobahnumgehung. Dann fahren zwar alle langsamer aber bald Stoßstange an Stoßstange. • Vorschlag: Verstärkte Kontrollen, auch der LKW's auf Berechtigung (Anlieferverkehr) und generelles Tempolimit mit Überwachung 	<p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger von Straße und Schiene zugegangen werden. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage.</p> <p>Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviers Leonberg.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
36	<p>Anwohner aus der Bruckenbachstraße</p> <p>Lärmaktionsplan Leonberg 2015 - Bruckenbachstraße 07.01.2016 per Mail</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wie mir bis jetzt bekannt ist, wird die Bruckenbachstraße im Lärmaktionsplan 2015 nicht berücksichtigt. Bei einem Besuch im Rathaus habe ich jedoch gesehen, dass in die Lärmkarte beim Vorzimmer schon von irgendjemandem ein roter Punkt (besonders viel Lärm) in die Bruckenbachstraße eingeklebt wurde.</p> <p>Ich möchte mich auf diesem Weg ebenfalls über den (Straßen-)lärm in der Bruckenbachstraße beschweren. Es gibt hier mehrere Punkte, die zu erheblichen Lärmbelastungen führen:</p> <p><u>1. Zu viel Verkehr:</u> Offiziell gilt die Bruckenbachstraße ja als "innerstädtische" Straße und sie sollte deshalb eigentlich weniger befahren sein. In der Praxis ist die Bruckenbachstraße aber wohl eher ein Autobahnzubringer. V. a. in den Stoßzeiten fährt hier ein Großteil der Autos direkt zur Autobahn bzw. kommt von dieser. Dafür ist die Straße aber eigentlich nicht ausgelegt bzw. zu alt und zu eng. Außerdem fahren hier auch sehr viele LKWs, die keine Anlieger sind, obwohl diese lt. Straßenbeschilderung hier gar nicht fahren dürften. Diese LKWs sind natürlich noch um einiges lauter als ein normaler PKW.</p> <p><u>2. Geschwindigkeit:</u> Obwohl hier Tempo 30 herrscht, fährt ein Großteil der Autos hier viel zu schnell! Wenn man selbst 30 fährt, wird man sogar von anderen Fahrern angehupt! V. a. abends und nachts an Wochenenden hat man das Gefühl an einer Rennstrecke zu wohnen! Die Geschwindigkeit wird hier anscheinend nur sporadisch und zu den falschen Zeiten kontrolliert.</p> <p><u>3. Idiotisches Beschleunigungsverhalten</u> (dieser Punkt kann wahrscheinlich leider nicht geändert werden): Es gibt einige Verkehrsteilnehmer, die an der Kreuzung zur Glemsstraße und wegen des Gegenverkehrs ordnungsgemäß abbremsen, jedoch wieder unter Vollgas beschleunigen, was sehr laut ist.</p> <p>Die Straßenverkehrslärmbelastigungen in der Bruckenbachstraße könnten</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger zugegangen werden. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage.</p> <p>Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviers Leonberg. Der Bereich wird z.Zt. verstärkt mit der mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsanlage überwacht (Ergebnisse werden nachgereicht).</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>evtl. verringert werden, wenn man diese Straße ähnlich wie beispielsweise die Carl-Schmincke-Str. gestalten würde. Ich denke, Bodenwellen und Kopfsteinpflaster könnten eine gute Maßnahme gegen die oben genannten Lärmquellen sein.</p> <p>Ich möchte auch noch erwähnen, dass der "Lärm" vom Leobad und von der Autobahn keine Rolle spielen. Vom Leobad sind, wenn überhaupt, nur die Durchsagen zu hören. Der Lärm von der Autobahn ist durch die Lärmschutzwand ziemlich gut gedämmt und eher als Hintergrundgeräusch wahrnehmbar.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Bodenwellen stellen kein geeignetes Mittel dar, da vermehrt Lärm entsteht durch das Abbremsen vor dem Überfahren und das anschließende Beschleunigen. Kopfsteinpflaster intensiviert Lärm zusätzlich.</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
37	<p>Anwohner aus der Ditzinger Straße</p> <p>Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 2015 der Stadt Leonberg 13.01.2016</p> <p>1. Wir sind Anwohner der Ditzingerstraße und werden tagsüber und auch nachts durch den seit Jahren ständig wachsenden Verkehr mit Lärm und Abgasgestank geplagt. In unserem Gartenbereich zur Ditzingerstraße hin können wir uns wegen des Autolärms und des Abgasgestankes nicht mehr aufhalten. Das Grundstück verliert für uns an Wert.</p> <p>2. Die vorbeibretternden Laster lassen unsere Fenster zerspringen. Eine Reparatur ist sinnlos.</p> <p>3. In den Hauptverkehrszeiten wird Stoßstange an Stoßstange gefahren. Eine Straßenüberquerung wird zur Mutprobe, eine Radfahrt im Ort kann tödlich enden. Der Slogan "Leonberg steigt aufs Rad" ist zumindest in Höfingen ein Witz und kann nicht ernst gemeint sein. Erlaubt es der Verkehr, rattern LKWs u. PKWs gnadenlos mit weit über 50km/h die seit 45 Jahren stark verbreiterte Ditzingerstraße hinunter.</p> <p>Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei fehlen, Blitzer gibt es ebenfalls nicht. Beides, sowie eine durchgehende 30iger-Zone könnte Abhilfe schaffen.</p> <p>4. Gibt es Probleme auf der Autobahn, wird uns der ganze Umleitungsverkehr auch noch aufgebürdet.</p> <p>5. Der massenhafte Erdaushub von neu zu errichtenden riesigen Industriegebäuden (Thales, Trumpf.....) in Ditzingen wurde in Baufahrzeugen tagelang über die Ditzingerstraße gekarrt. Leer schepperten dann die Laster wieder zurück. Trotz Klagen der Anwohner beim Ordnungsamt und der Polizei der Stadt Leonberg wurde diesem ohrenbetäubenden Lärm nicht Einhalt geboten.</p> <p>6. Außerdem werden wir noch durch den Busverkehr belastet. Die Haltestelle befindet sich fast vor unserem Haus. Das Anhalten und Abfahren der Busse macht ebenfalls viel Lärm. Dass für die Schülerbeförderung morgens und mittags große Busse eingesetzt werden, ist verständlich. Aber völlig unverständlich und äußerst umweltschädlich ist, dass in den Restzeiten Busungelüme (40 bis 60 Sitzplätze) mit viel Lärm, Gestank, Feinstaubausstoß und Straßenerstörung 3 oder 4 Fahrgäste transportieren.</p>	<p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger zugegangen werden. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Innerhalb einer Lärmresolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage.</p> <p>Teile der OD sind im Rahmen der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung bereits mit einem Tempolimit von 30 km/h versehen worden. Die Abgrenzung wird nochmals überprüft.</p> <p>Gem. § 45 (9) Satz 1 StVO dürfen Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund besondere Umstände zwingend geboten ist (Gefahrenlage). Eine Gefahrenlage, die eine Geschwindigkeitsreduktion rechtfertigt, ist nicht vorhanden.</p> <p>Die offizielle Bedarfsumleitung der Autobahn führt über die B 295 von Ditzingen nach Leonberg. Dass Fahrzeugführer nach dem Verlassen der Autobahn eine andere Route nehmen, kann vom Ordnungsamt nicht beeinflusst werden.</p> <p>Der Transportfirma wurde seinerzeit eine Route vorgegeben. Das Ordnungsamt stand in Kontakt mit der Polizei. Diese hat den LKW-Verkehr auch kontrolliert. Auf gewissen Streckenabschnitten mag das Fahrgastaufkommen gering sein. Im Stadtgebiet selbst ist das Fahrgastaufkommen wesentlich höher. Da würde die Kapazität eines Kleinbusses nicht ausreichen.</p> <p>Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviers Leonberg.</p> <p>Die Lärmpegel werden als Jahresdurchschnittswert angegeben und beziehen sich auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr. Die Zähl-</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>7. Obwohl wir ständig Verkehrslärm, Abgasgestank und Feinstaubbelastung ausgesetzt sind, wurde im Lärmaktionsplan der Firma "Soundplan" die Ditzingerstraße bei der Informationsveranstaltung am 26.11.2015 nicht als lärmbelastetes Gebiet erwähnt. Wie kann das sein? Hat sich eigentlich mal jemand vor Ort die Verkehrssituation angesehen? Wurden die Lärmpegel in den Hauptverkehrszeiten gemessen? Wurde das Aufkommen der Fahrzeuge gezählt? Wann wurde gezählt? Vielleicht an den Feiertagen, in den Ferienzeiten oder in vereisten Winterzeiten, wenn eh weniger Verkehr ist?</p> <p>8. Die Gemeinden haben einen Spielraum bei der Festlegung der Lärmbelastungsgrenzen. Trotzdem mutet die Stadt Leonberg ihren Bürgern - wie bereits im ersten Lärmaktionsplan von 2009 - unverändert 70db tags und 60 db nachts zu. Zum Vergleich die Lärmbelastungsgrenzen in Stuttgart: 65 db tags und 50 db nachts.</p> <p>9. Auf Grund der hohen Lärmgrenzen werden in Leonberg nur Maßnahmen zur Lärmbekämpfung für Straßenabschnitte geplant, die über diesen hohen Lärmgrenzwerten liegen. So wird es wieder für nur wenige hundert Bürger anstatt für 20.000 Betroffene zu einer Lärminderung in Leonberg kommen.</p> <p>10. Im Haushaltsplan 2016 für Leonberg wurden für den Lärmaktionsplan 30 000 € eingesetzt. Das ist "ein Tropfen auf den lauten Stein" wie die geplanten Ausgaben Leonbergs für den Lärmschutz in der LKZ (30. 11. 2015) kommentiert wurden. Die Stadt Renningen zeigt da mehr Verantwortung für die Gesundheit ihrer Bürger. Sie investiert schon 2015 für ihren Lärmaktionsplan 1 74.000 € (lt. LKZ Bericht vom 30.10.2015). In dem Bericht heißt es: "Für Raser und Brummis ist kein Platz mehr". Toll wäre es, wenn wir das in nicht allzu ferner Zukunft von unserer Ditzingerstraße vor der Haustür auch sagen könnten.</p>	<p>lungen fanden an den mittleren Werktagen mit durchschnittlicher Verkehrsbelastung statt (keine Baustelle, Ferien, Schnee usw.). Die Lärmwerte sind im Rahmen eines komplexen Rechenmodells ermittelt worden, die Rechtsprechung sieht keine Lärmmessungen vor.</p> <p>An den bisher gewählten Auslösewerten wird festgehalten.</p> <p>Für 2017 sind 100.000,- Euro für Einzelmaßnahmen (z.B. Lärmschutzfensterprogramm) im Haushaltsplan eingestellt.</p>	

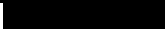
Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
38	<p>Anwohner aus der Riegeläckerstraße, Warmbronn</p> <p>15.01.2016</p> <p>Stellungnahme I Ergänzungsvorschläge zum Lärmaktionsplan Leonberg 2015</p> <p>Warmbronn wird im vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans Leonberg 2015 als Ortsteil ausgewiesen, in dem aufgrund der berechneten Lärmpegel und Betroffenheitszahlen keine lärmindernden Maßnahmen bzgl. Straßenverkehr formal erforderlich sind.</p> <p>Dem entgegen steht die subjektive Wahrnehmung einer stetig weiterschreitenden Verlärmung dieses Ortsteils, dem auf alle Fälle präventiv begegnet werden sollte.</p> <p>Es kann nicht sein, dass ein Handlungsbedarf erst bei flächendeckender Erreichung der Schmerzgrenze wahrgenommen wird!</p> <p>Zwei Punkte sind im Lärmaktionsplan zu aufzunehmen:</p> <p>1. Die Belastung, besser Belästigung der Einwohner durch Motorradlärm erfordert dringend Abhilfe. Das Problem zeichnet sich durch seine speziellen jahreszeitlichen und wetterabhängigen Randbedingungen aus. Es tritt dann auf, wenn die Bedingungen so sind, dass das Bedürfnis der Mitbürger nach Ruhe und Erholung am empfindlichsten gestört wird (Wochenende, Feiertage, Sonne, Wärme, offene Fenster). Bei diesen Voraussetzungen können Maschinen im Minutenabstand durch Warmbronn und seine Ausfallstraßen heulen. Bevorzugt als Rennstrecke dient die K1008 zwischen Warmbronn und Renningen.</p> <p>Es ist bekannt, dass aufgrund der Regeln der Verkehrslärmpegelberechnungen (Mittelungsprinzip) diese Art Lärm in der Lärmkartierung und infolgedessen in den Konflikt- und Aktionsplänen unter den Tisch fällt, obwohl gerade diese Lärmspitzen psychosomatisch besonders gesundheitsschädlich sind. Bekannt ist ebenfalls, dass im Gegensatz zum Industrielärm beim Straßenverkehr mit Lärmmessungen nicht argumentiert werden kann, und dass für Geschwindigkeitskontrollen (Überschreitungen sind gang und gäbe) die Mittel und die polizeilichen Kapazitäten nicht vorhanden sind. Dies darf aber kein Freibrief für die Kommunalpolitik sein, untätig zu bleiben.</p> <p>Als einzig wirksame und befriedigende Problemlösung wird deshalb vorgeschlagen:</p> <p>Sperrung der drei Zufahrtsstraßen K1008 und K1009 ab B 295 und</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulasträger zugegangen werden. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage.</p> <p>Bei den Berechnungen gehen entsprechend den gesetzlichen Vorgaben bestehende Verkehrssituation sowie die Topographie der Straßen und Wege ein. Dadurch wird ein standardisiertes Bild der Lärmsituation für die Gesamtstadt erstellt. Damit einher geht auch, dass besondere Situationen wie Motorradlärm nur im durchschnittlichen Rahmen erfasst werden. Es sei an dieser Stelle der Hinweis gestattet, dass bei nachvollziehbarer Nachfrage nach behördlichen Sanktionen auch ein Grundprinzip in der Einhaltung der jeweiligen Regeln und beim Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme liegt (siehe Anlage der Stellungnahme, § 1 (1) StVO).</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>der K1008 ab L1188 für Motorräder an Wochenenden (Sa+So) und an Feiertagen (in Warmbronn stationierte/gemeldete Motorräder können bei Begründung und unter Auflagen Sonderfahrgenehmigungen erhalten). Eine solche Lösung muss hierbei auf Landkreisebene abgestimmt werden. Eine überaus klare und belastbare Begründung liefert die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) §1, §30 und §31 (s. Anlage).</p> <p>Es wäre wünschenswert und ein Zeichen von Bürgernähe gewesen, wenn das Motorradlärmproblem im vorliegenden Leonberger Lärmaktionsplan wenigstens Erwähnung gefunden hätte, so wie dies beispielsweise im Renninger Plan der Fall ist. Bei aller Kraftlosigkeit der dort vorgeschlagenen Maßnahmen wird immerhin nachdrücklich auf die Notwendigkeit des politischen Willens zur Lösung des Problems hingewiesen!</p> <p>2. Warmbronn ist in weiten Teilen "Schlafstadt", d.h. der über den Tag verteilte Straßenverkehrslärmpegel wird vom zeitlich konzentrierten Berufsverkehrs-Straßenlärmpegel wesentlich überschritten. Erfahrungsgemäß betrifft dies, ausgehend von der Hauptstraße, beispielsweise den Riegeläckerbereich mit den teils direkt beschallten und mehrfach-reflektierenden Hochhäusern sowie vermutlich auch den östlichen Teil der Büssener Straße. Bereits im Herbst 2011 wurden Teile der Warmbronner Ortsdurchfahrten mit "Tempo 30" belegt.</p> <p>Es wird vorgeschlagen: Konsequente Ausdehnung der "Tempo 30"- Vorgabe auf die Gesamtlänge der Ortsdurchfahrten, d.h. - in Richtung Leonberg auf die Hauptstraße bis Einmündung Lauerhaldenweg (grundsätzlich ist allein schon aus Verkehrssicherheitsgründen unverständlich, warum die Hauptstraße mit dem eigentlichen Ortskern, d.h. dem Bereich Post, Kirche, Gemeindeamt von der "Tempo 30"-Regelung ausgenommen ist)</p> <p>- in Richtung Büssener auf den Abschnitt der Büssener Straße bis zur Kreuzung Bulachweg/Lämmlestraße - in Richtung Renningen auf den Abschnitt der Christian-Wagner-Straße bis zur Einmündung Porschestraße</p>	<p>Gem. § 45 (9) Satz 1 StVO dürfen Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund besondere Umstände zwingend geboten ist (Gefahrenlage). Eine Gefahrenlage, die eine Sperrung für Motorräder rechtfertigt, ist nicht vorhanden. Motorradfahrer sind als normale Verkehrsteilnehmer zu betrachten.</p> <p>Die Ausdehnung „Tempo 30“ wurde ausführlich in einer Verkehrsschau im Jahr 2015 geprüft und abgelehnt. Eine Geschwindigkeitsherabsetzung kann nach § 45 Abs. 9 StVO nur erfolgen, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. In der Hauptstraße sind keine Gefahrenstellen zu erkennen. Die Verkehrspolizei teilte mit, dass die Unfallstatistik in Warmbronn unauffällig ist. Verschiedene vorangegangene Verkehrszählungen und Messungen haben ergeben, dass kein erhöhtes Geschwindigkeitsniveau erkennbar ist. Die Verkehrsbehörde hat somit keine Veranlassung bzw. Möglichkeit zur Anordnung einer Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h. Für den Busverkehr wäre Tempo 30 nicht förderlich, da der Fahrplan bereits heute kaum eingehalten werden kann. Dieser müsste dann ggf. von Halb- auf Stundentakt geändert werden.</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
38	<p>Anwohner aus der Riegeläckerstraße, Warmbronn</p> <p>Anlage</p> <p>Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)</p> <p>StVO Ausfertigungsdatum: 06.03.2013 Vollzitat: "Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die durch Artikel 2 der Verordnung vom 15. September 2015 (BGBl. I S. 1573) geändert worden ist" Neufassung gem. V v. 6.3.2013 I 367, in Kraft getreten am 1.4. 2013 Stand: geändert durch Art. 2 V v. 15.9.2015 I 1573</p> <p>Fußnote (+++ Textnachweis ab: 1.4.2013 +++)</p> <p>I. Allgemeine Verkehrsregeln</p> <p>§ 1 Grundregeln</p> <p>(1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. (2) Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.</p> <p>§ 30 Umweltschutz, Sonn- und Feiertagsfahrverbot</p> <p>(1) Bei der Benutzung von Fahrzeugen sind unnötiger Lärm und vermeidbare Abgasbelastigungen verboten. Es ist insbesondere verboten, Fahrzeugmotoren unnötig laufen zu lassen und Fahrzeugglocken übermäßig laut zu schließen. Unnützes Hin- und Herfahren ist innerhalb geschlossener Ortschaften verboten, wenn Andere dadurch belästigt werden.</p> <p>§ 31 Sport und Spiel</p> <p>(1) Sport und Spiel auf der Fahrbahn, den Seitenstreifen und auf Radwegen sind nicht erlaubt. Satz 1 gilt nicht, soweit dies durch ein die zugelassene Sportart oder Spielart kennzeichnendes Zusatzzeichen angezeigt ist.</p>		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
39	<p>Anwohner aus der Feuerbacher Straße</p> <p>Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 2015 17.01.2016</p> <p>Sehr geehrter Herr Rosenbauer, sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderats, sehr geehrte Damen und Herren der Stadtverwaltung Leonberg,</p> <p>die von der Stadtverwaltung Leonberg in Auftrag gegebene Lärmkartierung 2015 hat für die Feuerbacher Straße festgestellt, dass hier dringender Handlungsbedarf besteht. Die Feuerbacher Straße ist zusammen mit der Grabenstraße die am stärksten belastete Straße und sollte deshalb erste Priorität bzgl. Abhilfemaßnahmen haben. Konkret herrscht vor meinem Haus am Tag eine Lautstärke von 73,5 dB, nachts 66,4 dB.</p> <p>Ich bitte den Gemeinderat und die Stadtverwaltung, die konkret für die Feuerbacher Straße im Lärmaktionsplan 2015 vorgeschlagenen Maßnahmen zu beschließen und zügig umsetzen zu lassen. Diese sind konkret:</p> <p>1.) Eine Temporeduzierung von 50 km/h auf 30 km/h hat laut Lärmaktionsplan bei geringen Kosten einen hohen Nutzen, nämlich bis 3 dB Lärminderung. Eine Temporeduzierung von 50 km/h auf 30 km/h ist laut Lärmaktionsplan 2015 einer Halbierung des Gesamtverkehrs gleichzusetzen!</p> <p>2.) Austausch der (sowieso derzeit stark beschädigten) Asphaltdecke gegen einen Flüsterasphalt mit einer Lärminderung von mindestens 3 dB (laut Lärmaktionsplan).</p> <p>3.) Eine bauliche Umgestaltung des Fahrbahnrandbereichs ist zwingend erforderlich, dabei soll der derzeit nur 1,5 Meter breite Gehweg verbreitert werden, und an der Bordsteinkante sind (hohe) Pflanzkästen als Spritzschutz aufzustellen.</p> <p>Im Augenblick ist die Situation diese, dass die Autos im Abstand von nur 1,5 m an meiner Hauswand vorbeifahren. Dies führt zu Vibrationen in der sich im Untergeschoss befindlichen Wohnung. Durch den geringen Abstand zur Fahrbahn (1,5 m) wird meine 2011 frisch renovierte Hauswand regelmäßig bei Regen und Schneematsch von den vorbeifahrenden Autos vollgespritzt. Ich habe mein Haus 2011 unter sehr hohem Kostenaufwand kernsanieren lassen. Durch die schnell fahrenden Autos musste ich die immer wieder vollgespritzte und dadurch beschädigte 2011 renovierte Fassade bereits 2015 erneut im Sockelbereich streichen lassen (Firma B & B, J. Bach, Weissach). Die damit ständig entstehenden Kosten sind nicht hinzunehmen. Eine</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulasträger zugegangen werden. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage.</p> <p>Im Bereich der Feuerbacher Straße werden verschiedene Einzelmaßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen (siehe Textteil LAP, Stufe 2).</p> <p>Die Umsetzung der im Entwurf vorgeschlagenen Maßnahmen ist nach weiterer Detaillierung und Priorisierung geplant.</p> <p>Zur Art und Weise der Umgestaltung des Straßenraums können zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussagen gemacht werden.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Temposenkung auf 30 km/h sowie die Pflanzkübel als Spritzschutz würden hier eine deutliche Verbesserung erzielen.</p> <p>4.) Es sind Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen, damit die vorgeschriebene Geschwindigkeit auch eingehalten wird.</p> <p>5.) Das LKW-Durchfahrverbot ist ebenfalls zu kontrollieren, da dies augenscheinlich nicht eingehalten wird. Wie der Lärmaktionsplan aufführt, ist ein vorbeifahrender Lkw bei 50 km/h so laut wie 20 PKWs! Dies unterstreicht die dringende Kontrolle des LKW-Durchfahrverbots.</p> <p>6.) Der Lärmaktionsplan stellt auch fest, dass ein Lärm über 65 dB einen erheblichen Stressfaktor darstellt, der zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Herzinfarkt führen kann sowie zu bleibenden Hörschäden. Sollte für die Feuerbacher Straße keine Abhilfe durch geeignete Maßnahmen geschaffen werden, so ist dies als vorsätzliche Körperverletzung zu werten.</p> <p>7.) Der Lärmaktionsplan 2015 weist auch auf die volkswirtschaftlichen Schäden durch die Lärmbelastung hin und zitiert eine Studie des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz, nach der ein Immobilienwertverlust mit 1,5% für jedes dB, das 50 dB überschreitet, anzusetzen ist. Für mein Haus bedeutet dies konkret: $73,5 \text{ dB} - 50,0 \text{ dB} = 23,5 \text{ dB}$ Überschreitung $23,5 \times 1,5\% = 35,2\%$ Wertverlust meines Hauses durch Lärmbelastung!</p> <p>8.) Des Weiteren verweist der Lärmaktionsplan 2015 auf Mietzinsausfälle durch Lärmbelastung und beziffert diese für jedes dB, das 50 dB übersteigt, mit 0,9 %. Für die von mir in meinem Haus im Erdgeschoss vermietete Wohnung ergibt sich somit ein Mietzinsausfall von $0,9\% \times 23,5 \text{ dB} = 21,15\%$; konkret sind dies pro Monat 71,70 Euro, was einen von mir erlittenen jährlichen Mietzinsausfall von 860,- Euro ergibt! Ist die Stadt Leonberg etwa bereit für diesen Mietzinsverlust aufzukommen?</p> <p>Im Übrigen verweise ich auf den im Mai 2015 an Herrn Gemeinderat Schaal im Original ausgehändigten und von insgesamt 175 Personen unterzeichneten Brief (in Kopie nochmals beigefügt), in dem diese wesentlichen Punkte bereits gefordert wurden und der auch Gegenstand eines Besprechungstermins zwischen 3 Unterzeichnern und Herrn Dr. Vonderheid, Herrn Brenner, Herrn Beck und Herrn Schaal am 6. Juli 2015 im Leonberger Rathaus war. Für ihr Verständnis und den Beschluss der zwingend nötigen Abhilfe für die Feuerbacher Straße sowie die dann vorrangige und zügige Umsetzung bedanke ich mich im Voraus.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Es werden mobile Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt.</p> <p>Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviers Leonberg.</p>	

39 Anwohner aus Feuerbacher Straße


Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Anlage Seite 1</p> <p>Dr. Bärbel Häcker, Feuerbacher Straße 14, 71229 Leonberg, Tel. 07152/7003435</p> <p>Herrn Gemeinderat Wolfgang Schaal Brennerstraße 49 71229 Leonberg</p> <p>3.5.2015</p> <p>Verkehrssituation in der Feuerbacher Straße in Leonberg</p> <p>Sehr geehrter Herr Schaal,</p> <p>in der Vergangenheit habe ich Ihnen bereits persönlich und telefonisch mein Anliegen bezüglich der Verkehrssituation in der Feuerbacher Straße vorgetragen. Sie schlugen mir vor, mein Anliegen schriftlich zu fassen, damit dieses bei einer Gemeinderatsitzung diskutiert werden kann.</p> <p>Wie allgemein eigentlich bekannt ist, hat die Verkehrssituation in der Feuerbacher Straße ein unerträgliches Ausmaß erreicht.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Lärm durch die hohe Verkehrsdichte ist trotz Lärmschutzfenster nicht auszuhalten. Im bewohnten Erdgeschoss meines Hauses vibrieren die Wände durch vorbeifahrende Autos, die im Abstand von nur 1,50 Meter an meiner Hauswand vorbeirasen. • Des Gleichen stellt die Feinstaubbelastung eine große gesundheitliche Gefährdung dar. Der Feinstaub lagert sich sichtbar auf meinen Außensimsen, Fenstern und hellen Teppichbodenkanten ab, und genauso sehen unsere Lungen inzwischen aus. Der Verkehrslärm und die Feinstaubbelastung verursachen bei den Anwohnern der Feuerbacher Straße eine erhebliche Körperverletzung, die nicht mehr länger hinnehmbar ist. Das im Grundgesetz zugesicherte Recht auf körperliche Unversehrtheit (GG Art. 2) ist somit klar verletzt. Die bequeme Fortbewegung der Autofahrer hat hier offensichtlich Priorität vor der körperlichen Unversehrtheit der Anwohner. • Auch das seit einigen Jahren bestehende Lkw-Durchfahrtsverbot wird ständig missachtet, da es, wie bereits vor der Einführung in der Leonberger Kreiszeitung angekündigt, keinerlei polizeiliche Kontrollen hierzu gibt. Als Beispiel sei hier angeführt die Durchfahrt eines Autotransporters am 2. Juni 2014 um 15 Uhr mit dem amtlichen Kennzeichen LER-AK453, zu diesem Zeitpunkt lag keine Sperrung der Autobahn vor. Als Zeugen, die den Autotransporter hier durchfahren sahen, sind zu <p>1</p>		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
39	<p>Anwohner aus Feuerbacher Straße</p> <p>Anlage Seite 2</p> <p>nennen: Herrn Jochen Theilacker, Leonberg Hainbuchenweg 28/1, Herrn Hamid Shahin, Feuerbacher Straße 14, Herrn Masoud Shakibi, London sowie Dr. Bärbel Häcker, Feuerbacher Straße 14.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Selbst die derzeit erlaubten 50 km/h werden nicht eingehalten, was für die Fußgänger eine erhebliche Gefährdung beim Überqueren darstellt. Immer wieder wird zu schnell gefahren, was zu noch mehr Lärm führt. • In der späten Nacht, wenn die Ampeln ausgeschaltet sind, wird hier mit fühlbar 100 km/h durch die Stadt gerast, sodass man aus dem Tiefschlaf gerissen wird. Im Winter, wenn es Schnee und Schneematsch gibt, kommt es durch das schnelle Fahren dazu (50 km und mehr), dass der salzhaltige Schneematsch 3 Meter an meiner Hauswand hochspritzt, den Putz beschädigt und sogar bis zu den Fensterscheiben spritzt. Die Kellerläden werden vom Salzmatsch dann "angefressen" und rosten. • Wegen dieser enormen Lärmbelastung und Hauswandvibration durch vorbeifahrende Autos hat mein Mieter bereits gekündigt und ist inzwischen ausgezogen. Ich muss fürchten, dass meine neue Mieterin in kurzer Zeit ebenfalls wieder kündigen und ausziehen wird. • Die zur Straße gelegenen Räume meines Hauses sind wegen des unerträglichen Lärmes nicht lüftbar. Bei geöffnetem Fenster hat man eine Geräuschsituation als stünde man mitten in der Autobahn. • Im Sommer kann man die Fenster wegen des Lärms nicht öffnen und muss in stickiger Luft ausharren. Ebenso kann man nachts nicht schlafen im Sommer, da dies der Autolärm bei geöffnetem Fenster nicht zulässt und bei geschlossenem Fenster die Räume zu warm sind. • In den ca. 400 qm großen Garten hinter meinem Haus dringt ebenso ungeschützt der Verkehrslärm, die schöne Gartenterrasse ist nicht nutzbar, man kann keine entspannte Minute im Garten verbringen, der Vogelgesang geht im Verkehrslärm unter. Wenn im Sommer die Motorradsaison beginnt, kommt noch zusätzlich absichtlich hervorgerufener Lärm hinzu. • Mein Haus in der Feuerbacher Straße 14 wurde 1905 von meinem Urgroßvater Adam Häcker erworben. Zu diesem Zeitpunkt galt die sogenannte Vorstadt als beste Wohnlage Leonbergs (der Engelberg war zu diesem Zeitpunkt nicht bebaut). Inzwischen wohnt die Familie Häcker in der 5. Generation in diesem Haus. Mein Haus/Grundstück hat also durch diese dramatische Verkehrsentwicklung einen enormen Wertverlust erlitten. Ein versuchter Verkauf des Anwesens im Jahre 2010 war wegen der Verkehrsbelästigung unmöglich! • Seit über 40 Jahren ist nichts Wesentliches veranlasst worden, um die Wohnsituation für die Anlieger der Feuerbacher Straße tatsächlich zu verbessern. Aus diesem Grund fordern wir den Gemeinderat auf, endlich Abhilfe zu schaffen. Folgende erste Maßnahmen fordern wir ein: <p style="text-align: center;">2</p>		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
39	<p>Anwohner aus Feuerbacher Straße</p> <p>Anlage Seite 3</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ersetzen der rissigen rauhen stark beschädigten Asphaltoberfläche durch einen sogenannten Flüsterasphalt, um die Lärmbelastigung zu verringern. 2. Generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h, wie kürzlich einstimmig von den Verkehrsministern der Länder für innerstädtische Hauptstraßen gefordert. Die derzeitige Geschwindigkeit von 50 km/h und mehr ist auch für Fußgänger, die die Feuerbacher Straße überqueren wollen, gefährlich. Obwohl sich in der Feuerbacher Straße zwei Bushaltestellen befinden, hat die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Leonberg in ihrem Schreiben vom 4. März 2015 an mich es abgelehnt, einen Fußgängerweg (Zebrastrreifen) anzubringen. Dies ist ein weiterer Grund, der (neben der damit zu erreichenden Lärm- und Feinstaubreduzierung) eine Geschwindigkeitsreduzierung rechtfertigt. 3. Herabstufung der B295 im Bereich der Feuerbacher Straße zur Kreisstraße. 4. Bei Stau auf der Autobahn oder deren Vollsperrung soll die Feuerbacher Straße nicht mehr als Umgehungsstraße dienen, da ein solches Ereignis wöchentlich auftritt und lange Autoschlangen zusätzliche Abgase emittieren. Wer sich auf die Autobahn begibt, muss wissen, dass es zu Staus und Sperrungen kommen kann. Dies darf nicht zu Lasten und gesundheitlichen Schäden der Anwohner führen. 5. Kontrolle des LKW-Fahrverbots durch die Polizei. 6. Errichtung einer Radaranlage, um die Geschwindigkeit der durchfahrenden Automobile zu kontrollieren. (Wegen des bevorstehenden Ortsendes wird hier von den auswärtsfahrenden Autos bereits vorzeitig beschleunigt, bevor das Ortsschild passiert wird.) 7. Korrektur der Ampeleinstellung an der Feuerbacher Straße, Ecke Jahnturnhalle ("Pfortnerampel"), damit nur so viel Autos auf der Feuerbacher Straße innerhalb der geschlossenen Ortschaft einfahren, wie bei Tempo 30 km/h diese mit grüner Welle passieren können. Zur Zeit ermöglicht die Ampel viel zu vielen Autos die Einfahrt, sodass wir regelmäßig einen Autostau mit Abgasgestank vor dem Haus haben. <p>Bitte setzen Sie die Verkehrssituation der Feuerbacher Straße und die vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen als Diskussionspunkt auf die Tagesordnung der nächsten Gemeinderatssitzung. Wir Anwohner der Feuerbacher Straße erwarten nun endlich rasch eine Verbesserung der Situation. Für andere Straßen in Leonberg (wie z. B. die Schlegelstraße) führt die Stadtverwaltung einen Dialog mit den Anwohnern durch; wir in der Feuerbacher Straße sind die Vergessenen der Stadt Leonberg. Es muss sich jetzt etwas ändern!</p> <p>Vielen Dank im Voraus für Ihre Bemühungen. Mit freundlichen Grüßen</p>  <p>Dr. Bärbel Häcker</p> <p>P. S. Bitte beachten Sie auch den beigefügten handschriftlichen Brief von Frau Inge Lutz</p> <p style="text-align: center;">3</p>	<div style="background-color: black; width: 100px; height: 20px; margin-bottom: 10px;"></div>	

(und 7 Seiten Unterschriftenliste zur Anlage)

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
40	<p>Anwohner aus Hölderlinstraße</p> <p>19.01.2016</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren!</p> <p>Mein Vorschlag zur Senkung des Lärmpegels in der Gartenstadt ist die Einführung eines Tempolimits in der Gebersheimer Straße zwischen dem Altdikreisel und der Rutesheimer Straße in beiden Richtungen. Das Tempolimit soll 30 Km/h betragen. Zu seiner Absicherung schlage ich fest installierte "Blitzer" vor.</p> <p>In der Zwischenzeit hat sich die Rechtslage für die Zulässigkeit von Geschwindigkeitsbegrenzungen geändert, sodass für die vorgeschlagene Maßnahme ausschließlich Sachgründe entscheidend sind.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger zugegangen werden. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage.</p> <p>Die Frage einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist zu prüfen: Gem. § 45 (9) Satz 1 StVO dürfen Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund besondere Umstände zwingend geboten ist (Gefahrenlage). Es sind beidseitig gut ausgebaute Gehwege und Querungsmöglichkeiten vorhanden, keine Gefahrenlage bekannt Solange stationäre Blitzer im zulässigen rechtlichen Rahmen aufgestellt werden, handelt es sich bei deren Anschaffung im Ergebnis um eine primär politische Fragestellung. Hierbei ist die stadtpsychologische Komponente nicht zu vernachlässigen. Bisher setzt die Stadt Leonberg mit insgesamt guten Erfahrungen ausschließlich mobile Blitzer ein. Auch ein etwaiger Einsatz stationärer Anlagen wäre aber - aufgrund der zu erwartenden Steigerung der Bußgelder - mit entsprechender Personalmehrung bei Bußgeldstelle und ggf. Gemeindevollzugsdienst verbunden.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
41	<p>Stellungnahme der Agenda Gruppe RadL zum Lärmaktionsplan 2015</p> <p>21.01.2016 per Mail</p> <p>Grundsätzliches: Laut Drucksache ist das Ziel der Maßnahme: „Minderung der Lärmbelastung der am stärksten von Verkehrslärm und Schienenlärm betroffenen Personen“. Dieses Ziel ist zu wenig - Es kann einfach durch Einbau von Lärmschutzfenstern erfüllt werden. Dies ist laut Gutachten nur die allerletzte Maßnahme. Der Lärmaktionsplan muss auch als Ziel haben: Lärmreduzierung an der Quelle – das bedeutet Lärmverhinderung! Dazu müssen alle Möglichkeiten aufgelistet und bewertet werden. Wir fordern daher eine grundlegende Überarbeitung des Lärmaktionsplans!</p> <p>Lärmquellen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Güterzüge • Autobahnverkehr • Durchgangsverkehr • Ziel - und Quellverkehr, Binnenverkehr • Laute Fahrzeuge wie Motorräder • <p>Der Lärmaktionsplan muss seinem Namen gerecht werden und Folgendes beinhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einen Plan mit definierten Aktionen zur Reduzierung des Lärms! • Ein verbindliches Konzept mit konkreten Maßnahmen • Einen Zeitplan für die Maßnahmen zur kurz-, mittel- und langfristigen Umsetzung. <p>Maßnahmen des Lärmaktionsplans: Allgemein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung der Vorschläge aus dem Gutachten mit dem Ziel Lärmminde- rung • Unterstützung der empfohlenen Maßnahmen wie 'Geschwindigkeit auf 30 km/h zu beschränken' und Umgestaltung der Fahrbahnen • Ein Ziel muss sein die den MIV (Motorisierter Individual-Verkehr) zu reduzieren • Vorbildfunktion der Stadtverwaltung (z.B. Reduzierung der MIV-Fahrten) • Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Stadtgebiet <p>Radverkehr / Fußgänger / ÖPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Konsequente weitere Umsetzung des Radverkehrskonzepts 	<p>Sprecherin: Irmgard Meurer (Hechinger Straße 20, 71229 Leonberg)</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulasträger von Straße und Schiene zugegangen werden. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlos- sen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßen- lärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage.</p> <p>Bestandteil des vorliegenden LAP, Stufe 2, ist auch die Benennung möglicher Maßnahmen sowie deren Umsetzungsperspektiven. Die genaue Umsetzung hängt von entsprechenden Einzelbeschlüssen des Gemeinderats ab, die wiederum die notwendige Finanzierbarkeit voraussetzen.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung des bereits beschlossenen Modalsplits zugunsten Nicht-MIV, das heißt Förderung des ÖPNVs und des Radverkehrs. • Verringerung der MIV-Fahrten der Stadtverwaltung - mehr Dienstfahrten mit dem Fahrrad • Einrichtung von Fahrradverleihstationen an verschiedenen Stellen (Bahnhof, Altstadt, Leo-Center, Rathaus,...) • Pünktlichkeit der Busse, die das Ziel Bahnhof haben ist Voraussetzung, dass der Bus als Zubringer zu Bahnhof genutzt wird. Bei Bedarf muss die Buslinienführung überprüft werden und gegebenenfalls Änderungen veranlasst werden. • Busse sollen alle öffentliche Einrichtungen anfahren (Freibad, Hallenbad, neues Kino, Stadthalle, ...) <p>Straßenverkehrsführungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimierung der Kreuzungen und Straßen-Einmündungen um den Verkehrsfluss zu verbessern. (z.B. abbiegende Vorfahrt von der Bahnhofstraße in Römerstraße Richtung OBI-Kreisel (Verkehr vom Bahnhof kommend hat dann immer Vorfahrt) • Mehr Kreisverkehre statt Ampelanlagen. <p>Bahnlärm</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bildung einer Arbeitsgemeinschaft auf Bürgermeisterebene mit allen Städten und Gemeinden an der Bahnstrecke von Korntal bis Renningen zur Durchsetzung von Lärminderungsmaßnahmen an den Zügen (an der Lärmquelle, dafür gibt es bereits einige Maßnahmen-Vorschläge) <p>Autobahnlärm</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zu Minderung des Lärms von der Autobahn muss eine Geschwindigkeitsreduzierung auf maximal 80 km/h auf den Autobahnstrecken, sowie B295 rund um Leonberg durchgesetzt werden. 	<p>Innerhalb des sog. Umweltverbundes, insbesondere beim Radverkehr, wurden in den vergangenen Jahren eine Reihe von Maßnahmen umgesetzt.</p> <p>Für 2017 sind bauliche und funktionale Veränderungen innerhalb des Förderprogramms „Regionale Mobilitätspunkte“ im Bereich des Bahnhofs vorgesehen. Die Maßnahme ist durch Zuschüsse des VRS und städtische Eigenmittel bereits finanziert.</p> <p>Alle in Leonberg verkehrenden Buslinien fahren den Bahnhof Leonberg an. Wichtige öffentliche Einrichtungen sind nicht weit von einer Haltestelle entfernt.</p> <p>Kreisverkehrsplätze sind beispielsweise im Bereich Neue Ramtel-/ Stuttgarter Straße und an der „Kreuzung“ Rutesheimer-/ Gebersheimer Straße vorgesehen. Weitere Maßnahmen werden geprüft.</p> <p>Zum Autobahn- und Bahnlärm und den regionalen Ziele siehe Resolution.</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
42	<p>Anwohner aus der Schubartstraße</p> <p>Stellungnahme zum Lärmschutz 24.01.2016 per Mail</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, wir wohnen in der Schubartstr. ■■■, nur durch den Lärmschutzwall von der Rutesheimer Straße getrennt. Wir können nicht verstehen, warum das Leonberger Ortsschild in der Gebersheimerstraße steht und nicht in der Rutesheimer Straße am Beginn der Bebauung (etwa Schubartstraße 64). Tempo 50 in diesem Bereich würde den Lärmpegel etwas senken. Es ist kaum fassbar, mit welcher Geschwindigkeit die Fahrzeuge unterwegs sind und welchen Lärm sie machen. Warum dürfen Fahrzeughalter mit 70 kmh bis zur Ampel rasen? Die damit einhergehenden Schadstoffwerte sind hier leider nicht das Thema. In der Hoffnung auf leisere Zeiten</p>	<p>■■■ und ■■■■</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger von Straße und Schiene zugegangen werden. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage.</p> <p>Der Standort der Ortstafel richtet sich ausschließlich nach den bundesgesetzlichen Vorgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu den Zeichen 310 und 311 StVO. Die Zeichen sind dort anzuordnen, wo ungeachtet einzelner unbebauter Grundstücke die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße beginnt. Eine geschlossene Bebauung liegt vor, wenn die anliegenden Grundstücke von der Straße erschlossen werden. Die Schubartstraße wird über die Gebersheimer Straße (und nicht über die Rutesheimer Straße) erschlossen. Deshalb steht auch die Ortstafel in der Gebersheimer Straße</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
43	<p>Anwohner aus der Ditzinger Straße, Höfingen</p> <p>Bürgerbeteiligung Lärmaktionsplan 24.01.2016 per Mail</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>als Anwohner der Ditzingerstraße ■ bzw. ■ in Höfingen sind wir maßgeblich von der Zunahme des Verkehrs in den letzten Jahren betroffen. Seit der Inbetriebnahme des neuen Engelbergbasistunnels und der gleichzeitigen Stilllegung der alten Röhren einerseits sowie der Einrichtung des BAB Anschlusses Rutesheim und der Ortsumfahrungen Rutesheim bzw. Ditzingen andererseits, stellen wir eine massive Zunahme des Berufs- und Stauumfahrvverkehrs fest. Die Herkunft der KFZ- Kennzeichen spricht Bände; Höfingen ist der ideale Umweg bei Stau auf der A8/A81! Auch die Neuansiedlung von Edeka und Lidl hat nicht unwesentlich zum Anstieg beigetragen, da der Individualverkehr aufgrund der Randlage der Märkte zwangsläufig zugenommen hat.</p> <p>Wie der aktuelle Alarm in Stuttgart gezeigt hat, ist abgesehen vom Verkehrslärm auch Feinstaub und Abrieb in Leonberg ein Thema. Zahlreiche Zeitungsartikel in den letzten Wochen (z.B. StZ, 22.1.2016) beschäftigen sich damit und den zunehmenden Hinweisen auf körperliche Schäden durch Feinstaub. Mittlerweile hat sogar die WHO eine Studie zur Überprüfung der bestehenden Grenzwerte in Auftrag gegeben.</p> <p>Was hat die Stadt bisher unternommen? Seit einiger Zeit ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Ditzingerstraße ab Hausnummer 24 ortseinwärts auf 30 km/h begrenzt. D.h. unser Haus liegt in einer sehr ausgeprägten Beschleunigungs- bzw. Abbremszone, in der leider nahezu keine Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden. Hier könnte die Stadt richtig Geld machen.</p> <p>Zumindest eine dauerhafte Installation einer automatischen Geschwindigkeitsanzeige wäre hier absolut angebracht.</p> <p>Der Lärmaktionsplan sieht derzeit nur eine Minderung der Lärmbelastung in gravierenden Einzelfällen vor. An eine Gesamtlösung ist derzeit wohl nicht gedacht. Trotz der Lage an der Kreisgrenze (Verlagerung des Verkehrs auf die Teilorte) und der zugegebenermaßen schwierigen topografischen Situation sollte die Stadt Leonberg doch in der Lage sein, ein schlüssiges Umwelt- und Verkehrskonzept zu erstellen. Mittels günstiger Anpassung der Lärmrichtwerte die Nichtberücksichtigung ganzer Straßenzüge zu steuern kann nicht die Lösung sein.</p>	<p style="text-align: center;">- - -</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger zugegangen werden. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage.</p> <p>Solange stationäre Blitzer im zulässigen rechtlichen Rahmen aufgestellt werden, handelt es sich bei deren Anschaffung im Ergebnis um eine primär politische Fragestellung. Hierbei ist die stadtpsychologische Komponente nicht zu vernachlässigen.</p> <p>Bisher setzt die Stadt Leonberg mit insgesamt guten Erfahrungen ausschließlich mobile Blitzer ein.</p> <p>Auch ein etwaiger Einsatz stationärer Anlagen wäre aber - aufgrund der zu erwartenden Steigerung der Bußgelder - mit entsprechender Personalmehrung bei Bußgeldstelle und ggf. Gemeindevollzugsdienst verbunden.</p> <p>Die Umsetzung eines großräumigen Umfahrkonzeptes für Leonberg bzw. die Teilorte ist derzeit nicht absehbar.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
44	<p>Bürgergemeinschaft Leonberg-Ramtel</p> <p>Stellungnahme zum Lärmaktionsplan von der Bürgergemeinschaft Leonberg-Ramtel e. V. 25.01.2016 per Mail</p> <p>Stellungnahme der Bürgergemeinschaft Leonberg-Ramtel zum Lärmaktionsplan-Entwurf der Stadt Leonberg, bezogen auf den Stadtteil Ramtel.</p> <p>Im Ramtel leiden wir vor allen Dingen unter dem Auto-Verkehrslärm. Er senkt die Lebensqualität erheblich. Als vorrangige Lärmquellen zeichnen sich die Autobahn, die Neue Ramtelstraße und die Breslauer Straße aus. Hier muss dringend Abhilfe geschaffen werden.</p> <p>Neue Ramtelstraße: In der Drucksache 2015 Nr. P 43 schreibt die Stadtverwaltung Leonberg unter dem Punkt M6, dass die Neue Ramtelstraße einen lärmarmen Asphalt bekommen soll. Doch diese Maßnahme reicht nicht aus.</p> <p>Wir fordern (zum wiederholten Male) die Stadtverwaltung auf, einen besseren Schallschutz parallel zum Ludwig-Finkh-Weg und zur Gerlinger Straße zu installieren.</p> <p>Dort wo keine „Schallschutzwand ist, wäre die Pflanzung von immergrünen Gehölz wünschenswert, wie Eiben, Tannen usw. Leider wurden unsere diesbezüglichen Bitten bis jetzt nicht erfüllt.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 Km/h ab der Fußgängerampel bei dem ehemaligen Biolädle der Werkstatt für Behinderte (Atrio) bis zur Einmündung in die Stuttgarter Straße würde die Lärmbelästigung für die Bewohner des Ludwig-Finkh-Weges senken.</p> <p>Autobahn: Die vorhandenen Lärmschutzmaßnahmen an der Autobahn zeigen kaum Wirkung. Das Dauergeräusch der Autobahn wird besonders in der Tübinger Straße als sehr störend empfunden. Einige Bürger klagen bereits über gesundheitliche Beeinträchtigungen.</p> <p>Wir brauchen dringend eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf dem Teil der Autobahn, am Ramtel und Eltingen vorbeiführt. Hier fordern wir eine Splittung der Geschwindigkeit 80 km/h für PKW und 60 km/h für LKW.</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger zugegangen werden. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage.</p> <p>Prioritär sollen Lärmschutzmaßnahmen überwiegend in Bereichen geplant und durchgeführt werden, wo deutliche Überschreitungen der Auslösewerte berechnet wurden.</p> <p>Es gibt zahlreiche Wohngebäude in Leonberg die stärker als die Gebäude im L.-Finkh-Weg mit Lärm belastet sind. Für diese Gebäude sollen vordringlich Maßnahmen durchgeführt werden.</p> <p>Gem. § 45 (9) Satz 1 StVO dürfen Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund besondere Umstände zwingend geboten ist (Gefahrenlage). Es ist keine Gefahrenlage vorhanden.</p> <p>Die Schallschutzeinrichtungen entlang der Autobahn sind wirksam und gewährleisten den gesetzlich vorgeschriebenen Schutz. Der verbliebene Lärm kann jedoch, je nach persönlichem Empfinden, immer noch eine deutliche Belastung darstellen.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Breslauer Straße: Die Breslauer Straße wurde für so einen starken Autoverkehr nie konzipiert. Hier fahren LKWs durch, die keine dort ansässigen Geschäfte beliefern. Der rücksichtslose Fahrstil vieler LKW-Fahrer gefährdet Fahrradfahrer und Fußgänger.</p> <p>Wir fordern deshalb härtere Verkehrskontrollen und Maßnahmen, die das unbegründete Durchfahren wesentlich erschweren.</p> <p>Unsere Forderung die Breslauer Straße in eine Zone 30 zu verwandeln und zugleich dafür zu sorgen, dass die Buslinie erhalten bleibt, besteht nach wie vor.</p> <p>Der Fluglärm liegt, wie sich die Messungen auf dem Dach der August-Lämmle-Schule gezeigt haben, unter dem kritischen Wert. Doch im Sommer, wenn die Urlaubsflüge im rasanten Maße zunehmen, addiert sich dieser Lärm auf den Dauergeräuschpegel des Straßenlärms.</p> <p>Fazit: Wir brauchen dringend und zeitnah Maßnahmen, die den gesamten Verkehrslärm verringern. Hierzu gehören Aufbringung eines geräuscharmen Straßenbelags, Geschwindigkeitsreduzierungen und die Pflanzung von heimischen, immergrünen Gehölze.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviers Leonberg.</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
45	<p>Anwohner aus der Wiesensteiger Straße</p> <p>Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 2015 25.01.2016 per Mail</p> <p>Wir begrüßen, dass nun für Leonberg ein Lärmaktionsplan erarbeitet wird. Leider ist uns das Ziel der Maßnahme „Minderung der Lärmbelastung der am stärksten von Verkehrslärm und Schienenlärm betroffenen Personen“ zu wenig.</p> <p>Der Lärmaktionsplan muss auch als Ziel haben: Lärmverhinderung und Lärmreduzierung an der Quelle! Dazu müssen alle Möglichkeiten aufgelistet und bewertet werden. Leonberg muss mehr Aufenthaltsqualität bieten!</p> <p>Unsere Erwartungen zum Lärmaktionsplan sind im Folgenden stichwortartig dargestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein Plan mit definierten Aktionen zur Reduzierung des Lärms! Ein verbindliches Konzept mit konkreten Maßnahmen zur kurz-, mittel- und langfristigen Umsetzung. Umsetzung der Vorschläge aus dem Gutachten mit dem Ziel Lärmminde- rung. Unterstützung der empfohlenen Maßnahme 'Geschwindigkeit auf 30 km/h zu beschränken'. Damit wird auch die Sicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrer erhöht. • Ein Ziel muss sein den MIV (Motorisierter Individual-Verkehr) zu reduzie- ren, d.h. Minderung des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs durch Förde- rung des ÖPNVs und des Radverkehrs., das heißt Umsetzung des be- reits beschlossenen Modalsplits zugunsten Nicht-MIV. • Vorbildfunktion der Stadtverwaltung - Verringerung der MIV-Fahrten der Stadtverwaltung - mehr Dienstfahrten mit dem Fahrrad • Einrichtung von Fahrradverleihstationen an verschiedenen Stellen (Bahnhof, Altstadt, Leo-Center, Rathaus,...) • Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens bei der Planung neuer Einrichtungen, z.B. Lage des Wertstoffhofes. <p>ÖPNV</p>	<p>█ und █</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger zugegangen werden. Außerdem werden regelmäßig Geschwindig- keitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlos- sen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßen- lärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage.</p> <p>Maßnahmen sind im Entwurf des Lärmaktionsplanes enthalten, eine Priorisierung ist im Rahmen der Fortschreibung vorgesehen.</p> <p>Mit der Umsetzung des Mobilitäts- und Radverkehrskonzeptes, z.B. im Bereich des Bahnhofs (regionaler Mobilitätspunkt) wird im Jahr 2017 ein weiterer Schwerpunkt gesetzt. 2018 soll die Einbindung des Fahrrad- und Pedelecverleihsystems RegioRadStuttgart folgen.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<ul style="list-style-type: none"> • Pünktlichkeit der Busse, die das Ziel Bahnhof haben ist Voraussetzung, dass der Bus als Zubringer zum Bahnhof genutzt wird. Bei Bedarf muss die Buslinienführung überprüft und gegebenenfalls Änderungen veranlasst werden. • Busse sollen regelmäßig alle öffentlichen Einrichtungen anfahren (Freibad, Hallenbad, neues Kino, Stadthalle, ...) <p>Straßenverkehrsführungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimierung der Kreuzungen und Straßen-Einmündungen um den Verkehrsfluss zu verbessern (z.B. abbiegende Vorfahrt von der Bahnhofstraße in die Römerstraße Richtung OBI-Kreisel (Verkehr vom Bahnhof kommend hat dann immer Vorfahrt). • Mehr Kreisverkehre statt Ampelanlagen, an denen der Verkehr oft steht. <p>Sonstiger Lärm</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erstellung einer Lärmrichtlinie für extrem laute Geräte wie Laubbläsern (Auflage der Stadt bei Vergabe der Arbeiten, kein Laubbläser im Einsatz durch städtische Mitarbeiter) 	<p>Alle in Leonberg verkehrenden Buslinien fahren den Bahnhof Leonberg als wichtigsten Umsteigepunkt an.</p> <p>Wesentliche öffentlichen Einrichtungen sind nicht weit von einer ÖPNV- Haltestelle entfernt.</p> <p>Neue Kreisverkehrsplätze entstehen auch in 2017 und den fortfolgenden Jahren.</p> <p>Benzingetriebene Laubbläser können sehr laute Geräte sein. Beauftragte Firmen, aber auch unsere Mitarbeiter sind gehalten die gesetzlichen Anforderungen einzuhalten. Unser Tiefbauamt hat sich bereits einen (leisen) elektrischen Laubbläser angeschafft. Bei allen Maschinenarbeiten lässt sich Lärm nicht völlig vermeiden, zudem sind die Laubarbeiten auf eine Zeitraum von wenigen Wochen beschränkt.</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
46a	<p>Anwohner aus dem Hummelbergweg</p> <p>Lärmaktionsplan Leonberg 27.01.2016 per Mail</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren Ich freue mich über die Durchführung einer Lärmaktionsplanung für Leonberg, möchte dabei mitwirken und zusätzliche Vorschläge machen. Ich bin durch Umgebungslärm aus folgenden Quellen betroffen: Durch die Adresse Hummelbergweg ■ (■)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sowohl vom nicht kontrollierten - von Navis aber vorgeschlagenen - nicht statthaften Durchgangsverkehr der Wasserbachstraße vor den Schlafzimmern - als auch von der in 100 m Entfernung verlaufenden S-Bahn mit vor allem ungedämpften, laut rollenden veralteten Güterwagons (S-Bahnen sind vergleichsweise leise und gewohnt) - als auch von der etwa in 150m Entfernung vorbeibrausenden Autobahn, deren Lärmschutzwall wegen der Brücke eine gewaltige schlecht gemachte Lücke aufweist. Bei entsprechender Windrichtung wird der Lärm entsprechend verstärkt! <p>Nebenbei sind die Feinstaubbelastungen entlang der Autobahn deutlich erhöht, so dass der Bau einer Flüchtlingsunterkunft in ähnlicher Lage in Leonberg untersagt wurde. Hier bitten wir untertänigst UM GLEICHBEHANDLUNG ODER EINES PLANS, die Anwohner zu entlasten!</p> <p>Bezüglich des Lärms könnte der Durchgangsverkehr der Wasserbachstraße abgestellt werden durch Kontrollen.</p> <p>Die Güterzüge könnten leiser gemacht werden mit Strafzahlungen bei der Verwendung lauter Wagons.</p> <p>Die Autobahn könnte im Bereich der Brücke eine Lärmschutzwand erhalten, die den Namen verdient, wenn ihnen das Wohl der in Leonberg wohnenden Bevölkerung am Herzen liegt.</p> <p>Mit mir ■ ■ werden im gleichen Haus belästigt</p>	<p>■</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger von Straße und Schiene zugegangen werden. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage.</p> <p>Es finden regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen mit dem mobilen Messgerät statt.</p> <p>Weiter werden zur Zeit verstärkt Wohngebiete (Anliegerstraßen) auf Falschparker kontrolliert (Pendler, die zur S-Bahn gehen),</p> <p>Es wird zu dem veranlasst, dass das Geschwindigkeitsanzeigedisplays aufgehängt wird. Dieses zeigt dem Verkehrsteilnehmer nicht nur die gefahrene Geschwindigkeit an, sondern erstellt auch eine Statistik über die Anzahl der gefahrenen Fahrzeuge und deren gefahrene Geschwindigkeit.</p> <p>Es wird versucht mit den Navigationsfirmen diesbezüglich Kontakt aufzunehmen Information: Das zitierte Objekt in der Mollenbachstraße liegt deutlich näher an der Autobahn als das private Wohnhaus. Außerdem sieht die Rechtsprechung für Übergangswohnheime deutlich geringere (Lärm-)Restriktionen als für ein dauerhaft bewohntes Haus vor.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
46b	<p>Anwohner aus dem Hummelbergweg</p> <p>Lärmaktionsplan Leonberg 27.01.2016 per Mail</p> <p>Sehr geehrter Herr Rosenbauer, vielen Dank für Ihre schnelle Antwort. Ich bin Ihnen auch dankbar, dass sie so schnell die in etwa genauen Abstände herausbekommen haben von Bahn und Autobahn, denn durch die unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse ist mir das nicht so gut möglich. Auch der Hinweis auf die neuen Regelungen für die Abstände im Regelwerk und die echten in der Mollenbach- und Südrandstr. sind natürlich nützlich.</p> <p>Vor allem bin ich dankbar, dass sie die Mail zu den Akten, die vorgelegt werden sollen geordnet haben - darum geht es eigentlich vor allem. Dass der Gemeinderat, der nicht im Silberberg wohnt, sich vorstellen kann, dass jemand gestört ist.</p> <p>Leider konnten Sie mir neben dem Abstand zu Bahn und Autobahn nichts über die derzeit anliegenden Dezibel und die beim vorbeifahrenden Güterzug anfallenden Geräusche offenbaren - die sind wahrscheinlich auf Ihrer Karte nicht ab zu lesen, wäre aber ähnlich wie die Abstände echt interessant. Die Hoffnung, dass der Gemeinderat alles richten wird, habe ich auch.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>Siehe Ziff. 46a</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
47a	<p>Anwohner aus der Ditzinger Straße</p> <p>Lärmaktionsplan 27.01.2016 per Mail</p> <p>Sehr geehrter Herr Rosenbauer, ich schreibe Sie wegen der Verkehrssituation in Höfingen an. Mit meiner Familie bewohne ich ein Haus in der Ditzinger Straße ■ und sehe uns von der großen Anzahl an Fahrzeugen, die täglich Höfingen durchfahren, beeinträchtigt. Dies beginnt bei den zum Teil hohen gefahrenen Geschwindigkeiten, geht über das rücksichtslose Verhalten der Fahrer das oft eine ungefährdete Überquerung des naheliegenden Zebrastreifens unmöglich macht und endet bei der Lärmbelästigung. Der Tag wird von andauernden Fahr-, Beschleunigungs- und Abrollgeräuschen bestimmt, die unaufhaltsam in das Innere des Hauses vordringen. Bei nasser Straße werden diese Geräusche noch aufdringlicher. Bei Nacht ist ein Schlafen bei geöffnetem oder gekipptem Fenster unmöglich, da ansonsten durch den Lärmpegel an Schlaf nicht zu denken ist. Speziell von denjenigen Fahrern, welche das Stück zwischen Kreisverkehr und dem Stadtkern als Teilstück einer Rennstrecke missverstehen, gehen entsprechende Lärmbelästigungen aus, die uns oft abrupt aus dem Schlaf reißen. Unser Eindruck ist, dass die Lärmbelästigung spürbar geringer war, als noch das Tempo 30 Limit bestand. Aus den o.g. Gründen bin ich sehr an Maßnahmen interessiert, welche die Sicherheit auf den Höfinger Straßen erhöhen und den Lärm reduzieren. Deswegen habe ich mich über den aktualisierten Lärmaktionsplan informiert. Mein Eindruck ist, dass in diesem speziell die Ditzinger Straße in keinsten Weise betrachtet wird. Wenn dies den Tatsachen entspricht, kann ich dies nicht nachvollziehen und sehe eine Anpassung als unumgänglich an. Im Rahmen meiner Beschäftigung mit diesem Thema bzw. dem Plan sind bei mir einige Fragen entstanden, weswegen ich Sie um Beantwortung bzw. Stellungnahme bitten möchte: - welche Maßnahmen sind für die Ditzinger Straße jetzt bzw. in Zukunft vorgesehen ? Sollten in absehbarer Zeit keine Maßnahmen geplant sein: was muss getan werden um eine Aufnahme von Maßnahmen für die Ditzinger Straße in den Lärmaktionsplan zu erwirken ? - Im Lärmaktionsplan ist von einer Überprüfung der Einhaltung des LKW-Durchfahrverbotes und Geschwindigkeitskontrollen die Rede. Diese wurden teilweise auch schon in der Vergangenheit durchgeführt. Wie oft war dies der Fall und welche Erkenntnisse gibt es zur Anzahl und Schwere der Verstöße ?</p>	<p>■</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger von Straße zugegangen werden. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage.</p> <p>Die Ditzinger Straße war ein Maßnahmenschwerpunkt im Lärmaktionsplan, Stufe 1. Dort wurde ein Schallschutzfensterprogramm mit erheblichen Zuschüssen für den Austausch alter Fenster angeboten.</p> <p>Im aktuellen Lärmaktionsplan sind keine konkreten Maßnahmen vorgesehen, weil andere, ebenfalls stark verlärmte Bereiche in Leonberg bearbeitet werden sollen.</p> <p>Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviereviere Leonberg.</p> <p>Die Ermittlung des Verkehrslärms erfolgt gemäß der rechtlichen Grundlagen nach RLS-90 grundsätzlich per Berechnung. Anders könnten flächendeckende Jahresdurchschnittswerte nicht ermittelt werden. Eine Überprüfung der errechneten Werte durch Messungen ist nicht vorgesehen. Die verwendete Software ist allerdings anhand von (überprüften) Testaufgaben für diese Lärmberechnung zugelassen.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Sollten Ihnen diese Angaben nicht bekannt sein: über wen kann ich dies in Erfahrung bringen ? - die im Plan verzeichneten Werte sind meines Wissens nach errechnet und nicht gemessen. Zudem ist die Grenze, ab der Maßnahmen ergriffen werden, sehr hoch angesetzt. Vielleicht ist auch dadurch erklärbar, dass die Ditzinger Straße außen vor blieb.</p> <p>Warum wurde nicht die Untergrenze als maßgeblich festgelegt ?</p> <p>Und: ist es geplant echte Messungen nachzuholen um die errechneten Werte zu verifizieren ?</p> <p>Gerne können Sie mir schriftlich an die oben erwähnte Adresse antworten oder auf diese Email. Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Die Ditzinger Straße wird betrachtet, allerdings befinden sich hier keine Wohngebäude die zu den am stärksten Belasteten in Leonberg zählen. Im jetzigen Entwurf sind keine Maßnahmen für die Ditzinger Straße vorgesehen.</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
47b	<p>Anwohner aus der Ditzinger Straße</p> <p>Lärmaktionsplan 29.01.2016 per Mail</p> <p>Sehr geehrter Herr Rosenbauer, vielen Dank für Ihre schnelle Rückmeldung und dass Sie auf meine Fragen eingegangen sind. Ich kann nicht nachvollziehen, warum einerseits in der Stadt bzw entlang der Pforzheimer Straße hohe Werte gerechnet werden und am Ortsausgang schon vor Jahren ein Lärmschutzwall als erforderlich angesehen wurde. Und dann wird das Stück dazwischen - nämlich die Ditzinger Straße - als nicht vom Lärm betroffen gerechnet. Zudem passt der Gemeinderat im Rahmen seines Beschlusses nicht die db(A) Grenzen an und belässt diese auf Niveau des ersten Planes. Dies ist ein Spiel mit der Gesundheit von - wenn ich die Dokumente der Soundplan richtig lese - mehr als 100 Personen alleine in Höfingen. Aber da bin ich bei Ihnen an der falschen Stelle, da Sie ja nicht diesen Beschluss zu verantworten haben. Leider habe ich die Thematik früher nicht verfolgt, werde dies aber wohl die nächste Zeit verstärkt tun. Zum Beschluss des Gemeinderats konnte ich leider nichts online finden (Protokolle o.ä.), das Gleiche gilt für eine Übersicht der gerechneten Werte für die Ditzinger Straße. Falls Ihnen hierzu etwas bekannt ist würde ich mich über einen Hinweis freuen. Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>Siehe Ziff. 47a Anmerkung: Die Berechnungen der Lärmkarten erfolgte durch ein beauftragtes Ingenieurbüro.</p> <p>Der Lärmschutzwall entlang der Ditzinger Straße wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens festgesetzt. Neuere Wohngebiete haben einen deutlich höheren Schutzanspruch gegen Lärm wie (ältere) Bestandsgebiete.</p> <p>Die für den Lärmaktionsplan maßgeblichen Lärmwerte gehen aus dem Plan hervor. Insbesondere in den Karten sind flächige Lärmangaben für das ganze Stadtgebiet ablesbar.</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
48	<p>Anwohner aus der Seedammstraße</p> <p>persönlich vorgebrachte Anregungen zum Lärmaktionsplan Leonberg 2015 – Stufe 2 28.01.2016 telefonisch</p> <p>bringt telefonisch vor: Sie hat lange in der Feuerbacher Straße gewohnt und musste schließlich wegen des Lärms wegziehen. Bei der Bebauung der westlichen Straßenseite wurde auf ihre damaligen Anregungen nicht eingegangen. Sie hat damals angeregt die neue Bebauung 12 m vom Fahrbahnrand abzurücken. Die Kriegsgeneration sei bescheiden, es werde aber nicht auf sie gehört. Im Gegenteil der Umgang sei respektlos man wurde benachteiligt. Sie hält eine Umgehungsstraße auch bei der Leonberger Topografie für möglich. Lärmschutzfenster bringen ihrer Ansicht nach nicht viel, weil diese nicht geöffnet werden können und die alte Luft im Zimmer steht. Es ist bis heute kein Ersatz für die alte Autobahntrasse geschaffen worden. Es werden immer mehr Autos. Der Bürgerverein der Altstadt und die Anwohner der Feuerbacher Straße haben resigniert. Sie fühlte sich früher oft nicht ernst genommen.</p> <p>Sie regt an: Sie regt eine Umgehungsstraße an. Sie regt an, den alten Engelbergtunnel wieder zu reaktivieren.</p> <p>aufgenommen: 28.01.2016, Stefan Rosenbauer</p>	<p>Frau [REDACTED]</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger zugegangen werden. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage.</p> <p>Zu den Verkehrsdiskussionen mit vielfältigen Variantenbetrachtungen siehe Verkehrsentwicklungsplan sowie Flächennutzungsplan „Leonberg 2020“</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
49	<p>Anwohner aus der Ditzinger Straße, Höfingen</p> <p>Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 28.01.2016 per Mail</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren!</p> <p>Gerne nehme ich Stellung zur Verkehrssituation in Höfingen. Ich wohne in der Ditzingerstraße im Bereich des alten Friedhofs und beobachte mit Besorgnis die Entwicklung des Verkehrs. Ein Blick aus meinem Fenster reicht und ich sehe, ob irgendwo außerhalb der Verkehr zum Erliegen gekommen ist oder die Autobahn mal wieder verstopft ist. In diesen Momenten ist ein "heimischen Kennzeichen" eine Seltenheit. Der Verkehr staut sich durch den ganzen Ort. Große schwere LKW versuchen um die engen Kurven zu fahren und führen zu noch mehr Verkehrschaos- davon abgesehen dass es niemanden interessiert, dass viele der Fahrzeuge laut den Umweltschildern hier gar nicht fahren dürften. Das alles bringt eine enorme Lärmbelästigung mit sich. Was mich aber schon seit langem aufregt ist die Tatsache dass die 30-iger Zone nur eine Richtlinie und keine Verkehrsordnung mehr darstellt. Kaum ein Fahrzeug hält sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung. Die Rotlichtampel wird regelmässig überfahren und das an einer Stelle wo sehr viele Schulkinder die Straße wechseln.</p> <p>Meine Forderung als Anwohner an die Stadt ist eine regelmässige Geschwindigkeitskontrolle - evtl. sogar eine stationäre Radarüberwachung- gerne auch Nachts, denn dann wird Höfingen an manchen Tagen zur Rennstrecke gemacht. Der Durchgangsverkehr muß verbessert werden.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger zugegangen werden. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbelastigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage.</p> <p>Mit mobilen Geräten wird die Geschwindigkeit regelmäßig kontrolliert.</p> <p>Solange stationäre Blitzer im zulässigen rechtlichen Rahmen aufgestellt werden, handelt es sich bei deren Anschaffung im Ergebnis um eine primär politische Fragestellung. Hierbei ist die stadtpsychologische Komponente nicht zu vernachlässigen.</p> <p>Bisher setzt die Stadt Leonberg mit insgesamt guten Erfahrungen ausschließlich mobile Blitzer ein.</p> <p>Auch ein etwaiger Einsatz stationärer Anlagen wäre aber - aufgrund der zu erwartenden Steigerung der Bußgelder - mit entsprechender Personalmehrung bei Bußgeldstelle und ggf. Gemeindevollzugsdienst verbunden.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
50	<p>Stellungnahme des Bürgervereins Eltingen e.v.</p> <p>Stellungnahme Lärmaktionsplan Stufe 2 28.01.2016</p> <p>Sehr geehrter Herr Rosenbauer</p> <p>zum Lärmaktionsplan der Stufe 2 erhalten sie die nachstehenden Anmerkungen und Vorschläge vom Bürgerverein Eltingen wie folgt :</p> <p>- Carl-Schmincke-Str > im Bereich des Gebäudes Nr 78 sind 3 Erhebungen im Strassenbelag eingebaut. Davon ist die Ausbildung bei der Einmündung der Kirchbachstraße extrem hoch ausgebildet. Bei der Befahrung ergeben sich erhebliche Umgebungsgeräusche durch PKW, besonders bei Fahrzeugen mit Anhänger und Kleinlastwagen. Durch einen Umbau kann hier die Lärmbelastung der Anwohner erheblich reduziert werden.</p> <p>> im Bereich des Gebäudes Nr 22 befindet sich eine Bushaltestelle. Die Busverbindungen sind hier zeitweise sehr konzentriert, das heißt, mehrere Busse sind gleichzeitig in der Zone vorhanden. Die Anfahrgeräusche der Fahrzeuge erzeugt in den niederen Resonanzen einen sehr unangenehmen Ton, der in einer verdichteten Folge noch verstärkt wird. Hier sind technische Möglichkeiten für eine leisere Umgebung möglich und ich bitte darum, hier auf die Betreiber einzuwirken.</p> <p>- Bruckenbachstraße >durch die Veränderung der Kreuzung mit der Leonbergerstr, hier Abbiegespur als Linksabbieger, hat sich das Verkehrsaufkommen in der Bruckenbachstr erheblich vergrößert. Die Geschwindigkeitseinschränkung auf 30 kmh sollte hier unbedingt verpflichtend eingehalten werden.</p> <p>- Friedhofstraße > Durchfahrt für LKW-Gespanne reduzieren. Im Zuge der veränderten Straßenführung durch die verlängerte Brennerstraße zum Autobahnanschluß Leo-West ist die Belastung durch den Schwerverkehr erheblich gesunken. Trotzdem fahren noch viele „ Brummis“ durch die Friedhofstr zum angrenzenden Gewerbegebiet. Eine Info-Tafel in geeigneter Größe könnte hier eine Verbesserung bewerkstelligen mit dem Hinweis auf eine verengte Durchfahrt. Aufstellung z B beim Kreislauf Zufahrt zum Ezach III.</p>	<p>Bürgerverein Eltingen e. V. (BVE), Klaus Hettler</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger von Straße und Schiene zugegangen werden. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert. Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage. Der Wunsch auf straßenbauliche Veränderung wird an das Tiefbauamt zur Klärung weitergeleitet, wobei (stadt-)gestalterische und verkehrliche mit den lärmtechnischen Belangen abzuwägen sind. Es finden bereits aufgrund von Anwohnerbeschwerden verstärkt Geschwindigkeitskontrollen mit dem mobilen Messgerät statt. Die Reduzierung des Schwerlastverkehrs in der Friedhofstraße aufgrund des Rückbaus der B 295 ist erheblich, der verbleibende Restverkehr ist der Erschließung des Gewerbegebietes geschuldet und sind zu dulden. Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviere Leonberg. Da alle Buslinien ausgerichtet sind auf die S-Bahn nach und von Stuttgart diese Haltestelle zeitgleich von mehreren Linien angefahren wird und um längere Stand-/ Wartezeiten der Nutzer beim Bahnhof zu vermeiden, ist die gegebene Taktfolge begründet. Der Hubschrauberlärm ist im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung untersucht worden. Auf die Ergebnisse wird verwiesen. Es ist davon auszugehen, dass die für den Betrieb geltenden Vorschriften und Bedingungen im Rahmen der Notfallvorsorge eingehalten werden. Andersweitige Informationen liegen der Verwaltung nicht vor. Benzingetriebene Laubbläser können sehr laute Geräte sein. Beauftragte Firmen, aber auch unsere Mitarbeiter sind gehalten die gesetzlichen Anforderungen einzuhalten. Unser Tiefbauamt hat sich bereits einen (leisen) elektrischen Laubbläser angeschafft. Bei allen Maschinenarbeiten lässt sich Lärm nicht völlig vermeiden, zudem sind die Laubarbeiten auf eine Zeitraum von wenigen Wochen beschränkt. Es kann davon ausgegangen werden, dass die zulässigen Lärmemis-</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>In anderen Städten, wie Ludwigsburg, sind diese Verkehrsleitschilder bereits eingesetzt.</p> <p>- B 295 Steigungsstrecke nach Renningen > die Steigungsstrecke ist auf Grund der topographischen Lage als Lärm-trompete bereits in Fachkreisen bekannt. Der Fahrzeuglärm breitet sich mit Unterstützung durch die Hauptwindrichtung aus Süd-West über grosse Bereiche von Eltingen aus. Die Zunahme der Verkehrsbelastung in sehr kurzem Zeitabstand trägt ein übriges dazu bei.</p> <p>Vorschlag einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 kmh würde deutlich eine Lärminderung herbeiführen. Ein Zusatzschild „Lärmschutz“ könnte hier weitere Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmern bewirken.</p> <p>- Schießlärm Deponie Rübenloch einstellen > auf dem Gelände der Deponie Rübenloch befindet sich innerhalb der Deponiefläche eine Schießanlage. Diese ist im Bereich der Steigungsstrecke , kurz nach der scharfen Rechtskurve nach dem Haupteingang angeordnet. Die Praxis durch die Handhabung der Schützen, in den „Berg hineinzu-schiessen“ bewirkt ein Nachhall von dem aufgehenden Gelände, der sich über den gesamten Stadtteil Eltingens ausbreitet. Der Doppelknall aus den Tontaubengewehren und auch großkalibrige Gewehre sind äusserst unange-nehm und passen nicht mehr in das Zeitgefüge. Dieser Lärm wird durch die topografische Besonderheit noch verstärkt, zumal dieser ohne irgendeine Schutzeinrichtung gegen den Entstehungslärm ausgeübt wird. Die Genehmigung für diese Anlage ist von der Stadt Leonberg ausgesprochen, an die Jägerschaft, und zwar in der Anfangsphase der Deponie. Diese Gestattung ist aus unserer Sicht überfällig, da in der unmittelbaren Nachbar-schaft im Mahdental eine große Schießanlage in jüngster Zeit modernisiert wurde. Eine Vereinsanlage für den Schießsport besteht auch im Höfinger Täle. Aus unserer Sicht muss die Anlage sofort stillgelegt werden und die Duldung untersagt werden</p> <p>- Einsatz von Laubbläser > der Gebrauch von motorisch betriebenen Laubbläser im Stadtgebiet ist generell zu untersagen. Eine entsprechende Verordnung soll hier ausgesprochen werden. Bei der Beauftragung von Fremdfirmen für die Stadtreinigung kann hier eine entsprechende Einschränkung von Lärmemissionen ausgesprochen werden.</p> <p>- Flugroute Rettungshubschrauber beim Krankenhaus der Rettungshubschrauber ist stationiert beim Krankenhaus. Bei der Abspra-</p>	<p>sionen im Bereich der Autobahn eingehalten werden. Der Bund hat zuletzt den offenporigen, lärmreduzierenden Asphalt erneuert (zu den Lärmbeeinträchtigungen, die aus der Autobahn verursacht werden, siehe o.g. Resolution). Ziel ist, über den Planfeststellungsbeschluss hinaus, weitergehende Maßnahmen umzusetzen.</p> <p>Durch die Umsetzung der Maßnahmenabschnitte und der Lärmmin-derungsplanung werden lärmindernde Maßnahmen in zahlreichen Bereichen des Verwaltungshandelns umgesetzt. Die Umsetzung einzelner Maßnahmen wird von Fall zu Fall geprüft.</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>che und der Festlegung der einzuhaltenden Flugroute wurde hierbei eine Einschränkung ausgesprochen. Das Überfliegen der bewohnten Zonen in der Gartenstadt – hier westlicher Teil der Schubartstraße und der Bereich Ezach und Eltingen - ist ausgenommen worden.</p> <p>Die Festlegung, das Einschwenken erst nach der Hochspannungstrasse im Westen wird nicht eingehalten. Eine Einschränkung für Notfälle kann hier selbstverständlich ausgesprochen werden.</p> <p>Es sind jedoch auch überwiegend andere Auftragsflüge zu bewerkstelligen, welche dann in den vorgesehenen Korridoren durchgeführt werden müssen. Eine Veränderung der Flugbewegungen hat sich durch einen personellen Austausch der Piloten, Info aus der lokalen Presse, in spürbarer negativer Weise gezeigt.</p> <p>Die Beurteilung im LAP ist aus meiner Sicht nicht richtig widergegeben. Der Betreiber ist hier auf seine Pflichten hinzuweisen.</p> <p>- Zielwerte Lärmaktionsplan Stufe 2 > die Vorgabe und Festschreibung der Zielwerte sind nicht zukunftsfördernd. Eine Vorgabe mit den Werten 65/55 dBA ist als Mindestwert einzuhalten.</p> <p>- Autobahn > die Auswirkungen von Lärm und Schadstoffen aus dem Fahrzeugverkehr auf den Bundesautobahnen in unmittelbarer Nachbarschaft sind vielfältig bekannt.</p> <p>Die Steigerung der Fahrzeugbewegungen auf 175 000 Fahrzeugen pro Tag in naher Zukunft erweist sich als nicht mehr hinnehmbar für unseren Stadtteil. Hier sind Verbesserungen unabdingbar, sei es in technischer Hinsicht bei der Wahl des lärmindernden Straßenbelages oder in Verkehrsanordnungen zur Reduzierung der Geschwindigkeit in unmittelbarer Nachbarschaft der Bebauung, hier sehen wir die generelle Grenze bei 80 kmh.</p> <p>Die besonderen topographischen Gegebenheiten durch den Kaltluftsee begründen hier eine Ausnahmestellung im Bereich Leonbergs, insbesondere vom Stadtteil Eltingen.</p> <p>Die Ausbildung der Schallschutzwände im Bereich der Südrandstraße sind als Betonwände hergestellt und damit reflektieren diese den Verkehrslärm zur gegenüberliegenden Landschaft und ansteigendes Gelände. Daraus ist abzuleiten, dass die höher liegenden Zonen diese Emissionen wieder auf das Stadtgebiet zurückwirft und die Beeinträchtigungen damit erhöht werden. Einen persönlichen Eindruck kann jeder gewinnen, der sich in das Gelände nach der Brücke bei der ESSO-Tankstelle über die BAB A 8 begibt.</p>		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Die Erhebungen und Ausführungen der Feinstaubbelastung der Stadt Stuttgart aus jüngster Zeit können mit den gleichen Argumenten auf unseren Bereich und die Region übertragen werden – besondere topographische Lage, austauscharme Luftbewegungen usw.</p> <p>> Bedarfsumleitung bei Störungen auf der Autobahn dürfen nicht durch das Stadtgebiet von Leonberg verlaufen.</p> <p>Weiterhin verweise ich auf die umfassenden Eingaben der AGVL, dessen Arbeit und als Mitglied wir vom Bürgerverein Eltingen aus in vollem Maß unterstützen.</p> <p>Gerne stehe ich für Rückfragen zur Verfügung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
51a	<p>Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)</p> <p>Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Leonberg Stufe 2 im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung 29.01.2016</p> <p><u>Auszug aus dem Dokument</u></p> <p>Zusammenfassung</p> <p>Die Stadt Leonberg hat den Vorentwurf des Lärmaktionsplans Stufe 2 vorgelegt. Die Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Leonberg (AGVL) nimmt im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung hiermit fristgerecht Stellung.</p> <p>Leider müssen wir feststellen, dass der vorgelegte Entwurf einen äußerst minimalistischen Ansatz verfolgt. Er entspricht nur unzureichend den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie, welche der Lärmaktionsplanung zugrunde liegt. Er schließt einen Teil des Umgebungslärms von vornherein aus, schränkt die Zahl der Betroffenen, für welche Maßnahmen vorgesehen sind, durch zu hohe Richtwerte erheblich ein und beschränkt sich nur auf Maßnahmen zur Lärminderung. Die Ziele der Lärmverhinderung und der Lärmvorbeugung fehlen komplett. Unser Ziel ist eine leisere Stadt. Um dieses Ziel zu erreichen, bedarf es einer wesentlich ehrgeizigeren Zielsetzung.</p> <p>Der vorliegende Entwurf ist eine reine Fachplanung auf der Basis unzureichender Vorgaben. Die Lärmaktionsplanung ist nicht nur eine fachliche Aufgabe sondern sie muss in ein übergeordnetes politisches Gesamtkonzept eingebettet sein. Wichtigster Grund dafür ist die Tatsache, dass die Lärmgesetzgebung völlig unzureichend ist. Auch wenn es nicht in der Kompetenz der Kommunen liegt, sollte die Stadt in Zusammenarbeit mit den Mandatsträgern im Land und dem Bund sowie den Bürgern ihre Möglichkeiten nutzen, um über entsprechenden Lobby-Arbeit eine Verbesserung der Lärmschutzgesetzgebung zu erreichen. Es gibt dazu keine andere Alternative, weil die Verkehrslobby in Deutschland eine starke Stellung hat. Aufgrund dieser unzureichenden gesetzlichen Basis gibt es inzwischen einen harten Wettbewerb um die freiwilligen Lärmschutzmittel. Gerade solche Städte wie Leonberg, die stark unter dem Lärm internationaler Verkehrswege leiden, haben gute Chancen, an solche zusätzlichen Mittel heranzukommen. Allerdings muss sich Leonberg auch diesem Wettbewerb stellen. Wer nichts tut, bekommt nichts und wer zu spät kommt bestraft bekanntlich das Leben. Die EU-Richtlinie legt nicht nur sehr viel Wert auf die Beteiligung der Bürger sondern auch</p>	<p>Sprecher: Ewald Thoma</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger von Straße und Schiene zugegangen werden. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW-Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage. [Anmerkung: Das vollständige Dokument der AGVL wird auf Grund seines großen Umfangs im Anhang wiedergegeben]</p> <p>Zum Verfahren: Bereits im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltung im ehemaligen Rathaus Eltingen wurde der Wunsch nach einem 2-stufigen Verfahren dargelegt, das die Verwaltung dem Gemeinderat auch so empfiehlt. An den gewählten Auslösewerten wird festgehalten. Eine Darstellung des Gesamtlärms ist nach deutschem Recht nicht vorgesehen, da sich die Lärmarten sowohl in ihrer Berechnungsart als auch in ihrer Störwirkung erheblich voneinander unterscheiden. Unterschiede zwischen den Berechnungsergebnissen ergeben sich durch das zugrundeliegende, aktuelle Berechnungsmodell. Neben den Verkehrsstärken, welche auf aktuellen Zählungen beruhen, wurden im Berechnungsmodell vor allem Unstimmigkeiten beim LUBW- Geländemodell und den zulässigen Geschwindigkeiten festgestellt und bestmöglich korrigiert. Lärmaktionsplanungen werden alle 5 Jahre durchgeführt, stets mit dem aktuellen Datenbestand. Eine Berechnung von Prognosewerten wird daher nicht durchgeführt. Eine Dokumentation der Eingangsparameter für die Verkehrslärberechnung wurde bereits veröffentlicht. Was die übrigen Punkte betrifft, müssen wir darauf hinweisen, dass wir uns nicht in einem Planfeststellungsverfahren befinden. Die seit der letzten Lärmaktionsplanung durchgeführten Maßnahmen werden im Zuge der weiteren Bearbeitung des Lärmaktionsplanes nachvollziehbarer und detaillierter beschrieben.</p> <p>S. 6 Der Umfang, die Methode, Ziele und die Inhalte der Leonberger Lärmaktionsplanung entsprechend den gesetzlichen Grundlagen und übertreffen die Anforderungen bei Weitem</p> <p>Seite 7 Siehe Lärmresolution</p> <p>Seite 8 Das gewählte einstufige Beteiligungsverfahren gewährleistet eine ausreichende Beteiligung und soll beibehalten werden. Die Gemeinde ist frei in der Festlegung der Auslösewerte und nicht an Empfehlungen gebunden. Die gewählten Auslösewerte sollen beibehalten werden.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>auf ihre Mitwirkung. Der vorliegende Entwurf der Stadt sieht lediglich ein 1-stufiges Beteiligungsverfahren vor. Dies wird diesem Anspruch nicht gerecht. Das sieht auch der Leitfaden des Landes Baden- Württemberg so. Er sieht ein mehrstufiges Verfahren vor. Außerdem weist der Entwurf so viele Lücken auf, dass eine endgültige Stellungnahme für die Bürger noch nicht möglich ist. Auch unsere Stellungnahme kann daher nur vorläufigen Charakter auf Basis der bisher vorgelegten Daten und Informationen haben. Der Entwurf legt als Auslösekriterium für Maßnahmen einen Mittelungspegel von 70 db(A) für den Tag und 60 db(A) für die Nacht fest. Dadurch werden von vornherein weit über 90% der von Verkehrslärm betroffenen Bürger von Lärminderungsmaßnahme ausgeschlossen. Dies ist nicht hinnehmbar und entspricht nicht den Empfehlungen des Landes und anderer Institutionen, wie z.B. des Umweltbundesamtes oder DIN-Normen. Die EU-Verordnung legt keine Grenzwerte fest. Daher sind die Kommunen frei in der Festlegung von Auslösewerten.</p> <p>Wir schlagen daher vor, kurzfristig für den Lärmaktionsplan Stufe 2 entsprechend der Vorgaben des Landes als Auslösewerte 65 db(A) bzw. 55 db(A) vorzusehen, mittelfristig auf 60 db(A) /50 db(A) herunterzugehen und als langfristiges Ziel 55 db(A) / 45 db(A) vorzusehen.</p> <p>Die vorgelegten Lärmkartierungen sind eine relativ grobe Grundlage zur Beurteilung der Verkehrslärmsituation im Stadtgebiet. Dies zeigen die Ergebnisse der Kartierungen. Sie zeigen je nach Methode an mehreren Stellen Unterschiede um bis zu ca. 5 db(A). Solche Abweichungen sind sehr hoch. Daher erscheint die ermittelte Anzahl der vom Lärm Betroffenen flächendeckend mit hoher Unsicherheit verbunden. Hinzu kommen in Leonberg nicht berücksichtigte spezielle lokale Faktoren, wie z.B. meteorologische oder topografische Bedingungen in Verbindung mit hohem Verkehrsaufkommen der Autobahn und des nächtlichen Güterzugverkehrs. Die Kartierung ist auch unvollständig. So fehlt z.B. eine Karte des Gesamtlärms, die vollständige Berechnung der Fassadenpegel nach den deutschen Normen und eine Darstellung der künftig zu erwartenden Lärmbelastung. Auch die Fluglärmkartierung entspricht nur teilweise der tatsächlichen Realität.</p> <p>Wir beantragen daher ergänzend zum vorliegenden Entwurf eine Überprüfung der Lärmberechnung und die Bereitstellung mit Dokumentation sämtlicher Eingangsparameter und Veröffentlichung im Internet.</p> <p>Aus dem Entwurf ist nicht ersichtlich, ob und in welchem Umfang die Maßnahmen des Lärmaktionsplans Stufe 1 etwas gebracht haben. Er listet</p>	<p>Seite 9 5.1 Die Lärmkartierung ist tatsächlich nicht dafür geeignet die konkrete Lärmsituation an bestimmten Orten zu bestimmten Zeiten wiederzugeben. Maßgeblich sind Jahresdurchschnittswerte.- <i>Zustimmung</i></p> <p>5.1.1 Kenntnisnahme</p> <p>Seite 10 5.1.2 - <i>Kenntnisnahme</i></p> <p>5.1.3 - <i>Kenntnisnahme</i></p> <p>5.2 Die Software ist zertifiziert und entspricht den fachlichen Anforderungen. Die Ungenauigkeit der Berechnung liegt unter 0,1 dB(A). - <i>Zurückweisung</i></p> <p>5.2.1 Eine Dokumentation sämtlicher Eingangsparameter für die Öffentlichkeit ist nicht vorgesehen - <i>Zurückweisung</i></p> <p>Seite 11 5.2.2 Maßgeblich für den Schienenlärm sind die von der DB AG angegebenen Zugdaten. Ein Zuschlag wird nicht vorgenommen. - <i>Zurückweisung</i></p> <p>5.2.3 - Kenntnisnahme</p> <p>Seite 12 5.3.1 Die Darstellung einer Gesamtlärmkarte ist in der Lärmaktionsplanung nicht vorgesehen, es gibt hierzu keine Rechenvorschriften. Rechtlich wäre diese Karte auch nicht relevant.- <i>Zurückweisung</i></p> <p>5.3.2 Die detaillierte Darstellung einzelner Fassadenpegel geht deutlich über die gesetzlichen Anforderungen der Lärmaktionsplanung hinaus und erfolgt nur für die Wohngebäude an denen die Auslösewerte überschritten werden. Für die übrigen Gebäude ist die vorhandene Darstellung ausreichend. - <i>Zurückweisung</i></p> <p>5.3.3</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>zwar einige Maßnahmen auf, welche seit dem Lärmaktionsplan Stufe 1 durchgeführt wurden, aber vor allem die innerörtlichen Maßnahmen der Stufe 1 sind nahezu identisch wieder in die Stufe 2 übernommen worden. Dies deutet darauf hin, dass davon kaum etwas umgesetzt wurde oder diese Maßnahmen unwirksam sind. Die Lärmaktionsplanung ist ein ständiger Prozess. Daher ist die Erfolgskontrolle ein elementarer Bestandteil jeder Fortschreibung. Ein Plan, dessen Wirksamkeit nicht kontrolliert wird, macht wenig Sinn.</p> <p>Wir begrüßen, dass der vorliegende Entwurf im Soundplangutachten auf die schwerwiegenden gesundheitlichen und teuren Folgen von Umgebungslärm eingeht und eine monetäre Bewertung dieser Folgewirkungen versucht wird. Die Gesundheitsgefährdung beginnt allerdings nicht erst bei den Grenzwerten, welche im Entwurf angesetzt werden. Aus medizinischer Sicht geht die Gefährdung bereits bei den Auslösewerten der Kartierung los. Dies bedeutet für Leonberg, dass vor allem in der Kernstadt die Mehrheit der Einwohner durch den Umgebungslärm ein teils hohes Gesundheitsrisiko hinnehmen muss. Im Immobilienbereich sind nicht nur der Wert der Immobilie betroffen, sondern auch die Baukosten bei Neu- und Umbau. Die hohe Lärmbelastung verteuert das Bauen in Leonberg, weil entsprechende Normen eingehalten werden müssen. Diese Normen sind notwendig, weil sie wenigstens innerhalb den Gebäuden für einen gewissen Schutz vor Verkehrslärm sorgen. Besser und insgesamt billiger wäre es, die Ursache für Verkehrslärm zu mindern. Verkehrslärm ist jedoch gegenüber anderen Lärmarten privilegiert. Nicht die Verursacher zahlen, sondern die Betroffenen bzw. die Allgemeinheit.</p> <p>Vor diesem Hintergrund schlagen wir eine Fülle von Verbesserungen und Ergänzungen der im Entwurf enthaltenen Maßnahmen vor. Als erstes halten wir es für erforderlich, statt der Aufzählung einzelner Maßnahmen eine Gesamtstrategie zu erstellen. Sie muss eine kurz-mittelfristige und langfristige Maßnahmenplanung beinhalten, bis wann man mit welchen Maßnahmen, wo, welche Lärmpegel unterschritten werden und welche Finanzierungsmöglichkeiten es gibt.</p> <p>Für die innerstädtischen Straßen schlagen wir zusätzlich zu den im Entwurf genannten Maßnahmen eine ganze Reihe weiterer Maßnahmen vor. So macht es z.B. wenig Sinn, nur kurze Straßenabschnitte oder gar nur einzelne Gebäude zu betrachten, bei denen die Grenzwerte überschritten sind. Vielmehr müssen Maßnahmen für betroffene Straßen durchgängig geplant und umgesetzt werden.</p> <p>Die Kartierung der Bahnlinie zeigt, dass der Bahnverkehr neben dem</p>	<p>Gegenstand der Lärmaktionsplanung ist die gegenwärtige Verkehrs- und Lärmbelastung. - Zurückweisung</p> <p>5.4 Der über der Lämmle Schule gemessene Fluglärm war <u>im Durchschnitt</u> so schwach, dass er kaum das Hintergrundgeräusch übertönte, entsprechend beeinflusste er den Gesamtpegel praktisch nicht. - Zurückweisung</p> <p>6 - Kenntnisnahme</p> <p>7 - Kenntnisnahme</p> <p>8.1 Kenntnisnahme, die Maßnahmen werden von Fall zu Fall bei anstehenden Maßnahmen geprüft.</p> <p>Seite 17 8.2 Kenntnisnahme, siehe auch Lärmresolution</p> <p>Seite 18 9.1 siehe Lärmresolution</p> <p>Seite 19 9.2 Kenntnisnahme</p> <p>9.3 Kenntnisnahme</p> <p>9.3.1. Die Stadt Leonberg wird sich mit den Nachbarkommunen dafür einsetzen, dass auf allen Autobahnen im Bereich der Leonberger Gemarkung ein Tempolimit festgesetzt wird.</p> <p>9.3.2 Zurückweisung</p> <p>9.3.3 Die Stadt Leonberg ist auch der Auffassung, dass die Leistungsfähigkeit von OPA zunächst nach 8 Jahren, dann alle 4 Jahre durch Messungen überprüft werden muss und wird dies vom RP fordern.</p> <p>9.3.4 Die umfangreichen Lärmschutzeinrichtungen entlang der Autobahn A8 sind</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Autobahnverkehr die stärkste Lärmquelle mit den meisten Betroffenen darstellt. Viele davon müssen sehr hohe Belastungen ertragen. Wichtig ist auch der Blick in die Zukunft. Die Bahn selbst geht von deutlichen Verkehrssteigerungen aus, wobei mögliche Steigerungen durch die die Eröffnung des Gotthard-Basistunnel (Eröffnung in diesem Jahr!) noch nicht berücksichtigt sind. Im vorliegenden Entwurf werden zwar Maßnahmen vorgeschlagen, aber es wird keine Perspektive aufgezeigt, wann Maßnahmen tatsächlich erfolgen werden. Der Hinweis darauf, dass die Stadt wegen der Zuständigkeit des Eisenbahnbundesamtes nichts tun könne, ist zu wenig. Wir schlagen daher die Gründung einer Interessengemeinschaft mit den Gemeinden vor, welche an der Güterbahnlinie Neuwirtshaus - Korntal- Leonberg - Böblingen liegen. Dadurch soll vor allem der politische Druck auf Land und Bund erhöht, werden, um schneller an Lärmschutzmittel zu kommen und den Bahnlärm leiser zu machen. Wir schlagen für die gemeinsame Arbeit der Kommunen eine ganze Reihe von Einzelmaßnahmen vor, die über die im Entwurf enthaltenen Maßnahmen hinausgehen.</p> <p>Leider findet der Autobahnlärm im Entwurf keinerlei Beachtung, obwohl von diesem Lärm aufgrund des oftmals riesigen Lärmteppichs und der speziellen Lärmausbreitungsbedingungen sehr viele Bürger betroffen sind. Wir schlagen dazu eine Reihe von Maßnahmen vor. Diese reichen von Geschwindigkeitsbegrenzungen über das Verbot von Autobahnumleitungen, lärmarmen Belag, die Ertüchtigung vorhandener Lärmschutzeinrichtungen, Ausschöpfen von Rechten aus Genehmigungsverfahren bis hin zu politischen Maßnahmen. Auch auf zunächst vielleicht etwas unrealistisch klingende Vorschläge, wie z.B. spezielle Lärmschutzvorrichtungen an den Steigungsstrecken oder ein Lärmschutzdeckel gehen wir ein. Dabei ist uns besonders wichtig, dass die künftige Verkehrsentwicklung mit einbezogen wird. Die großen Baumaßnahmen 'Verflechtungsstreifen an der A8/A81' und 'B 464 / B295 Lückenschluss' führen zu erheblich mehr Verkehr. Daher muss auf politischer Ebene darüber verhandelt werden, wie Leonberg davor geschützt werden kann.</p> <p>Ein weiterer wichtiger Punkt ist, in Leonberg eine weitere Verschiebung des Modalsplits (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel) weg vom Individualverkehr hin zu Fußgänger-, Radfahrer- und öffentlichem Verkehr zu erreichen.</p> <p>Völlig vergessen wird im Entwurf, dass die Stadt selbst durch planerische Zuständigkeiten und Maßnahmen sehr viel tun kann, um den Umgebungslärm zu senken oder zu vermeiden. Vor allem dort, wo städtische Einrichtungen (Fuhr- und Gerätepark) selbst Lärmversursacher sind. Dazu haben wir einige Beispiele aufgeführt. Wir schlagen, wie bereits in unserer Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stufe 1 vor, dass bei</p>	<p>erst vor wenigen Jahren erstellt worden. Im Jahr 2010 hat eine Überprüfung stattgefunden die ihre Wirksamkeit bestätigt hat. Die Stadt Leonberg sieht keinen Anlass die Wirksamkeit heute in Frage zu stellen.</p> <p>9.3.5 <i>Kenntnisnahme</i></p> <p>9.3.6 Es besteht keine Notwendigkeit die Autobahn mit einem Deckel abzudecken, weil der notwendige Lärmschutz durch Lärmschutzwälle und -wände sichergestellt werden kann. Aus diesem Grund wird diese Forderung nicht unterstützt. – <i>Zurückweisung</i></p> <p>9.3.7 Die Stadt Leonberg unterstützt die Forderung den Lärmschutz der Autobahnen und Bundesstraßen in regelmäßigen Abständen überprüfen zu lassen. In der Tat steht diese Überprüfung durch das RP für den Bereich zwischen Leo Ost und Leo West immer noch aus. Nachdem in 2016 im genannten Bereich der OPA erneuert bzw. ganz neu aufgebracht wurde, macht eine entsprechende Überprüfung erst nach Abschluss dieser Arbeiten Sinn. Wir werden dann entsprechend auf das Regierungspräsidium zugehen.</p> <p>Die Planfeststellungen zum Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen sind eigene Verfahren und nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Diese Verfahren sind rechtsgültig abgeschlossen. Gegenstand der Lärmaktionsplanung ist die gegenwärtige Verkehrs- und Lärmbelastung. Prognosen spielen daher nur eine untergeordnete Rolle. Der Gemeinderat Leonberg hat eine Klage gegen den Verflechtungsstreifen kurzzeitig ernsthaft erwogen, dann aber aus politischen Gründen verworfen.</p> <p>9.3.8 Lärmschutzmaßnahmen richten sich nach den Prognosen, die z.B. im Rahmen von Planfeststellungsverfahren erstellt werden.</p> <p>S. 22 9.3.9, 9.4. Kenntnisnahme siehe Lärmresolution S. 24 9.5 Die vorhandene Alles-Rot-Schaltung ist rechtlich nicht mehr zulässig und wird abgestellt.</p> <p>9.5.1 In Bebauungsplänen wird das Thema Lärmschutz standardmäßig behandelt, in der Regel werden hierzu Lärmgutachten durch entsprechende Fachbüros erstellt, dasselbe gilt für Einzelbauvorhaben. Dieses Vorgehen wird als ausreichend erachtet. Baugenehmigungen sind reines Verwaltungshandeln und nicht Gegenstand der Beratung in Gremien.</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>jeder größeren Baumaßnahme bei der Baugenehmigung in der entsprechenden Drucksache des Gemeinderats die Auswirkung auf die Lärmsituation standardmäßig beschrieben und Maßnahmen zur Lärmreduktion berücksichtigt werden. (Ähnlich wie der Pflichthinweis auf die finanziellen Auswirkungen u.s.w). Wir könnten uns auch vorstellen, dass durch eine städtische Kampagne oder z.B. durch einen Vorschlags-Wettbewerb unter den Bürger viele unnötige oder zu laute Lärmquellen in der Stadt ausfindig gemacht werden könnten und dadurch ein weiterer großer Beitrag zu dem angestrebten Ziel geleistet werden könnte: Gemeinsam für eine leisere Stadt!</p> <p>Das folgende Dokument beschreibt ausführlich die aktuelle Situation und unsere Forderungen und Vorschläge an den Lärmaktionsplan für Leonberg. (...)</p> <p><u>[Anmerkung: Das Dokument in Gesamumfang von 27 Seiten finden Sie im Anhang.]</u></p>	<p>S. 25 9.5.2 <u>Lärmrichtlinie für städtische Geräte:</u> Bei Neuanschaffungen von Geräten und Maschinen soll verstärkt auch die Lärmemissionen geachtet werden (Lärm-minderungsplanung). <u>Rampen an Treppenanlagen:</u> Schadensmeldungen können jederzeit über den BBH oder das Tiefbauamt abgegeben werden. Die Öffentlichkeit ist umfangreich über die Möglichkeit Stellungnahmen zur LAP abzugeben informiert worden (Presseartikel, Amtsblatt, Homepage, Gemeinderat und Ortschaftsräte). Dies wird als ausreichend angesehen.</p> <p>S. 26 10 Kenntnisnahme</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
52	<p>Bürgerinteressengemeinschaft Gartenstadt/Glemstal (BiGG)</p> <p>Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Leonberg Stufe 2 im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung 29.01.2016</p> <p>Vorbemerkung</p> <p>Gemäß den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren Umsetzung im Bundes-Immissionsschutzgesetz hat die Stadt Leonberg einen Entwurf des Lärmaktionsplans Stufe 2 vorgelegt. Die Bürgerinteressengemeinschaft Gartenstadt/Glemstal (BiGG) nimmt hiermit im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung fristgerecht Stellung.</p> <p>Wir verweisen grundsätzlich auf die Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL). Wir unterstützen diese umfassende Stellungnahme und ergänzen diese daher nur um spezielle Belange, welche die Gartenstadt und das Glemstal betreffen.</p> <p>1 Kartierungen in der Gartenstadt</p> <p>Die Gartenstadt liegt im Glemstal und ist daher von den in der AGVL-Stellungnahme beschriebenen besonderen meteorologischen und topografischen Bedingungen stark betroffen. Die Hauptlärmquellen sind die Bahnlinie mit dem Bahnhof sowie die beiden stark befahrenen innerstädtischen Straßen Rutesheimer Straße und Gebersheimer Straße. Je nach Wetterlage ist auch der Autobahnlärm stark zu hören. Weiterhin ist der Rettungshubschrauber am Krankenhaus, also ganz in der Nähe der Gartenstadt, stationiert. Er soll zwar nicht über die Gartenstadt fliegen, aber er tut es trotzdem häufig. Die Fluglärmkartierung berücksichtigt dies nicht. Auch die Rettungseinsätze zum Krankenhaus führen über die Straßen der Gartenstadt, im Falle der Silberstraße als Abkürzung sogar oft mitten durch das Wohngebiet. Weiterhin ist die Gebersheimer Straße stark von Autobahnumleitungsverkehr betroffen. Bei der Gebersheimer Straße haben wir eine erhebliche Differenz zwischen den Verkehrszahlen der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg und den Verkehrszahlen des Soundplan-Gutachtens festgestellt. Die Straßenverkehrszentrale hat beim Monitoring für 2014 eine DTV von 16.119 Kfz/Tag auf Höhe der Kreuzung mit der Rutesheimer Straße ermittelt. Im Soundplan-Gutachten sind es dort maximal 13.500 Kfz/Tag. Daher geben die im Entwurf enthaltenen Kartierungen die tatsächliche Lärmbelastung nicht wieder, bzw. basieren auf unsicherer Grundlage.</p>	<p>Ewald Thoma</p> <p>Soundplan: Im Gutachten wurden die uns zur Verfügung gestellten Verkehrsstärken verwendet. Eine Aussage zur Genauigkeit der Zahlen der Straßenverkehrszentrale kann nicht getroffen werden. Eben- sowenig zu den uns zur Verfügung gestellten.</p> <p>Detaillierte Fassadenpegel werden nur bei den Gebäuden mit Grenzwertüberschreitung dargestellt.</p> <p>Eine Gesamtlärbetrachtung ist nach deutschem Recht weder vorgesehen noch zulässig. Die Brücken sind mit einem entsprechenden Zuschlag im Modell enthalten. Ebenso die Zuschläge für Kurvenradien. Die Abstellanlage des Bahnhofs wurde bisher nicht gesondert berücksichtigt. Diese liegt allerdings in großer Entfernung zu den nächsten schutzbedürftigen Gebäuden und wird voraussichtlich keine nennenswerte Pegelerhöhung bewirken. Wir werden diesen Aspekt dennoch überprüfen!</p> <p><u>Gebersheimer Straße</u> Ordnungsamt: Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviere Leonberg. Gem. § 45 (9) Satz 1 StVO dürfen Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund besondere Umstände zwingend geboten ist (Gefahrenlage). In der Gebersheimer Straße sind beidseitig Gehwege vorhanden. Gefahrenstellen sind nicht bekannt.</p> <p><u>Rutesheimer Straße</u> Gem. § 45 (9) Satz 1 StVO dürfen Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund besondere Umstände zwingend geboten ist (Gefahrenlage). In der Rutesheimer Straße ist ein solche Gefahrenlage nicht bekannt. Im Bereich der Zufahrtsrampe zum Landkreisgelände gibt für die Fußgänger eine Unterführung.</p> <p>Der Standort der Ortstafel richtet sich ausschließlich nach den bun-</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Leider fehlen bei der Straßenkartierung die Fassadenpegel, so dass eine Überprüfung der tatsächlichen Belastung an den Fassaden nicht möglich ist. Auch die zugrunde liegenden Verkehrszahlen sind aus den Informationen des Entwurfs nicht nachvollziehbar. Weiterhin ist von großem Nachteil, dass die verschiedenen Lärmquellen getrennt kartiert sind und es keine Gesamtlärmkartierung gibt. In der Gartenstadt überlagern sich alle 3 Verkehrslärmarten. Damit hat die Gartenstadt eine Sonderstellung unter den Leonberger Stadtteilen. Dies kann dazu führen, dass es Fassadenpegel gibt, die nachts über 60 db(A) oder tagsüber über 70 db(A) liegen, aber von den vorliegenden Kartierungen nicht erfasst sind. Damit könnte nicht einmal das in dem Entwurf definierte Minimalziel erreicht werden.</p> <p>An der Bahnstrecke gibt es folgende zusätzliche Besonderheiten, welche lärmrelevant sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Brückenbauwerke an der Rutesheimer und der Gebersheimer Straße • Die enge Kurve vor dem Leonberger Bahnhof • Der Bahnhof selbst mit dem Bahnhofsbetrieb und mit Zugabstellungsanlage <p>Es ist unklar, ob und in welcher Form dies in der Kartierung berücksichtigt wurde.</p> <p>Daher bitten wir um ein Überprüfung bzw. Ergänzung der Kartierungen und die Offenlegung der Parameter in nachvollziehbarer Form entsprechend der AGVL-Stellungnahme unter Berücksichtigung der speziellen angeführten Punkte.</p> <p>2 Maßnahmenvorschläge und Ergänzungen</p> <p>2.1 Innerörtliche Straßenverkehr der Gartenstadt</p> <p>Gebersheimer Straße</p> <p>Die Gebersheimer Straße ist eine der am stärksten befahrenen Straßen in Leonberg. Sie dient insbesondere als Autobahnzubringer und ist daher oft von Autobahnumleitungsverkehr betroffen. Sie liegt in einem Steigungs/Gefällbereich, führt mitten durch das Wohngebiet und ist kurvig. Für LKW ist bereits eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in Gefällbereich in Kraft. Die Anwohner der Straße sind zusätzlich stark von Bahnlärm betroffen. Auch die Verkehrssicherheit ist berührt. So ist z.B. die Kreuzung mit der Silberstraße sehr unübersichtlich und gefährlich.</p>	<p>desgesetzlichen Vorgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu den Zeichen 310 und 311 StVO. Die Zeichen sind dort anzuordnen, wo ungeachtet einzelner unbebauter Grundstücke die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße beginnt. Eine geschlossene Bebauung liegt vor, wenn die anliegenden Grundstücke von der Straße erschlossen werden. Dies ist bei der Rutesheimer Straße nicht der Fall. Deshalb steht die Ortstafel kurz vor der Einmündung Silberstraße.</p> <p>Die Kontrollen durch den Vollzugsdienst erfolgen im Rahmen der Personellen Möglichkeiten. Hinsichtlich der Kontrollzeiten werden auch Vorschläge der Anwohner berücksichtigt.</p> <p><u>Bahnverkehr</u> Die Stadtverwaltung wird die Leonberger Interessen vertreten wenn die Bahn konkrete Untersuchungen und Planungen zum Lärmschutz aufnimmt. Im Moment gibt es hierzu noch keinen Anlass.</p> <p>Siehe auch Lärmresolution (Anlage 3 zur Drucksache). Die Forderung von Geschwindigkeitsbegrenzungen hat keinerlei Aussicht auf Erfolg. Zudem ist die Anregung ist nicht ausreichend konkret.</p> <p>Grundsätzlich bietet eine Lärmaktionsplanung eine Vielzahl von Möglichkeiten, die allgemeine Lärmsituation zu verbessern. Stufe 2 der LAP bezieht sich zunächst ausdrücklich auf Verkehrslärm, Lärm von Großflughäfen sowie Gewerbelärm von IVU-Anlagen. Allgemeiner Gewerbelärm, Baulärm etc. ist nicht Teil der Lärmaktionsplanung. Gerade im Rahmen einer Lärmaktionsplanung hat die Öffentlichkeit selbstverständlich dennoch die Möglichkeit, auch sonstige besonders belästigende Lärmquellen zur Sprache zu bringen. Diese auf den ersten Blick oft nicht ersichtlichen Quellen können in manchen Fällen besonders störend sein. Konkrete Beispiele (idealerweise verknüpft mit konkreten Verbesserungsvorschlägen) werden daher in der Abwägung ernst genommen und nach Möglichkeit auch berücksichtigt.</p> <p>Bei Bebauungsplanverfahren ist die Berücksichtigung des Lärms bzw. die Erstellung von Lärmgutachten die Regel. Insoweit wird diese Forderung bereits berücksichtigt. Zum neuen Parkhaus wurde in 2015 ein Bebauungsplanverfahren durchgeführt, der Satzungsbeschluss erfolgte im Juli 2015. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens war ausreichend Gelegenheit zu</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Daher schlagen wir folgende Maßnahmen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Keine offizielle Ausweisung als Autobahnumleitung über diese Straße. • Kontrolle des LKW-Durchfahrtsverbots, v.a. wenn auf der Autobahn Stau ist. • Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h vom Aldi-Kreisel bis zur Rutesheimer Straße mit Radarüberwachung. • Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung <p>Rutesheimer Straße</p> <p>Die Rutesheimer Straße gehört auch zu den am stärksten befahrenen Straßen in Leonberg. Sie hat zwischen dem Krankenhaus und der Talsenke an der Clausenmühle eine erhebliche Steigung/Gefälle. Mitten in diesem Gefälle befindet sich die marode Bahnunterführung als gefährliche Engstelle. Der Gehweg dort ist offizieller Schulweg, vor allem der Grundschulkinder der Gartenstadt. Die Rettungsfahrzeuge biegen vom Krankenhaus kommend dort auf die Rutesheimer Straße ein. Nach dem Krankenhaus führt die Straße lange direkt am Rand der Gartenstadt vorbei und beeinflusst mit ihrem Lärm die Anwohner stark. Trotzdem steht schon bereits kurz nach der Einfahrt zum Krankenhaus in Richtung Rutesheim das Ortsausgangsschild. Zwar gilt dort eine Tempobegrenzung auf 60 km/h, sogar mit Zusatzschild ‚Lärmschutz‘, aber dies ist immer noch zu schnell. Im weiteren Verlauf wird bereits kurz nach der Kreuzung mit der Gebersheimer Straße diese Geschwindigkeitsbegrenzung aufgehoben. In der Gegenrichtung gilt nur eine Begrenzung auf 70 km/h. Dort führt aber die Straße noch länger unmittelbar an der Bebauung entlang .</p> <p>Daher schlagen wir auch aus Gründen der Verkehrssicherheit vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Temporeduzierung auf 30 km/h mindestens zwischen der Talsenke und der Krankenhausausfahrt. • Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung. • Eine Verkehrsinsel an der Einmündung zur Schwabstraße, um den Verkehr zu verlangsamen und für Fußgänger und Radfahrer eine sichere Querung der Straße zu ermöglichen. • Die Verlegung des Orteingangsschildes an die Stelle, an der die Bebauung tatsächlich beginnt. <p>Sollte dies aus rechtlichen Gründen nicht möglich sein: Geschwindig-</p>	<p>diesem Vorhaben Stellung zu nehmen. Aus der Öffentlichkeit sind jedoch seinerzeit keine Stellungnahmen eingegangen.</p> <p>Die von der Stadt im Rahmen des Verfahrens vorgelegte Schalltechnische Stellungnahme wurde vom Landratsamt Böblingen, Abt. Immissionsschutz als ausreichend anerkannt.</p> <p>Weitere schalltechnische Untersuchungen zum Parkhaus sind nicht geplant. Das Bebauungsplanverfahren hierzu ist abgeschlossen. Siehe auch die Lärmresolution (Anhang 3 der Drucksache).</p> <p>Bnzingetriebene Laubbläser können sehr laute Geräte sein. Beauftragte Firmen, aber auch unsere Mitarbeiter sind gehalten die gesetzlichen Anforderungen einzuhalten. Unser Tiefbauamt hat sich bereits einen (leisen) elektrischen Laubbläser angeschafft. Bei allen Maschinenarbeiten lässt sich Lärm nicht völlig vermeiden, zudem sind die Laubarbeiten auf einen Zeitraum von wenigen Wochen beschränkt.</p> <p>Die Bürgerschaft ist durch verschiedene Artikel im Amtsblatt und der LKZ sowie über unsere Homepage auf die Lärmaktionsplanung aufmerksam gemacht worden. Stellungnahmen konnten von November 2015 bis Ende Januar 2016 abgegeben werden, dies wird als ausreichend angesehen. Beschädigungen öffentlicher Einrichtungen können an den Baubetriebshof oder über die Homepage gemeldet werden.</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>keitsbegrenzung durchgängig auf 50 km/h aus Lärmschutzgründen.</p> <p>Silcherstraße</p> <p>Die Silcherstraße wird als schnelle Abkürzung mitten durch die Gartenstadt genutzt, obwohl die Verkehrsregelung dies nicht zulässt. Leider wird kaum kontrolliert. Die Kontrolle muss hier effizienter werden.</p> <p>2.2 Bahnverkehr</p> <p>Die Kartierung der Bahnlinie zeigt, dass der Bahnverkehr in der Gartenstadt die stärkste und gefährlichste Lärmquelle darstellt, da viele Anwohner einem Mittelungspegel von mehr als 70 db(A) tagsüber bzw. 60 db(A) nachts ausgesetzt sind und daher selbst nach den minimalen Lärmschutzziele des Entwurfs Anspruch auf Lärmschutz haben. Im Entwurf werden zwar Maßnahmen vorgeschlagen, aber es wird keine echte Perspektive aufgezeigt, wann Maßnahmen tatsächlich erfolgen werden. Wir unterstützen daher nachdrücklich die Maßnahmen, welche in der AGVL-Stellungnahme ausführlich dargestellt sind.</p> <p>Auf folgende Maßnahmen, welche die Gartenstadt betreffen, weisen wir besonders hin:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aktive Erarbeitung grober Konzepte für die Art von Lärmschutzmaßnahmen in der Gartenstadt in Zusammenarbeit mit den betroffenen Bürgern. Hintergrund: Die zuständige Stelle der Bahn AG neigt dazu, den billigsten Weg zu gehen und wenn immer möglich nur Lärmschutzfenster zu realisieren. Wenn man in die Verhandlungen mit konkreten Vorstellungen geht, bekommt man bessere Ergebnisse. Für die Gartenstadt wäre eine Lärmschutzwand die beste Lösung, nicht zuletzt auch deshalb, weil dann auch der Lärm des Bahnhofsbetriebs (z.B. Lautsprecheransagen, Gegröhle usw.) abgedämmt werden könnte. • Geschwindigkeitsbegrenzungen im Bereich der Gartenstadt und des Bahnhofs vor allem nachts, da die Güterzüge unserer Beobachtung nach schneller fahren als tagsüber (vermutlich wg. der vielen wartenden Fahrgäste auf den Bahnsteigen). Dies wäre auch eine Maßnahme zur besseren nächtlichen Sicherheit der auf die S-Bahn wartenden Fahrgäste, nachdem Die S-Bahnen auch nachts fahren. • Bei den S-Bahnen gibt es noch Verbesserungsbedarf. So sind z.B. die Klimaanlage im Sommer sehr laut, weil sie keinerlei Lärm- 		



Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>schutz haben. Vor allem beim Halt im Bahnhof oder wenn in Leonberg Züge abgestellt bzw. eingesetzt werden ist dies für die Anwohner der Gartenstadt sehr störend. Beim Anfahren und Bremsen stören teils unangenehme Fahrgeräusche. Daher sollte auf den Regionalverband Stuttgart eingewirkt werden, um bei der anstehenden Vergabe des Betriebs der Stuttgarter S-Bahn entsprechende Qualitätsverbesserungen beim eingesetzten Material zu erreichen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung der beiden Brückenbauwerke im Bereich der Gartenstadt. Insbesondere die Unterführung der Rutesheimer Straße ist eine starke Lärmquelle und sie ist so marode, dass bereits Steine herausgebrochen sind und auf den Gehweg und die Straßen fielen. Sie ist weiterhin ein gefährlicher Engpass der Rutesheimer Straße und sollte durch eine moderne Brücke ersetzt werden (wie in Ditzingen in einem ähnlichen Fall vorgesehen). • Einrichtung einer Schienenschmieranlage an der engen Kurve vor dem Leonberger Bahnhof, um das sehr unangenehme und laute Quietschen der Wagen zu drosseln. • Prüfung der Anbringung von Schienenstegdämpfern <p>3 Planerische Maßnahmen und weiterer Umgebungslärm</p> <p>Die EU-Umgebungslärmverordnung beschränkt sich nicht nur auf Verkehrslärm, sondern betrifft alle Lärmarten im Außenbereich mit Ausnahme des Nachbarschaftslärms. Dazu gehört z.B. Gewerbelärm, Baulärm, Lärm von mobilen Geräte aller Art, unnötiger Lärm durch schlechte Bauausführung usw.. Die Stadt hat diesbezüglich eine Schlüsselstellung, weil sie auf diesem Gebieten viele eigene Gestaltungsmöglichkeit hat.</p> <p>3.1 Planerische Maßnahmen</p> <p>Wir schlagen vor, dass jede planerische Maßnahme in der Stadt grundsätzlich daraufhin geprüft wird, welche Wirkung sie auf den Umgebungslärm hat. Dies hatten wir bereits in unserer Stellungnahme zum Lärmaktionsplan Stufe 1 vorgeschlagen. Leider ist dies nicht umgesetzt worden.</p> <p>Die Gartenstadt ist davon betroffen (und war es bereits in der Vergangenheit). So haben wir bereits in unserer Stellungnahme zum Lärmaktionsplan Stufe 1 beschrieben, dass sich durch den Bau des Aldi-Kreisels der</p>		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Lärm erhöht hat, weil der Kreisel die Straße näher an die Bebauung gerückt hat.</p> <p>Ein aktuelles Beispiel ist das neue Parkhaus am Bahnhof. Es befindet sich sehr nahe an der Bahnlinie gerade im Bau. Es wird eine erheblich größere und höhere Fassadenfläche aufweisen als das alte Parkhaus. Nach unseren Informationen wurden bisher nicht geprüft, welche schalltechnischen Eigenschaften die neue Fassade haben wird. Da sie nach Aussagen der Stadtverwaltung nicht begrünt werden kann, ist es wahrscheinlich, dass sie den Lärm der Bahnlinie und der Bahnhofsstraße in die Gartenstadt erheblich stärker als das alte Parkhaus reflektieren wird. Ähnlich wie beim Obi-Gebäude, für welches zwar eine Begrünung versprochen, aber nie realisiert wurde. Damit fürchten wir durch die beiden Gebäude eine regelrechte 'Reflektionsmauer' mit erheblicher Höhe, welche den Lärm auf die Wohnhäuser des Gegenhangs voll abstrahlt. Sollte es kein schalltechnisches Gutachten für diese erhebliche negative Wirkung beider Gebäude geben, beantragen wir die nachträgliche Erstellung eines solchen Gutachtens. Wir weisen darauf hin, dass Ansprüche auf zusätzlichen Lärmschutz bestehen könnten, weil auf der gegenüberliegenden Hangseite an vielen Gebäuden zumindest der nächtliche Grenzwert von 60 db(A) bereits überschritten ist.</p> <p>Ein anderes Beispiel ist die derzeitige Planung, den Wertstoffhof in einen ausgewiesenen Grünstreifen des Wohngebiets Gartenstadt zu verlegen. Die EU-Verordnung befasst sich nicht nur mit der Lärminderung, sondern auch mit der Lärmvermeidung sowie der Vorbeugung und betont vor allem, dass ruhige Gebiete nicht zusätzlich verlärmert werden sollten. Eine solche Verlagerung berührt daher auch EU-Recht. Eine lärmintensive Gewerbe-Einrichtung gehört in ein Gewerbegebiet, nicht in ein Wohngebiet.</p> <p>3.2 Lärmreduktion bei Einrichtungen und Geräten der Stadt</p> <p>Viele Einrichtungen und Geräte der Stadt sind Lärmquellen, z.B. der Fuhrpark oder der Maschinenpark des Bauhofs. Die Stadt kann somit durch bewusstes Einkaufen und durch eine bewusste Vergabepaxis vieles tun, um die Stadt deutlich leiser zu machen. Wir schlagen vor, eine Lärmrichtlinie für laute Geräte wie Laubbläsern zu erstellen, welche auch bei Vergabe der Arbeiten für die Auftragnehmer zu berücksichtigen ist.</p> <p>Ein anderes Beispiel sind die Treppenanlagen in der Gartenstadt. Hier sind inzwischen die alten Steiganlagen für Fahrräder und Kinderwagen aus massivem Stahl durch neue Anlagen aus dünnem Blech ersetzt worden. Diese Bleche können in Schwingung geraten, wenn man sie betritt</p>		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>bzw. mit dem Fahrrad oder dem Kinderwagen daran stößt. Das dabei entstehende Geräusch ist sehr unangenehm und laut, vor allem, wenn die Schrauben nicht festsitzen. Die Passanten erschrecken und werden belästigt, die Anwohner sind einem hohen Lärmpegel durch ein sporadisch, aber häufig auftretendes und unangenehmes Geräusch ausgesetzt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grund dafür ist, dass sie nur punktuell mit wenigen Schrauben an die Treppe fixiert sind, welche darüber hinaus sich schnell lockern und nicht gewartet werden. Dazu ein Beispiel von der Treppenanlage des Schulweges von der S-Bahn in Richtung Berufsschulzentrum:  <p>Dies kann man mit einfachen Mitteln verhindern. Man müsste z.B. lediglich entsprechend zugeschnittenen Holzklötze zwischen Treppe und Blech anbringen und dies gut und an jeder Treppenstufe festschrauben. Dazu ein Bild einer stark begangenen Treppenanlage in einem großen Touristenzentrum am Bodensee:</p>  <p>Dies hätte zusätzlich den Vorteil, dass sich der Dreck unter dem Blech</p>		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>nicht sammeln könnte und dadurch die Stadtreinigung entlastet würde.</p> <p>Wir schlagen vor, dass die Stadt im Rahmen des Lärmaktionsplan gezielt auf die Bürger zu geht, um herauszufinden, wo es ähnliche Fälle gibt, bei denen unnötig Lärm erzeugt wird. Dies könnte z.B. als Wettbewerb gestaltet werden und Preise für die besten Vorschläge ausgelobt werden.</p> <p>4 Schlussbemerkung</p> <p>Wir hoffen, dass wir mit unserer Stellungnahme einen Beitrag zur Verbesserung der Lärmsituation in der Gartenstadt und im Glemstal leisten können. Wir sind der Auffassung, dass die Lärmbekämpfung für die weitere Entwicklung der Gartenstadt als attraktives Wohngebiet sehr wichtig ist. Gelingt es nicht, die Gartenstadt trotz weiterer Verkehrszunahme leiser zu machen, sinkt die Wohnqualität. Argumente wie gute Lebensqualität, saubere Umwelt und Nachhaltigkeit gewinnen bei den Bürgern immer mehr an Stellenwert. Der Kampf gegen Lärm ist dazu ein wichtiger Beitrag. Wir bitten die Stadt und den Gemeinderat daher, möglichst viele unserer Vorschläge in den Lärmaktionsplan zu übernehmen. Wir wiederholen noch einmal unsere Bereitschaft zu Zusammenarbeit unter dem Motto: Gemeinsam für eine leisere Gartenstadt und ein leiseres Glemstal!</p>		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
53	<p>Anwohner aus der Paulinenstraße, Silberberg</p> <p>Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplan 2015 29.01.2016</p> <p>Forderung nach Zugrundelegung einer korrekten Anzahl von Güterzügen, die täglich die Strecke befahren Die in der Drucksache P43 / 2015 zugrunde gelegten Güterzüge mit 34 je Tag was 12.410 pro Jahr ergibt, sind wesentlich zu niedrig und verzerren das Rechenergebnis der Lärmbelastung. Das EBA hat in der Lärmkartierung 22 Güterzüge angegeben, in Korntal kommen 52 Güterzüge = 18.980 p.a. an. Das wundert selbst jeden Laien. Wir bitten mindestens die von Herrn Gerhard Schneider gemessenen Werte von 43 im Jahr 2013 , besser aber die Prognosewerte 2015 von Magstadt mit 61 Güterzügen der Berechnung zugrunde zu legen. Mit Fertigstellung des Gotthardtunnels werden wir wesentlich mehr Güterverkehr bekommen, da der Ausbau der Rheintalstrecke sich wesentlich verzögert.</p> <p>Forderung nach Bündelung der kommunalen Interessen gegenüber der Bahn um im Lärmsanierungsprogramm des Bundes von Rang 92 nach vorn zu kommen: Vielen Gemeinden und Städten entlang der Bahnstrecke ist gemeinsam, dass alle gleichartige Lärmbelastungen durch die Güterzüge ertragen müssen. Wir beantragen, dass sich die Städte und Gemeinden entlang der Strecke zusammenschließen und konsolidiert vorgehen. Ziel muß es sein, im Lärmsanierungsprogramm so weit nach vorn zu rutschen, dass in absehbarer Zeit die notwendigen Lärmschutzmassnahmen ergriffen werden. Diese Ziel läßt sich ohne eine Bündelung der kommunalen Interessen gegenüber der Bahn nicht so schnell erreichen. Nur wenn man was unternimmt, kann man was erreichen.</p> <p>Forderung nach einer eigenen Planung durch die Stadt Leonberg bezüglich der notwendigen Massnahmen gegen die Lärmbelastung durch den Schienenverkehr im gesamten Stadtgebiet auf einer Länge von ca. 7 km Die Stadt Leonberg muss schon jetzt eine eigene Planung für Lärmschutzmassnahmen beim Schienenverkehr in den Lärmaktionsplan aufnehmen. Wir verweisen dazu auf das Beispiel Ditzingen, die eine eigene Planung in der</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>Für die Lärmsanierung an Schienenwegen ist die Deutsche Bahn zuständig. Wir haben vom Bahnumweltzentrum Zugzahlen für 2015 sowie für die Prognose 2025 übermittelt bekommen. Die Prognosezahlen gehen tatsächlich von einer höheren Güterzugfrequenz aus, allerdings rechnet die Bahn auch in der Prognose mit deutlich leiseren Zügen.</p> <p>Da sämtliche Lärmminderungsmaßnahmen von der Bahn durchzuführen sind, haben wir im Rahmen der Lärmaktionsplanung lediglich die Möglichkeit, den Bahnlärm erneut zu berechnen und unsere Ergebnisse gemeinsam mit Lärmminderungsforderungen an die Deutsche Bahn zu übermitteln. Dabei sind wir verpflichtet, die von der Deutschen Bahn zur Verfügung gestellten Analysezahlen zu verwenden. Weder selbst gezählte Zugzahlen, noch Prognosezahlen der Bahn, werden von der Deutschen Bahn akzeptiert. Uns sind hier leider die Hände gebunden.</p> <p>Eine Bündelung der kommunalen Interessen ist geplant. Die Stadt Leonberg wird keine eigenen Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. Lärmschutzwände gegen Bahnlärm durchführen. Diese stehen in einigen Jahren in Trägerschaft der Bahn in Aussicht. Die Stadt Leonberg wird sich einbringen, wenn die Untersuchungen und Planungen der Bahn konkrete Formen annehmen.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass die zugrunde gelegten Parameter aktuell und die Ergebnisse korrekt sind. Wie bereits angekündigt, wurde eine Nachberechnung mit korrigiertem Fahrplanbelag und Geländemodell im Bereich der Wasserbachtalbrücke durchgeführt.</p> <p>Es gibt im Moment noch kein definiertes Verfahren zur Ermittlung des Gesamtlärms. Diese Forderung ist durchaus nachvollziehbar und auch die Forschung beschäftigt sich schon seit längerem damit, ein geeignetes Verfahren zur Gesamtlärmberechnung zu finden. Eine Gesamtlärmbetrachtung ist bislang jedoch weder im deutschen Recht vorgesehen, noch gibt es ein geeignetes Berechnungsverfahren. Lärmmessungen sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht vorgesehen, sie sind auch flächendeckend überhaupt nicht möglich.</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Schublade hatten und diese zur schnellen Umsetzung genutzt werden konnte. Ein Warten auf eventuelle Planung des EBA ist nicht zielführend und aus unserer Sicht mehr als fahrlässig.</p> <p>Forderung nach Gesamtlärmkartierung aller Lärmquellen und Beseitigung offensichtlicher Fehler im Gutachten von Soundplan: 1. Es ist seit dem ersten LAP nicht leiser geworden, wie es uns das aktuelle Gutachten von SOUNDPLAN weismachen will. Offensichtlich sind dort einzelne Elemente der Berechnung nicht korrekt, die wir - speziell was die Paulenstr. 18 im Silberberg betrifft - zu korrigieren bitten.</p> <p>2. Bei Darstellung der separaten Lärmquellen bedient man sich separater Rechenmodelle. Das menschliche Ohr und Gehirn wird aber von beiden Lärmquellen – Autobahn und Bahn – in nicht geringem Umfang gesamtheitlich beeinträchtigt und differenziert nicht. Wir beantragen, beide Lärmkartierungen übereinander zu legen und die Gesamtlärmbelastung zu zeigen. Dies ist uns umso wichtiger, da wir bei der Einzeldarstellung der Lärmbelastung durch die A8 bereits über dem Grenzwert liegen. Eine derartige Zusammenfassung ist nach Darstellung von Soundplan sinnvoll und machbar und kann erst die Grundlage für sinnvolle Maßnahmen und Aktionen sein. Darüber hinaus beantragen wir, die Ergebnisse mit einer akustischen Kamera von SOUNDPLAN zur Gesamtlärmbelastung zu nutzen, auch wenn eine derartige Verifizierung rein rechtlich nicht vorgesehen ist.</p> <p>Forderung nach einer Lärmschutzwand entlang der Bahnstrecke Renningen nach Leonberg im Bereich des Hardtwaldweges im Silberberg und östlich des Bahnhofes bis zur Unterführung der A8: Der Hardtwaldweg führt vom S-Bahnhof kommend ca. 150 – 200 m entlang der Bahnstrecke. Auf diesem Stück ist er teilweise optisch mit einer Leitplanke vom Bahnbett getrennt. Im Rahmen des LAP 2 beantragen wir, dass eine ca. 2 m hohe Lärmschutzwand errichtet wird, die westlich vom Bahnhof von Renningen kommend speziell das Wohngebiet am Hardtwaldweg und Starenweg vor dem Lärm der Güterzüge schützt. Die Länge der westlichen Lärmschutzwand sollte mindestens 500m betragen und bis zum Bahnhof reichen. Vom Bahnhof in östlicher Richtung sollte die Lärmschutzwand bis zur Unterführung der A8 fortgesetzt werden. Wir schlagen dazu eine zur Bebauung hin gerichtete begrünte Lärmschutzwand vor, die wo notwendig auf beiden Seiten der Bahnlinie angebracht werden soll.</p>	<p>Selbst punktuelle Messungen sind mit sehr hohem Aufwand verbunden. Die Erfahrung zeigt, dass Messungen, wenn Sie den rechtlichen Anforderungen entsprechend durchgeführt werden, sehr gut die berechneten Pegelwerte widerspiegeln.</p> <p>Die Stadt Leonberg beabsichtigt keine Lärmschutzmaßnahmen gegen Bahnlärm auf eigene Kosten durchzuführen.</p> <p>Das Regierungspräsidium Stuttgart hat im Jahr 2010 die Lärmsituation im Abschnitt Leonberg-Heimsheim untersucht. Das Ergebnis war: "... Nur an wenigen Stellen liegt eine unerheblich Steigerung der Lärmeinwirkungen von unter 1 dB (A) vor. Diese Steigerung liegt unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle und löst keinen Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz aus, der den Bund als Straßenbaulastträger zu Nachbesserungen der vorhandenen Anlagen verpflichten würde. ..."</p> <p>Es wird an den gewählten Auslösewerten festgehalten.</p> <p>Die Forderung nach Schrittgeschwindigkeit für durchfahrende Züge hat keinerlei Aussicht auf Umsetzung.</p> <p>Die Stadt Leonberg wird sich mit den Nachbarkommunen dafür einsetzen, dass auf allen Autobahnen im Bereich der Leonberger Gemarkung ein Tempolimit festgesetzt wird. Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger von Straße und Schiene zugegangen werden. Innerhalb der Stadt werden bauliche Straßenumgestaltungsmaßnahmen auf einen „lärmetechnischen Prüfstand“ gestellt und wo möglich und vertretbar, mit entsprechenden Maßnahmen auf eine Lärminderung hingewirkt. Beispielsweise wurden bereits in den letzten Jahren Kreisverkehrsplätze realisiert, die einen optimierten Verkehrsfluss bei reduzierten Lärm und Schadstoffverhältnissen ermöglichen. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert. Siehe auch Lärmresolution (Anlage 3 zur Drucksache)</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Forderung: Überprüfung der Wirksamkeit der Lärmschutzwand auf der Wasserbachtalbrücke Die Lärmschutzwand auf der Wasserbachtalbrücke bringt nicht die errechnete Wirkung, die sie laut Gutachten unter Laborbedingungen erbringen sollte. Wir bitten wie bereits mehrfach gefordert, auf eine Überprüfung der Lärmschutzwand auf der Wasserbachtalbrücke hinzuwirken und die bestehende Wand soweit nachzubessern, daß die unterstellte Lärmreduzierung erreicht wird.</p> <p>Forderung: Niedrigere Auslösewerte ansetzen: Die Auslösewerte beim ersten Lärmaktionsplan in 2008 betrugten 70/60dB(A). Um die Bürger besser zu schützen, haben Nachbargemeinden freiwillig die niedrigeren Auslösewerte, die das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur BW empfohlen hat, in ihre Lärmaktionspläne aufgenommen. Ich fordere die Stadt Leonberg auf, die niedrigeren Auslösewerte von Tag 65 dB(A) und Nacht 55 dB(A) anzusetzen, um der Fürsorgepflicht für die Bürger nachzukommen, sie vor gesundheitlichen Gefahren durch Lärm zu schützen.</p> <p>Forderung nach Reduzierung der Durchfahrgeschwindigkeit von Güterzügen durch den Bahnhof Leonberg Silberberg, genannt Bahnhof Rutesheim: in Anbetracht der Gefahr die von durchrasenden Güterzügen ausgeht, beantragen wir, dass Güterzüge den Bahnhof in Schrittgeschwindigkeit passieren. Hilfsweise könnte Tempo 30 km/h einen Kompromiss darstellen. Begründung: 1. die von Renningen aus kommenden Güterzüge können aufgrund der Streckenführung, die eine leichte Rechtskurve nimmt, nicht frühzeitig erkannt werden. 2. Es gibt keinerlei Durchsagen tagsüber, die vor der Gefahr herannahender Güterzüge warnen. 3. Bei Schritttempo bzw. Tempo 30km/h der Güterzüge wäre es sowohl für die am Bahnsteig Wartenden ungefährlicher, es wäre aber auch wesentlich leiser.</p> <p>Forderung nach Temporeduzierung auf der A8 im gesamten Bereich Leonberg bis zur Ausfahrt Rutesheim mit Hinweis auf Lärmschutz sowie nach einer Nordumfahrung von Stuttgart</p> <p>Im gesamten Bundesgebiet gibt es an sehr vielen Stellen – und es werden immer mehr – mit Beschilderung auf „Lärmschutz“ eine Temporeduzierung auf 100 km/h. Wir fordern, diese Massnahme beim RP Stuttgart als Vertreter des Bundes umzusetzen.</p>		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Der meiste Lärm in Leonberg wird von der Güterzugstrecke und den Autobahnen produziert. Wenn nicht die gesamte Umfahrung von Stuttgart auf der Südseite geführt würde, sondern es eine Nordumfahrung von Stuttgart gäbe, wäre die prekäre Lage mit Lärm- und Schadstoffbelastung durch die beiden Autobahnen A8 und A81 rund um Leonberg wesentlich geringer. Wir fordern somit langfristig darauf hinzuwirken, dass sich die Region für eine Nordumfahrung von Stuttgart einsetzt und diese realisiert wird.</p>		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
54	<p>Anwohner aus der Paulinenstraße</p> <p>Lärmaktionsplan 29.01.2016 per Mail</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>dem Schreiben der AGVL vom 28.10.2015 an den Gemeinderat der Stadt Leonberg stimmen wir voll inhaltlich zu. Den Feststellungen des Lärmgutachtens hinsichtlich des Lärms, der von der Autobahn kommt, widersprechen wir grundsätzlich.</p> <p>Dieses Gutachten basiert zum Einen auf falschen Annahmen: Flüsterbelag, der nie aufgebracht wurde. Zum Anderen wurde das Gutachten vermutlich zu einer verkehrsarmen Zeit oder bei „günstigen“ Windverhältnissen erstellt.</p> <p>Wir, als Anwohner der Paulinenstraße, stellen auf jeden Fall fest, daß die momentan vorhandenen „Lärmschutzwände“ an der Brücke über das Tal völlig unzureichend sind. Dies zeigt sich schon daran, daß jeder LKW die Lärmschutzwand überragt und diese damit dessen Lärm gar nicht absorbieren kann.</p> <p>Bei Westwind ist der Lärmpegel derart hoch, daß ein Aufenthalt im Garten nicht möglich ist. Es stellt sich dann ein Lärmpegel ein, der den Eindruck vermittelt, als ob die Autobahn direkt durch unser Grundstück führt.</p> <p>Wenn man Lärmschutzmaßnahmen an anderen Autobahnbrücken zum Vergleich heranzieht, dann sind die „Lärmschutzwändchen“ an der Talbrücke ein absoluter Witz.</p> <p>Wir hoffen, daß unsere Einwände berücksichtigt werden und der Wirklichkeit entsprechende Messungen durchgeführt werden.</p> <p>Freundliche Grüße</p>	<p>█ und █</p> <p>Das Regierungspräsidium Stuttgart hat im Jahr 2010 die Lärmsituation im Abschnitt Leonberg-Heimsheim untersucht. Das Ergebnis war: "... Nur an wenigen Stellen liegt eine unerheblich Steigerung der Lärmeinwirkungen von unter 1 dB (A) vor. Diese Steigerung liegt unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle und löst keinen Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz aus, der den Bund als Straßenbaulastträger zu Nachbesserungen der vorhandenen Anlagen verpflichten würde. ..."</p> <p>Für die Darstellungen des Lärmaktionsplanes sind Jahresdurchschnittswerte maßgeblich. Im Einzelfall können zeitweise auch höhere Werte auftreten.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird der Lärm grundsätzlich berechnet und nicht gemessen.</p> <p>Soundplan: Die von unserem Büro erstellten Lärmkarten sowie die der LUBW zeigen eine deutliche Lärmbelastung großer Bereiche der Stadt Leonberg und auch insbesondere des Silberbergs. Die zahlreichen Stellungnahmen hinsichtlich störender Verkehrslärmgeräusche können wir durchaus nachvollziehen und sie werden auch ernst genommen.</p> <p>Zu den angeführten Kritikpunkten beziehen wir wie folgt Stellung: Die flächenhaften Lärmkarten der LUBW und der Fa. SoundPLAN unterscheiden sich in manchen Bereichen. Die LUBW hat alle Lärmkarten für Baden-Württemberg berechnet. Die Datenerhebung der LUBW hat daher nicht den Genauigkeitsgrad, der für die Erstellung der Lärmkarten für die Stadt Leonberg von der Firma SoundPLAN verwendet wurde. (Allein die Datenerfassung beanspruchte 2 Mannmonate). Besonders im Bereich Silberberg weist das uns von der LUBW zur Verfügung gestellte Geländemodell grobe Unstimmigkeiten gegenüber dem Straßenverlauf und der tatsächlichen Topographie auf. Wir gehen daher davon aus, dass insgesamt unsere Berechnungen deutlich genauer sind als die der LUBW. Die Lärmkarten sind zudem aus den momentan aktuellsten Daten (Verkehrszahlen, Straßenbelag, Lärmschutzeinrichtungen, Topografie, Einwohnerdaten usw.) nach den aktuell technischen und gesetzlichen Grundlagen erstellt worden.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
		<p>Auf der Wasserbachtalbrücke war irrtümlich offenporiger Asphalt angesetzt. Dieser Fehler ist mittlerweile behoben eine Neuberechnung wurde durchgeführt, hat aber keine Änderungen der Betroffenheit für Silberberg ergeben.</p> <p>Ziel dieser Neuberechnung ist allerdings nicht, eine Planfeststellung zu überprüfen. Eine Lärmaktionsplanung ist ein Screeningverfahren, welches die Lärmschwerpunkte eines Untersuchungsbereichs ermittelt. Selbst ein Nachweis im LAP für einen Handlungsbedarf führt nicht zur Möglichkeit, einen Lärmschutz rechtlich einzufordern. Die Grenzwerte der 16. BImSchV oder die städtebaulichen Orientierungswerte der DIN 18005 sind für das Verfahren rein Informativ – es gelten die Werte aus dem „Kooperationserlass“.</p> <p>Eine leichte „Mitwindsituation“ sowie eine Inversionswetterlage ist in den Berechnungsvorschriften berücksichtigt, d.h. es wird eine die Lärmausbreitung begünstigende Situation angenommen.</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
55	<p>Anwohner aus der Ditzinger Straße</p> <p>Lärmbelastung Ditzingerstr. ■ 29.01.2016 per Mail</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren Ich möchte hiermit noch fristgerecht meinen Protest schriftlich Ausdruck verleihen und Ihnen eine weitere Bürgermeinung zukommen lassen. Es ist seit Monaten mit unserem Verkehr in der Ditzingerstr. ■ immer schlimmer. Wenn morgens die LKWs durchdonnern wackeln die Gläser im Schrank, natürlich auch abends und wir wohnen in einem Neubau. Der Geräuschpegel macht einen angenehmen Aufenthalt im Garten oder auf dem Balkon unmöglich. Sehr störend empfinde ich allerdings auch wenn man nach 16 Uhr noch einen Termin in Leonberg oder Gebersheim wahrnehmen will, daß man nicht mehr ohne Stau aus Höfingen raus kommt, weil jeder die Abkürzung von der Autobahn nimmt. Vielleicht denken Sie ja über eine Ortsumfahrung in Höfingen nach. Unsere Straßen werden bei diesem Verkehr ja auch nicht besser. Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>■ und ■</p> <p>Im derzeit gültigen Flächennutzungsplan sind keine Planungen für Ortsumfahrungen von Höfingen und Gebersheim enthalten. Mittelfristig gibt es daher keinerlei Aussichten auf Umgehungsstraßen. Die topografischen Verhältnisse sind sehr schwierig, die Eingriffe in die Landschaft wären sehr groß.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
56	<p>Anwohner aus der Friedrich-Haug-Straße</p> <p>Lärmaktionsplan Leonberg 2015, Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans, Drucksache 2015 Nr. P 43 29.01.2016</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Zum Entwurf des o.g. Lärmaktionsplans möchte ich wie folgt Stellung nehmen:</p> <p>Als Auslösewerte sind beim Lärmwert für den Tag/$L_{den} \geq 65$ dB(A) und die Nacht $L_{night} \geq 55$ dB(A) anzusetzen, so wie es vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur BW empfohlen wurde. Diese Werte sind selbst noch zu hoch, um einer gesundheitlichen Gefährdung vorzu-beugen. Es steht der Stadt Leonberg frei, von besseren Lärmobergrenzen auszugehen und damit die Bürger zu schützen. Dies haben auch Nachbargemeinden erkannt und in ihre Lärmaktionspläne aufgenommen. Es besteht m.E. eine Fürsorgepflicht der Stadt Leonberg, ihre Bürger vor den gesundheitlichen Gefahren des Lärms zu schützen. Die Grenzwerte aus der 1. Stufe (70/60 dB(A)) sind nicht mehr zu akzeptieren.</p> <p>Die Stadt Leonberg muss schon jetzt die Planung für Lärmschutzmaßnahmen beim Schienenverkehr im Lärmaktionsplan aufnehmen. Bis das Eisenbahnbundesamt (EBA) Planungen für unsere Bahnstrecke vorlegt, wird noch viel zu viel Zeit vergehen. Es ist sinnvoll, bereits klare Vorstellungen zum Lärmschutz an "unserer " Bahnstrecke" zu besitzen, wenn das EBA beginnt. Ich möchte hier an die Stadt Ditzingen erinnern, die bereits in der 1. Stufe diese Planung erstellt hat und als Maßnahme eine Lärmschutzwand vorgeschlagen hatte, deren Realsierung zunächst mit Kosten von ca. 300.000 € bewertet wurde. Durch besondere Umstände wird z.Zt. die Lärmschutzwand gebaut und die Kosten dafür voll übernommen, da an der B 295 ein Lärmschutz erforderlich war. Hier wurde mit tatkräftiger Unterstützung von MdB Bilger (CDU und Mitglied des Verkehrsausschusses im Bundestag) eine Einigung erzielt, dass die Lärmschutzwand nicht an der B 295 sondern an der Bahnstrecke erstellt wird. Somit wird vor beiden Lärmquellen geschützt. Dies war nur so schnell möglich, weil Ditzingen bereits eine Planung hatte. Bundesweit wird hier vom "Wunder von Ditzingen " gesprochen, das nur stattfinden konnte, weil wegen der kurzen Entscheidungszeit eine Planung vorhanden war. Dies hat mir der Ditzinger OB Michael Makurath in einem persönlichen Gespräch auch bestätigt.</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>Es wird an den gewählten Auslösewerten festgehalten.</p> <p>Es erscheint nicht sinnvoll, wenn die Stadt Leonberg jetzt auf eigene Faust mit der Lärmschutzplanung für die Bahn anfängt. Dies wird auch die Umsetzung nicht beschleunigen.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>So wie das Thema Bahnlärm im Entwurf des Lärmaktionsplans behandelt und auf die Zukunft verschoben wird, entsteht der Eindruck, dass man dieses lästige Thema in Leonberg möglichst schnell vom Tisch haben will. Schon der Hinweis auf das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes, wo wir auf Platz 92 stehen, zeigt, dass man sich darauf zurückzieht: "Da kann man nichts machen". Oder vielleicht auch: Das ist uns zu aufwendig, da wollen wir lieber nichts unternehmen.</p> <p>Wie will man denn politisch agieren und Druck aufbauen, wenn man so argumentiert und sich im Prinzip mit der aktuellen Situation und allen prognostizierten zukünftigen Steigerungen der Zugzahlen abfindet?</p> <p>Es wurde in der Gemeinderatssitzung beim Beschluss zur Auslegung des Lärmaktionsplanes in der Stellungnahme von Herrn Dr. Beising angeregt, dass die Stadt Leonberg politisch darauf hinwirken solle, dass wir in dem Ranking des Lärmsanierungsprogramms an einem besseren Platz gelangen und der Gemeinderat eine politische Resolution für eine Verbesserung der Bahnlärmsituation in Leonberg verabschieden solle.</p> <p>Wie will man da argumentieren, wenn man selbst nichts geplant hat? Ein weiterer wichtiger Punkt in der politischen Diskussion ist: Von welchen Zugzahlen will man dabei ausgehen?</p> <p>Hier gibt es sehr unterschiedliche Angaben, die ich hier mal darstellen möchte:</p> <p>Drucksache P43 2015, Stadt Leonberg: 34 Güterzüge / Tag = 12.410 / Jahr</p> <p>Lärmkartierung Eisenbahnbundesamt: 22 Güterzüge / Tag = 8.030 / Jahr</p> <p>Anfrage Stadt Leonberg 29.10.2015: 40 Güterzüge / Tag in 2012 46 Güterzüge / Tag Prognose 2025</p> <p>Magstadt:</p> <p>Anfrage zu einem Bebaungsplan: 35 Güterzüge / Tag in 2012 61 Güterzüge / Tag Prognose 2025</p> <p>LKZ, 31.07.2014 Artikel zur Bebauung am Bahnhof in Korntal: 52 Güterzüge / Tag = 18.980 / Jahr</p> <p>Eigene Erfassung in Leonberg-Silberberg: 43 Güterzüge / Tag in 2013 = 15.600 / Jahr</p> <p>Die eigene Erfassung ist eine Messeinrichtung, die ich ca. 3 Jahre lang an unserem Haus in Leonberg-Silberberg betrieben habe. Ich habe dort rund um die Uhr die durchfahrenden Züge erfasst und alle Züge, die lauter als 75 dB(A) waren als Güterzüge deklariert. Die S- Bahnen sind leiser. Die Zahl 43 ist der Durchschnitt, an manchen Werktagen habe ich bis zu 65 laute Durchfahrten (= Güterzüge) pro Tag festgestellt.</p> <p>Ich kann mir nicht vorstellen, dass die Angaben vom EBA in seiner Lärmkar-</p>	<p>Soundplan: Maßgeblich für die Berechnung des Bahnlärms sind die Zahlen, die wir von der Bahn erhalten haben. Dies dürften die aktuellsten, verfügbaren Daten sein.</p> <p>Für die Lärmsanierung an Schienenwegen ist die Deutsche Bahn zuständig. Wir haben vom Bahnumweltzentrum Analyse-Zugzahlen für 2015 sowie für die Prognose 2025 übermittelt bekommen. Die Prognosezahlen gehen tatsächlich von einer höheren Güterzugfrequenz aus, allerdings rechnet die Bahn auch in der Prognose mit deutlich leiseren Zügen.</p> <p>Da sämtliche Lärminderungsmaßnahmen von der Bahn durchzuführen sind, haben wir im Rahmen der Lärmaktionsplanung lediglich die Möglichkeit, den Bahnlärm erneut zu berechnen und unsere Ergebnisse gemeinsam mit Lärminderungsanforderungen an die Deutsche Bahn zu übermitteln. Dabei sind wir verpflichtet, die von der Deutschen Bahn zur Verfügung gestellten Analysezahlen zu verwenden. Weder selbst gezählte Zugzahlen, noch Prognosezahlen der Bahn,</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>tionierung und die Angaben vom Bahnumweltzentrum im Gutachten von SoundPLAN zum Entwurf des Lärmaktionsplans stimmig sind. Dazu weichen sie zu stark voneinander ab.</p> <p>Die Zugzahlen sind ein ganz wichtiger Parameter für die Lärmkartierung und sollten für unsere Bahnstrecke, die schon jetzt eine internationale Güterzugstrecke ist und durch die Fertigstellung des Gotthardtunnels in der Schweiz wesentlich mehr Verkehr aufnehmen kann und wird. Ich möchte nur daran erinnern, dass es dazu einen Staatsvertrag mit der Schweiz gibt, die "Gäubahnstrecke" (Singen - Kornwestheim, d.h. 7,2 km mitten durch Leonberg) auszubauen. Der Ausbau der Hauptstrecke (Rotterdam - Genua) im Rheintal ist zwar jetzt beschlossen, wird sich aber um viele Jahre verzögern. Außerdem sind korrekte Zugzahlen ein weiterer sehr wichtiger Parameter für die Festlegung des Rankings im Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Wenn man schon politisch agieren will, dann muss die Zahl der Güterzugdurchfahrten auch stimmen. Eine Maßnahme des zu beschließenden Lärmaktionsplanes muss sein, die Zahl der durchfahrenden Güterzüge in einem Gutachten neutral festzustellen.</p> <p>Als Lärmschutz für den Stadtteil Silberberg schlage ich vor, eine (wo notwendig beidseitige) Lärmschutzwand zu errichten. Dabei sollten die Sichtseiten zur Wohnbebauung mit Pflanzen und Sträuchern bepflanzt werden. Eine Ausstattung mit Lärmschutzfenstern in betroffenen Häusern lehne ich ab. Dazu ein Schild an der B3 südlich von Freiburg im Breisgau: "Wer glaubt, es helfen Lärmschutzfenster, der glaubt an Geister und Gespenster".</p> <p>Übrigens, die gemeinsamen Aktionen der Bürgerinitiativen, der Kommunen, Landkreise und der Region Südlicher Oberrhein haben zu dem großen Erfolg für Bahnlärmschutz am Oberrhein geführt. Ein gutes Beispiel für die Kommunen an unserer "Westlichen Güterzugumfahrung Stuttgart".</p> <p>Ich möchte hier noch ein weiteres Problem mit den umgerüsteten S-Bahnen vom Typ ET423 ansprechen. Seit diese umgerüsteten S-Bahnen auf der S6-Strecke fahren, gibt es eine zusätzliche Lärmbelästigung, die eigentlich nicht sein muss. Es sind die auf dem Dach der Triebzüge montierten Klimaanlage, die besonders im Sommer auf vollen Touren laufen und ohne Lärmschutz beim Aufenthalt auf den Bahnhöfen, z.B. Bahnhof Rutesheim und damit mitten im Stadtteil Silberberg fast unerträglich lärmern. Außerdem sondern einige dieser ET423-Triebwagen beim Starten und Bremsen im Bereich der Bahnhöfe ein pfeifendes Geräusch ab. Da dies nicht bei allen S-Bahnen dieses Typs auftritt, muss es entweder technisch an einzelnen S-Bahnen liegen oder vielleicht sogar an einer Fehlbedienung des Fahrers. Dieser Lärm ist sicher nicht in den Berechnungen für die Lärmkartierung</p>	<p>werden von der Deutschen Bahn akzeptiert. Uns sind hier leider die Hände gebunden.</p> <p>Die Stadt Leonberg plant keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecke durchzuführen. Dies bleibt der Lärmsanierung durch die Bahn vorbehalten.</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>erfasst, er muss gemessen werden. Eine Anfrage von Frau Staubach, CDU-Fraktionsvorsitzende im Gemeinderat Leonberg bei der Region brachte eine sehr unbefriedigende Antwort. Man habe es sicher mit einem für die Silberberger "neuem" Geräusch zu tun, an das man sich erst gewöhnen müsse. Zynischer geht's nimmer! Hier bitten wir Sie im Rahmen des Lärmaktionsplanes auf die DB zuzugehen und auf Abstellung dieses unnötigen Lärms zu drängen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
57	<p>Anwohner aus der Wasserbachstrasse</p> <p>Stellungnahme Lärmaktionsplan 29.01.2016 per Mail</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>nachfolgend ein Verkehrsproblem betreffend den Stadtteil Silberberg welche bei der bei der Informationsveranstaltung und bzw. öffentlichen Auslegung nicht thematisiert wurden.</p> <p>Unerlaubter Durchgangsverkehr durch den Silberberg -----</p> <p>Trotz Beschwerden an die Stadtverwaltung hat sich die angespannten Verkehrssituation im Stadtteil Leo.-Silberberg in den letzten Jahren dramatisch verschärft.</p> <p>Der Stadtteil hat ca 1000 Eiwohner mit ca. 700 Wahlberechtigte, davon ausgehend 630 fahrberechtigte Führerscheinbesitzer.</p> <p>Am 9.Luli 2014 hat der Bürgerverein Leo.-Silberberg mit Hilfe seiner Mitglieder eine Zählung der ein- und ausfahrenden PKW vorgenommen. Zählstellen waren nach Leonberg der Bauernhof Keppler und nach Rutesheim das Vereinsheim des Bürgervereins.</p> <p>Gezählt wurde von 6.00 - 19 Uhr, ein Wert von 20 % der durchschnittlichen Stundenzahl für die Nacht aufgeschlagen.</p> <p>Zählwerte 2014 : 4007 Fahrzeugbewegungen Zählwerte 2009 : (gleiches Verfahren) 3158 Fahrzeugbew. Vergleich zu heute +27 % = 800 Fahrz. Zählwerte 2004 : (Gleiches Verfahren) 1825 Fahrzeugbew. Vergleich zu heute +120 %=2182 Fahrz.</p> <p>Das heutige Fahrzeugaufkommen im Silberberg ist mehr als doppelt so hoch wie vor 10 Jahren bei nahezu gleicher Einwohnerzahl. Die Fahrzeugdichte dürfte sich deshalb nicht wesentlich erhöht haben.</p> <p>Wie die Verkehrszählungen aufzeigen, kann die Zunahme des Verkehrsaufkommens nicht auf Veränderungen innerhalb der Bevölkerung zurückgeführt werden. Da die Zahlen nur die Fahrzeugbewegungen, nicht aber den Durchgangsverkehr bestimmen, ist hier die Stadtverwaltung gefordert belastbare Werte des Durchgangsverkehrs zu ermitteln.</p> <p>Gefordert wird eine Kontrolle des unerlaubten Durchgangsverkehrs und die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit.</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>Geschwindigkeitskontrollen mit dem mobilen Messgerät finden regelmäßig in den Durchfahrtsstraßen statt.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Hinweisschilder mit Anzeige der gefahrenen Geschwindigkeit -siehe Rutesheim- wären sinnvoll. Es kann bei vorsichtiger Schätzung davon ausgegangen werden das nach heutiger Sicht weit über 50 % unerlaubter Durchgangsverkehr ist !</p> <p>Bei der Hauptversammlung des Bürgervereins 2015 wurde dieses Problem auch an Bürgermeister Herr Brenner herangetragen. Die zugesagte Stellungnahme ist bis heute ausgeblieben.</p> <p>Die Zunahme des Verkehrs ist mit der Fertigstellung des BAB-West und der Neubebauung in der Bahnhofstraße in Rutesheim angestiegen. Auch im Hinblick auf das Industriegebiet BAB-West muß mit zusätzlichem Verkehr gerechnet werden.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Weiter werden z.Zt. verstärkt die Wohngebiete (Anliegerstraßen) auf Falschparker kontrolliert (Pendler zur S-Bahn).</p> <p>Es wird zu dem veranlasst, dass das Geschwindigkeitsanzeigedisplay aufgehängt wird. Dieses zeigt dem Verkehrsteilnehmer nicht nur die gefahrene Geschwindigkeit an, sondern erstellt auch eine Statistik über die Anzahl der gefahrenen Fahrzeuge und deren gefahrene Geschwindigkeit.</p>	

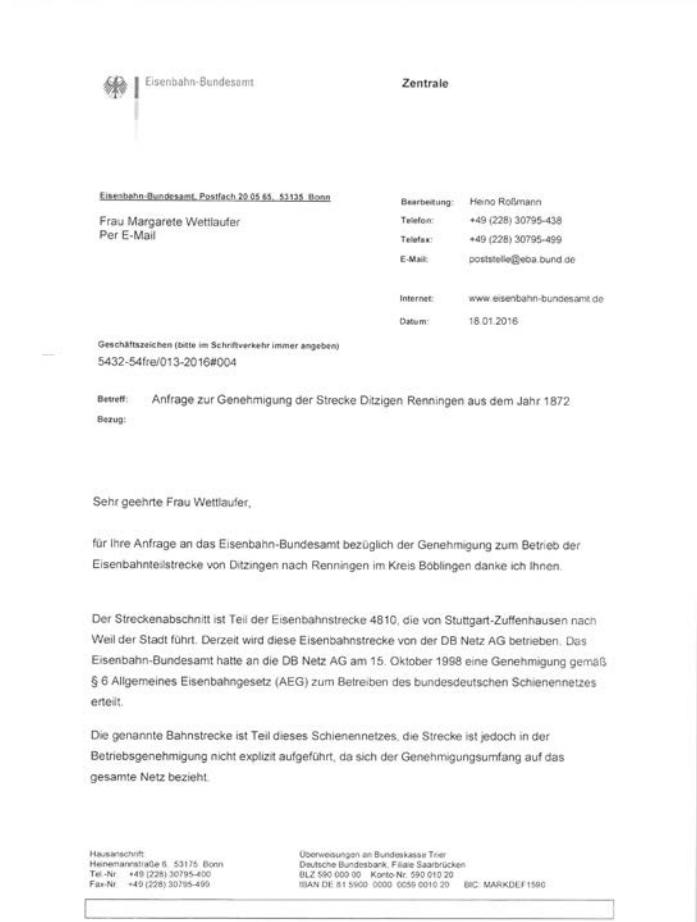

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
58	<p>Anwohner aus der Paulinenstraße</p> <p>Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes 29.01.2016</p> <p>Sehr geehrter Herr Rosenbauer,</p> <p>durch die folgenden beiden Maßnahmen ist der Lärm an unserem Haus in Leonberg Silberberg deutlich angestiegen. Dabei ist der Lärmzuwachs schon jeder einzelnen Lärmquelle zu beklagen. In der Summe schlägt er noch deutlicher zu Buche.</p> <p>1. Ausbau der Autobahn A 8 Durch den Ausbau der Autobahn A 8 geht insbesondere durch mangelhaften Lärmschutz an der Brücke und dem nicht aufgetragenen Flüsterasphalt eine im Gegensatz zur alten Autobahn (alte Brücke lang wesentlich tiefer und war durch Büsche und Bäume hervorragend eingewachsen) ein erheblich höherer Lärm aus.</p> <p>2. Zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke ab Renningen Durch den zweigleisigen Ausbau der Strecke ab Renningen hat sich der Güterverkehr erheblich vermehrt. Die Stadt hätte damals schon tätig sein müssen, da durch den Ausbau der Strecke mit einer erheblichen Erhöhung des Güterverkehrs zu rechnen war und dies eigentlich schon eine Änderung der Streckennutzung darstellt. Nun nutzt die DB Netz AG diese Strecke mit stärkerem Verkehr, der zudem noch durch hohe Geschwindigkeiten und teilweise sehr lauten Waggons auffällt.</p> <p>Mit freundlichem Gruß</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>Eine Lärmbelästigung kann subjektiv unterschiedlich stark wahrgenommen werden. Insgesamt ist die Lärmsituation entlang der ausgebauten Autobahn wesentlich verbessert worden. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat im Jahr 2010 die Lärmsituation im Abschnitt Leonberg-Heimsheim untersucht. Das Ergebnis war: "... Nur an wenigen Stellen liegt eine unerheblich Steigerung der Lärmeinwirkungen von unter 1 dB (A) vor. Diese Steigerung liegt unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle und löst keinen Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz aus, der den Bund als Straßenbaulastträger zu Nachbesserungen der vorhandenen Anlagen verpflichten würde... "</p> <p>Die aktuelle Nutzung der Bahnstrecke ist in die Lärmkarten eingeflossen.</p>	Kenntnisnahme

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
59	<p>Anwohner aus der Paulinenstraße</p> <p>Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes 29.01.2016</p> <p>Anlage:2</p> <p>Sehr geehrter Herr Rosenbauer,</p> <p>durch den Ausbau der Autobahn A8 ist der Lärm an unserem Haus in Leonberg Silberberg sehr angestiegen. Nicht nur durch die Autobahn direkt und besonders durch die Brücke (Lärmberechnung ging von Flüsterasphaltau, der dort aber gar nicht aufgetragen wurde) sondern auch von dem reflektierenden Lärm sind wir betroffen. Dies spiegelt sich nicht in Ihrem Lärmaktionsplan wieder.</p> <p>Durch den zweigleisigen Ausbau der Strecke ab Renningen hat sich der Güterverkehr erheblich vermehrt. Die Stadt hätte damals schon tätig sein müssen, da durch den Ausbau der Strecke mit einer erheblichen Erhöhung des Güterverkehrs zu rechnen war und dies eigentlich schon eine Änderung der Streckennutzung darstellt. Nun nutzt die DB Netz AG diese Strecke mit stärkerem Verkehr, der zudem noch durch hohe Geschwindigkeiten und teilweise sehr lauten Waggons auffällt.</p> <p>Im Rahmen der Informationspflicht der Bürger möchte ich Sie auch bitten mir die Genehmigungsunterlagen (Planfeststellungsbeschluss) zukommen zu lassen um nachvollziehen zu können ob überhaupt eine bestimmungsgemäßer Gebrauch des Schienenweges gegeben ist. Das Eisenbahn-Bundesamt konnte mir hierzu leider keine Auskunft geben.</p> <p>Mit freundlichem Gruß</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>Eine Lärmbelästigung kann subjektiv unterschiedlich stark wahrgenommen werden. Insgesamt ist die Lärmsituation entlang der ausgebauten Autobahn wesentlich verbessert worden. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat im Jahr 2010 die Lärmsituation im Abschnitt Leonberg-Heimsheim untersucht. Das Ergebnis war: "... Nur an wenigen Stellen liegt eine unerheblich Steigerung der Lärmeinwirkungen von unter 1 dB (A) vor. Diese Steigerung liegt unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle und löst keinen Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz aus, der den Bund als Straßenbaulastträger zu Nachbesserungen der vorhandenen Anlagen verpflichten würde... "</p> <p>Die aktuelle Nutzung der Bahnstrecke ist in die Lärmkarten eingeflossen.</p> <p>Die Stadt Leonberg geht von einer bestimmungsgemäßen Nutzung der Bahnlinie aus. Planfeststellungsunterlagen liegen uns nicht vor.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

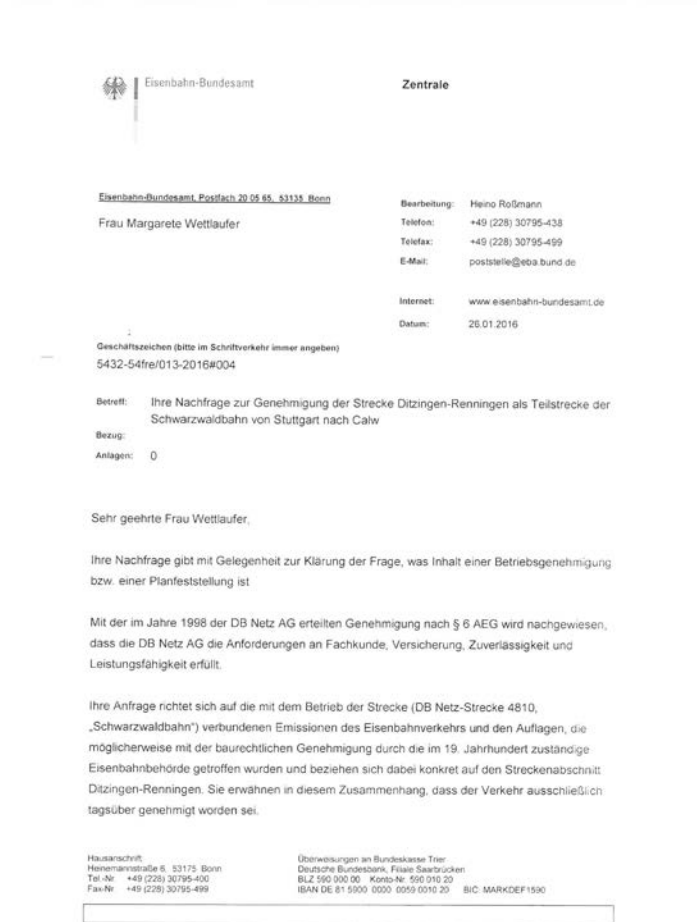
Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
59	<p>Anwohner aus der Paulinenstraße</p> <p>Anlage 1 – Seite 1</p> 		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
59	<p>Anwohner aus der Paulinenstraße</p> <p>Anlage 1 – Seite 2</p> <hr/> <p>Die Betriebsgenehmigung ist gültig bis zum 31.12.2048. Hinsichtlich der Nutzbarkeit der Bahnstrecke sind in der Betriebsgenehmigung keinerlei Beschränkungen aufgeführt. Die Strecke darf mithin generell und zu jeder Tages- und Nachtzeit von Personenzügen, wie z.B. beim derzeitigen S-Bahn-Betrieb aber auch von Güterzügen befahren werden.</p> <p>Für Rückfragen die Genehmigung betreffend können Sie sich gerne an das Justizariat des Eisenbahn-Bundesamtes (Referat 11 – E-Mail-Adresse: ref11@eba.bund.de), wenden</p> <p>Mit freundlichen Grüßen Im Auftrag <i>Heino Roßmann</i> (elektronisch gezeichnet)</p> <p style="text-align: right;">Seite 2 von 2</p>	<div style="background-color: black; width: 100px; height: 20px; margin-bottom: 10px;"></div>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
59	<p>Anwohner aus der Paulinenstraße</p> <p>Anlage 2 – Seite 1</p>  <p>The screenshot shows an email from the Eisenbahn-Bundesamt (Federal Railway Authority) in Bonn. The recipient is Frau Margarete Wettlaufer. The subject is a request for approval of a railway line extension from Stuttgart to Calw. The email is dated 26.01.2016 and is addressed to the Zentrale (Central Office) of the Eisenbahn-Bundesamt. The email content includes contact information for Heino Roßmann and details about the railway line extension.</p>	<p>[REDACTED]</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
59	<p>Anwohner aus der Paulinenstraße</p> <p>Anlage 2 – Seite 2</p> <p>Ihre Information zu einer Einschränkung des Betriebs auf bestimmte Tageszeiten lässt sich durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) nicht nachvollziehen, denn die von Ihnen angefragten Unterlagen zur Genehmigung oder ggf. auch Planfeststellung - anlässlich der Inbetriebnahme der Strecke im Jahr 1872 sowie vor dem Jahr 1994 - liegen hier nicht vor.</p> <p>Für Bestandsstrecken, die nicht im Sinne der 16. BImSchV gebaut oder geändert werden, werden auch seitens der Planfeststellung des Eisenbahn-Bundesamtes keine Entscheidungen zu Schallschutzmaßnahmen getroffen. Anwohner müssen daher den vom bestimmungsgemäßen Gebrauch der Schienenwege herrührenden Verkehrslärm hinnehmen und haben keinen Anspruch auf Lärmvorsorge nach der genannten 16. Bundesimmissionschutzverordnung.</p> <p>Um die Auswirkung des Verkehrslärm, der von Schienenstrecken des Bundes ausgeht, abzufedern, werden jährlich ganz erhebliche finanzielle Anstrengungen im Wert von ca. 100 Millionen Euro durch den Bund unternommen, um an neuralgischen Punkten Lärmschutzwände im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung zu finanzieren.</p> <p>Ob und wann ggf. auch für Ihr Wohngebiet eine Lärmsanierung erfolgen würde, können Sie gerne bei der DB Netz AG erfragen, die diese Projekte plant und zur Genehmigungsreife führt. Sie erreichen diese unter der Anschrift:</p> <p>DB Netz AG Hermann-Pünder-Str. 3 50679 Köln</p> <p>Ich bitte um Ihr Verständnis, dass ich Ihnen nicht weiter behilflich sein kann.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen Im Auftrag Heino Roßmann (elektronisch gezeichnet)</p> <p style="text-align: right;">Seite 2 von 2</p>	<p>[REDACTED]</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
60	<p>BUND Bezirksgruppe Leonberg Stellungnahme des BUND Leonberg zum Lärmaktionsplan 2015 30.01.2016</p> <p>Vorbemerkungen: -Dem Gutachten fehlt eine Darstellung des Gesamtlärms, also von Bahn plus Autolärm, ebenso wie eine genaue Erhebung in Höfingen-Ost. -Es fehlt vor allem ein konkret definiertes, verbindliches Konzept mit einem abgestuften Zeitplan der Umsetzung. -Lärmschutzfenster (ganz abgesehen von den Zweifeln, ob dafür 30.000,- ausreichen) sind, wie bereits in der öffentlichen Veranstaltung zu dem Thema von den Gutachtern erklärt, keine Lösung des Problems, sondern nur eine letzte passive Maßnahme zur Milderung des Lärms. Es ist aber notwendig, die Lärmursachen zu bekämpfen. Deshalb fordern wir folgende aktive Maßnahmen:</p> <p>a) Endlich den längst beschlossenen Modal-Split umzusetzen, also die Realisierung des Radverkehrskonzepts, wo immer möglich. Vor drei Jahren wurden dafür (und für den Titel „fahrradfreundliche Stadt“) noch hohe Summen veranschlagt, in diesem Jahr sind nur noch 100.000,- für eine (zweifelloso notwendige!) Fahrradabstell-Anlage an der S-Bahn veranschlagt - nichts sonst. Das ist zu wenig, um den Modal-Split zu erreichen. Zu dem gehört natürlich auch, den ÖPNV für die Benutzer attraktiver zu machen, wo immer eine Erneuerung von Verträgen dies zulässt.</p> <p>b) Ein koordiniertes Vorgehen der Bürgermeister in den Städten längs der S-Bahn-Linie 6, um Lärminderungs-Maßnahmen durchzusetzen, besonders beim extrem lauten Güterverkehr trotz aller Widerstände und Vorwände der Bahn.</p> <p>c) Ein gemeinsames Vorgehen der Bürgermeister entlang den Autobahnen im Westen und Süden von Stuttgart, um hier auf A 8 und A 81 durchgehend Tempo 80 durchzusetzen. Dass ein vermindertes und gleichmäßiges Tempo die Lärmbelastung messbar mindert, ist längst bekannt. Und das Argument, man könne hier ja wegen der Baustellen ohnehin nicht schneller fahren, gilt nicht für das ganze Gebiet und nur für den Moment.</p> <p>Nachbemerkung: Finanziell wird sich nur Punkt a) auswirken, da b) und c) eher eine politische Lösung fordern.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>BUND Bezirksgruppe Leonberg, Gudrun Sach</p> <p>Die Darstellung des Gesamtlärms ist im Lärmaktionsplan nicht vorgesehen. Es existiert kein Verfahren zur Ermittlung des Gesamtlärms. Die Darstellung des Gesamtlärms hätte keine rechtlichen Konsequenzen, weil sie im deutschen Lärmschutzrecht nicht vorgesehen ist.</p> <p>Im Zuge der weiteren Bearbeitung des Lärmaktionsplans werden die Maßnahmen weiter konkretisiert und priorisiert.</p> <p>Im Haushaltsentwurf für 2017 sind 100.000,- Euro für den Lärmaktionsplan enthalt.</p> <p>Siehe auch Lärmresolution (Anlage 3 zur Drucksache)</p> <p>Gemäß der Lärmresolution soll ein koordiniertes Vorgehen zur Beschleunigung der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen erfolgen.</p> <p>Die Stadt Leonberg wird sich mit den Nachbarkommunen dafür einsetzen, dass auf allen Autobahnen im Bereich der Leonberger Gemarkung ein Tempolimit festgesetzt wird.</p>	


Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
62	<p>Anwohner aus der Hauffstraße Stellungnahme zur Lärmaktionsplanung Leonberg 31.01.2016 per Mail</p> <p>Sehr geehrter Herr Rosenbauer, Anbei finden Sie meine Stellungnahme bzw. Vorschläge zur Lärmaktionsplanung Entwurf Leonberg. Mit freundlichen Grüßen</p> <p>1. Strategie für Lärmaktionsplanung festlegen mit kurz-mittel-langfristig Maßnahmenplanung–wann, will man mit welchen Maßnahmen, welche Lärmpegel-Grenzwerte unterschritten haben? Ziel: transparente und abgestimmte Planung mit entsprechender Finanzplanung und Vermeidung nicht zielführender Maßnahmen wie 1.Bsp. Straßenabschnitt in Pforzheimerstr. Höfingen wurde verbreitert, während gleichzeitig die Verengung der Straße als Lärmaktionsmaßnahme geplant wird! 2.Bsp. mit den von 2009 geplanten Maßnahmen -um die Grenzwerte (70/60 db) einzuhalten- konnten bis heute (Jahr 2015) diese Grenzwerte meist nicht erreicht / eingehalten werden. 3.Bsp. wie 2009 wurden die gleichen Grenzwerte (70/60 db) vorgeschlagen, womit wieder rd. 20.000 betroffene Leonberger ausgegrenzt werden und man im Wesentlichen wieder nur Maßnahmen für die gleichen Straßenabschnitte (wie in 2009) plant!</p> <p>2. Grenzwerte gemäß bekannten Empfehlungen stufenweise jetzt auf 65 db(A) tags und 55 db (A) nachts und bei nächster Planung auf 60 db(A) tags und 50 db(A) nachts senken. Ziel: Kreis der Betroffenen, für den Maßnahmen geplant/umgesetzt werden, stetig vergrößern</p> <p>3. Maßnahmen für betroffene Verkehrsstraßen durchgängig (bsp. bis Ortsende) planen bzw. umsetzen und nicht nur für einzelne Gebäude/Straßenabschnitte, bei denen die Grenzwerte überschritten sind. . Ziel: größerer Gesamteffekt , effizienter und effektiver</p> <p>4. Sanierungswürdige Straßen/Fahrbahnbeläge innerorts mit lärmoptimierten Asphalt (bsp. Pforzheimerstraße, Am Schlossberg in Höfingen) mit höherer Priorität erneuern (i.Vgl. zu Straßen außerorts bsp. Gebersheim-Leonberg Gebersheimerstr.) . Ziel: schnellere Maßnahmenumsetzung eines leiseren Fahrbahnbelags innerorts</p> <p>5. Temporeduzierung auf 50 km/h außerorts 150m vor Ortsbeginn Höfingen-West (wie Bsp. vor Ortsbeginn Leonberg, L1180 Stuttgarter Str. oder K1011 Brenner Str.) Ziel: rechtzeitige Abbremsung des Verkehrs vor Ortsbeginn und Möglichkeit von scharfen Geschwindigkeitskontrollen direkt am bewohnten Ortsbeginn</p>	<p>Siehe 4f</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger von Straße und Schiene zugegangen werden. Innerhalb der Stadt werden bauliche Straßenumgestaltungsmaßnahmen auf einen „lärmtechnischen Prüfstand“ gestellt und wo möglich und vertretbar, mit entsprechenden Maßnahmen auf eine Lärminderung hingewirkt. Beispielsweise wurden bereits in den letzten Jahren Kreisverkehrsplätze realisiert, die einen optimierten Verkehrsfluss bei reduzierten Lärm und Schadstoffverhältnissen ermöglichen. Außerdem werden regelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt und verstärkte Kontrollen zum LKW- Durchfahrtsverbot gefordert.</p> <p>Die gewählten Auslösewerte sollen beibehalten werden. Lineare und flächige Maßnahmen werden nach sinnvollen Einheiten abgegrenzt. Punktuelle Maßnahmen wie z.B. Lärmschutzfenster kommen nur dort zur Anwendung, wo auch Auslösewerte überschritten sind. Verkehrsplanung: Die Sanierung dieser Abschnitte (4) mit lärmoptimiertem Asphalt ist in 2017/2018 vorgesehen.</p> <p>Gem. § 45 (9) Satz 1 StVO dürfen Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund besondere Umstände zwingend geboten ist (Gefahrenlage). In den genannten Bereichen sind keine Gefahrenlagen bekannt.</p> <p>Solange stationäre Blitzer im zulässigen rechtlichen Rahmen aufgestellt werden, handelt es sich bei deren Anschaffung im Ergebnis um eine primär politische Fragestellung. Hierbei ist die stadtpsychologische Komponente nicht zu vernachlässigen. Bisher setzt die Stadt Leonberg mit insgesamt guten Erfahrungen ausschließlich mobile Blitzer ein. Auch ein etwaiger Einsatz stationärer Anlagen wäre aber - aufgrund der zu erwartenden Steigerung der Bußgelder - mit entsprechender Personalmehrung bei Bußgeldstelle und ggf. Gemeindevollzugsdienst verbunden.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>6. Temporeduzierung auf 30 km/h innerorts . Ziel: langsam fahrender Verkehr ist leiser und sicherer</p> <p>7. Sofortige Anordnung von Tempo 30 km/h auf der kompletten Pforzheimerstraße in Höfingen bis an das Ortsende Höfingen-West aufgrund sicherheitsgefährdendem Sanierungsbedarf der Fahrbahn. Ziel: plausible Rechtfertigung von Tempo 30 ggü. Regierungspräsidium Stuttgart</p> <p>8. Die bewohnten Ortsenden (bsp. Höfingen-West) und 30 bzw. 40 km/h Tempolimit-Strecken (bsp. Ditzinger Straße) durch stationäre Blitzer und bauliche Änderungen (bsp. Verkehrsinseln, Kreisverkehre, Verschwenkung u. Verengung der Fahrbahn) schützen. Ziel : Vermeidung von zeitlich überfordertem Ordnungsamt-Personal (da mobile Geschwindigkeitskontrollen entfallen können) und Sicherstellung eines StVO konformen, langsam fahrenden Verkehr (leiser u. sicherer) rund um die Uhr!</p> <p>9. Verengung der Fahrbahnbreite durch Ausweis von Radfahrspuren-> Ziel: langsam fließender Verkehr ist leiser u. sicherer ; Umstieg auf Fahrrad mit Reduzierung des Straßenverkehrs</p> <p>10. Schallabsorbierende Lärmschutzwände/ Materialien (bsp. Mineralfaserplatten, Holzfaserplatten) und/oder dichte, immergrüne, schallschluckende Bepflanzung (bsp. Kirschlorbeer) am Straßenrand . Ziel: Absorbierung / Reduzierung des Verkehrslärm</p> <p>11. City Maut. Ziel: Umstieg auf ÖPNV/ Fahrrad mit einhergehender Reduzierung des Straßenverkehrs ; Einnahmen für Lärmaktionsplanung durch Lärmverursacher</p> <p>12. ÖPNV gezielt ausbauen – Anziehungsmagneten/Quellen (bsp. S-Bahn Haltestellen Leonberg, Höfingen, Rutesheim und Leo-Center, Marktplatz, Sportstätten, Ärzte etc...) mit Fahrradverleih-Stationen und kleinen, umweltfreundlichen Pendelbussen noch besser (enger getaktet) einbinden, auch in Abstimmung mit Nachbargemeinden Ditzingen u. Rutesheim. Ziel: Umstieg auf ÖPNV / Fahrrad mit einhergehender Reduzierung des Straßenverkehrs</p> <p>13. Konsequente Umsetzung des Radwegekonzeptes . Ziel: Umstieg auf Fahrrad mit einhergehender Reduzierung des Straßenverkehrs</p> <p>14. Flächendeckende Ansiedlung bzw. Stärkung von Lebensmittelmärkten / Geschäften des täglichen Bedarfs (bsp. NordOst-Leonberg fehlt, Gebersheim wenig)</p>	<p>Innerörtliche Lärmschutzwände kommen aus städtebaulichen und optischen Gründen häufig nicht in Frage.</p> <p>Stadtwerke Leonberg: Die Altstadtlinie 630 wurde mangels Fahrgastaufkommen im August 2016 eingestellt.</p> <p>Ordnungsamt: Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviers Leonberg.</p> <p>Die - weit verbreiteten Blitzer-Warnungen - im Radio sind völlig legal. Entscheidend ist hierbei lediglich, dass die Warnung ganz allgemein und unabhängig vom Standort des Fahrers abgegeben wird.</p> <p>Siehe auch Lärmresolution (Anlage 3 zur Drucksache).</p> <p>Im derzeit gültigen Flächennutzungsplan sind keine Planungen für Ortsumfahrungen von Höfingen und Gebersheim enthalten. Mittelfristig gibt es daher keinerlei Aussichten auf Umgehungsstraßen. Die topografischen Verhältnisse sind sehr schwierig, die Eingriffe in die Landschaft wären sehr groß.</p> <p>Durch die Umsetzung der Maßnahmenabschnitte und der Lärminderungsplanung werden lärmindernde Maßnahmen in zahlreichen Bereichen des Verwaltungshandelns umgesetzt. Die Prüfung und Umsetzung einzelner Maßnahmen wird von Fall zu Fall geprüft.</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Ziel: Reduzierung der Wege bzw. der Straßenverkehrsbelastung</p> <p>15. Wertstoffhof Leonberg nicht ausbauen – stattdessen in Abholung des Wertstoffmülls durch Abfallentsorgungsbetrieb investieren. Ziel: Reduzierung der Wege bzw. der Straßenverkehrsbelastung</p> <p>16. Keine Investition in ein Auto-Parkhaus unter dem Marktplatz Leonberg ohne gesicherten Return on Investment – stattdessen in verbesserte ÖPNV Anbindung investieren durch bspw. Pendelbusverbindung zw. Marktplatz, Leo-Center und S-Bahn Bhf.</p> <p>17. Offizielle, geordnete Parkierung am Straßenrand an betroffenen Verkehrsstraßen (bsp. Höfingerstr. in Gebersheim). Ziel: geordnete Straßen-Verengung, die Verkehr verlangsamt u. verstetigt u. somit Stop u. Go mit lautem Anfahren verhindert !</p> <p>18. Ampeln nachts (bsp. von 21 Uhr bis 7 Uhr) generell auf Alles-Rot-/Pförtner Funktion umstellen . Ziel: Sicherstellung eines StVO konformen, langsam fahrenden Verkehrs (leise u. sicherer) insbesondere in den Nachtstunden</p> <p>19. Kommunikation der LkW- Durchfahrverbote an Navigationssystem/Softwarehersteller . Ziel: Sicherstellung von aktuelle Daten in Navis, damit LkW Fahrer Bescheid wissen</p> <p>20. Regelmäßige, abgestimmte Kontrollen der LkW – Durchfahrverbote mit Nachbargemeinden Ditzingen u. Rutesheim (an den 4 BAB-Anschlussstellen). Ziel: Einhaltung der Durchfahrverbote mit effizienten und effektiven Kontrollen</p> <p>21. Kommunikation an lokale Radiosender (bsp. Antenne 1), dass Hinweise zu Geschwindigkeitskontrollen in Leonberg u. Teilorte nicht mehr veröffentlicht werden dürfen. Ziel: Wirkung von Verkehrsüberwachungen soll nicht abgeschwächt werden</p> <p>22. Umgehungsstraßen (siehe bsp. Rutesheim, Magstadt, Hirschlanden). Ziel: Verkehr um und nicht in Ortschaften führen und Bund verpflichtet zu sinnvoller, offizieller Autobahnbedarfsumleitung</p>		
63	<p>Anwohner aus In der Röte, Höfingen</p> <p>31.01.2016 per Mail</p>		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>hiermit nehme ich wie folgt Stellung zur Ihrem Lärmaktionsplanentwurf: mit großer Verwunderung und Enttäuschung habe ich zur Kenntnis genommen, dass hier das Ortsende Höfingen in Richtung Gebersheim nicht in Ihrer Maßnahmenplanung berücksichtigt wird. Viele leben hier noch seit der ersten Bebauung des Baugebiets (1969) und haben seither die gravierende Zunahme des Verkehrs und des Lärms tief frustriert miterleben müssen. Für unser Baugebiet gab es damals keine Information, dass hier > 8.000 Autos/LKWs täglich im Jahr 2015 durchfahren werden!! Diese theoretischen Lärmkalkulationen an Ortsenden gehen an der Realität vorbei, weil sie auf theoretischen Geschwindigkeiten basieren. Jeder kennt das Problem von ungeschützten Ortsenden, an denen zu schnell hinein oder hinaus gefahren wird.</p> <p>Warum wird hier nicht endlich die Straße so baulich verändert oder stationär geblitzt, um die Raserei konsequent zu bekämpfen? Man sollte generell die bewohnten Ortsenden besonders berücksichtigen und in einer Lärmaktionsplanung separat behandeln.</p> <p>Die Priorität, mit der Maßnahmen umgesetzt werden, könnte nach dem Alter des Baugebiets vergeben werden. Schließlich haben die älteren Anwohner am meisten bisher ertragen müssen!!!</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Solange stationäre Blitzer im zulässigen rechtlichen Rahmen aufgestellt werden, handelt es sich bei deren Anschaffung im Ergebnis um eine primär politische Fragestellung. Hierbei ist die stadtpsychologische Komponente nicht zu vernachlässigen. Bisher setzt die Stadt Leonberg mit insgesamt guten Erfahrungen ausschließlich mobile Blitzer ein. Auch ein etwaiger Einsatz stationärer Anlagen wäre aber - aufgrund der zu erwartenden Steigerung der Bußgelder - mit entsprechender Personalmehrung bei Bußgeldstelle und ggf. Gemeindevollzugsdienst verbunden.</p> <p>In den letzten Jahrzehnten hat es in ganz Leonberg erhebliche Verkehrszunahmen gegeben. Maßnahmen sind für die Bereiche ins Auge gefasst worden, die am höchsten belastet sind. Dabei wurden objektive Verfahren angewendet.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
64	<p>Anwohner aus der Ditzinger Straße</p> <p>Lärmaktionsplan 31.01.2016 per Mail</p> <p>Sehr geehrter Herr Rosenbauer, ich schreibe Sie wegen der Verkehrssituation in Höfingen an. Mit meiner Familie bewohne ich ein Haus in der Ditzinger Straße [REDACTED] und sehe uns von der großen Anzahl an Fahrzeugen, die täglich Höfingen durchfahren, beeinträchtigt. Dies beginnt bei den zum Teil hohen gefahrenen Geschwindigkeiten, geht über das rücksichtslose Verhalten der Fahrer das oft eine ungefährdete Überquerung des naheliegenden Zebrastreifens unmöglich macht und endet bei der Lärmbelästigung.</p> <p>Der Tag wird von andauernden Fahr-, Beschleunigungs- und Abrollgeräuschen bestimmt, die unaufhaltsam in das Innere des Hauses vordringen. Bei nasser Straße werden diese Geräusche noch aufdringlicher.</p> <p>Dies ist besonders störend, wenn wir uns im Garten aufhalten.</p> <p>Bei Nacht ist ein Schlafen bei geöffnetem oder gekipptem Fenster unmöglich, da ansonsten durch den Lärmpegel an Schlaf nicht zu denken ist. Speziell von denjenigen Fahrern, welche das Stück zwischen Kreisverkehr und dem Stadtkern als Teilstück einer Rennstrecke missverstehen, gehen entsprechende Lärmbelästigungen aus, die uns oft abrupt aus dem Schlaf reißen. Mein Eindruck ist, dass die Lärmbelästigung spürbar geringer war, als noch das Tempo 30 Limit bestand.</p> <p>Wie belastend der Lärm ist, bemerke ich besonders, wenn ich im Urlaub im Allgäu bin. Dort herrscht eine himmlische Ruhe, die die Lebensqualität und mein Wohlbefinden extrem steigert.</p> <p>Aus den o.g. Gründen bin ich sehr an Maßnahmen interessiert, welche die Sicherheit auf den Höfinger Straßen erhöhen und den Lärm reduzieren. Deswegen habe ich mich über den aktualisierten Lärmaktionsplan informiert.</p> <p>Mein Eindruck ist, dass in diesem speziell die Ditzinger Straße in keinsten Weise betrachtet wird. Wenn dies den Tatsachen entspricht, kann ich dies nicht nachvollziehen und sehe eine Anpassung als unumgänglich an.</p> <p>Im Rahmen meiner Beschäftigung mit diesem Thema bzw. dem Plan sind bei mir einige Fragen entstanden, weswegen ich Sie um Beantwortung bzw. Stellungnahme bitten möchte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - welche Maßnahmen sind für die Ditzinger Straße jetzt bzw. in Zukunft vorgesehen ? Sollten in absehbarer Zeit keine Maßnahmen geplant sein: was muss getan werden um eine Aufnahme von Maßnahmen für die Ditzinger Straße in den Lärmaktionsplan zu erwirken? - Im Lärmaktionsplan ist von einer Überprüfung der Einhaltung des LKW- 	<p>[REDACTED]</p> <p>Auch die Ditzinger Straße ist Bestandteil des untersuchten Straßennetzes. Hier wurden aber keine Überschreitungen der Auslösewerte an den Fassaden registriert. Aus diesem Grund sind hier auch keine Maßnahmen vorgesehen.</p> <p>Um mit Maßnahmen berücksichtigt zu werden müssten z.B. die Auslösewerte abgesenkt werden oder der Verkehr in der Ditzinger Straße noch weiter steigen.</p> <p>Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Durchfahrverbotes und Geschwindigkeitskontrollen die Rede. Diese wurden teilweise auch schon in der Vergangenheit durchgeführt. Wie oft war dies der Fall und welche Erkenntnisse gibt es zur Anzahl und Schwere der Verstöße? Sollten Ihnen diese Angaben nicht bekannt sein: über wen kann ich dies in Erfahrung bringen?</p> <p>- die im Plan verzeichneten Werte sind meines Wissens nach errechnet und nicht gemessen. Zudem ist die Grenze, ab der Maßnahmen ergriffen werden, sehr hoch angesetzt. Vielleicht ist auch dadurch erklärbar, dass die Ditzinger Straße außen vor blieb. Warum wurde nicht die Untergrenze als maßgeblich festgelegt?</p> <p>Und: ist es geplant echte Messungen nachzuholen um die errechneten Werte zu verifizieren?</p> <p>Gerne können Sie mir schriftlich an die unten aufgeführte Adresse antworten oder auf diese Email. Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviere Leonberg.</p> <p>An den gewählten Auslösewerten wird festgehalten. Im Entwurf des Lärmaktionsplanes sind momentan keine Maßnahmen in der Ditzinger Straße in Höfingen vorgesehen.</p> <p>Die Maßnahmen in Leonberg orientieren sich an den am stärksten vom Lärm betroffenen Wohngebäuden. Es werden Gebäude mit Werten über 60/63 dB (A) bzw. 70/73 dB(A) berücksichtigt.</p> <p>Die Lärmwerte wurden gemäß der gesetzlichen/rechtlichen Grundlagen errechnet, eine Lärmmessung ist nicht vorgesehen.</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
65a	<p>Anwohner aus der Ditzinger Straße</p> <p>Ortsdurchgangstraße in Höfingen 31.01.2016 per Mail</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wir sind vor 7 Jahren innerhalb von Höfingen umgezogen in die Ditzingerstrasse. Seitdem hat sich der Verkehr um gefühlte 80% erhöht.</p> <p>Da man sich nur noch im Stau auf den Autobahnen rund um Stuttgart egal welche Himmelsrichtung befindet, wird die Hauptstraße in Höfingen als Umleitung benutzt. Die Autos sind bundesweit vertreten, was man leicht an den Nummernschilder feststellen kann, für die Lastwagen mit wenigen Ausnahmen ist die Durchfahrt verboten, dieses Verbot wird einfach nicht berücksichtigt. Ab 16.00 Uhr ist es beinahe unmöglich, die Straße zu überqueren, es sei denn, die Fußgängerampel bei der Apotheke wird betätigt. Von dem Lärm, die die Lastwagen mit Anhänger entweder ziemlich früh oder spät abends verursachen, wenn sie mit weit mehr als 50km in der Stunde, die Straße "durchrattern" ganz zu schweigen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>u. [REDACTED]</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
65b	<p>Anwohner aus der Ditzinger Straße</p> <p>Ortsdurchgangstraße in Höfingen 06.02.2016 per Mail</p> <p>Guten Morgen Herr Rosenbauer, Sie fragen nach der Adresse, ich bin 2 x betroffen. Wir wohnen in der Ditzingerstraße ■ ganz oben, es ist auszuhalten, da wir alles dämmen haben lassen, Wände und Fenster, aber sobald die Balkontüren offen sind, ist die Belästigung enorm. Die 2. Adresse ist mein Atelier in der Ditzingerstr. ■, da ist nicht nur der Lärm, sondern auch die unmögliche Parksituation. Ich wurde belehrt, dass dies nach der neuesten Verkehrsführung eingerichtet wurde. Also steht man beim Aussteigen mitten auf der Hauptstrasse, wenn das Aussteigen überhaupt gelingt bei dieser stark befahrenen Straße.</p> <p>Warum bekommt z.B Hirschlanden eine wunderbare Umgehungsstrasse und wir eine Zubringerstraße von der Ein-oder Ausfahrt Autobahn Rutesheim bis Ditzingen?</p>	<p>■ u. ■</p> <p>Im derzeit gültigen Flächennutzungsplan sind keine Planungen für Ortsumfahrungen von Höfingen und Gebersheim enthalten. Mittelfristig gibt es daher keinerlei Aussichten auf Umgehungsstraßen. Die topografischen Verhältnisse sind sehr schwierig, die Eingriffe in die Landschaft wären sehr groß und auch die Kosten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
66	<p>Anwohner aus der Paulinenstraße</p> <p>Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 31.01.2016 per Mail</p> <p>Bahnlärm</p> <p>„Güter gehören auf die Bahn“. Auch wenn die Annahme, dass der Transport von Gütern mit der Bahn grundsätzlich umweltfreundlicher ist, so nicht mehr gilt, ist der Einsatz von Güterzügen unter bestimmten Voraussetzungen (vgl. http://www.pe-international.com/uploads/media/Be-richt_VDA_Final_2010-07-09_01.pdf) ökonomischer und ökologischer. Das kann aber nicht heißen, dass die Menschen, die an Bahnstrecken wohnen, diesem Güterverkehr schutz- und rechtlos ausgesetzt sind. Wir leben hier in einem der dichtest besiedelten Ballungsräume in Deutschland und es ist eine Zumutung für die Anwohner, dass Güterzüge hier mit Höchstgeschwindigkeit durch Siedlungen fahren dürfen.</p> <p>Natürlich hat die Leonberger Stadtverwaltung keinen Einfluß auf die nationale Gesetzgebung. Das kann aber nicht heißen, dass man nichts tut, sondern dass man nach Möglichkeiten sucht, wie man auf andere Weise zu einer Lärmreduktion kommt. Der von Güterzügen ausgehende Lärm kann schnell und effektiv durch eine Geschwindigkeitsreduzierung erreicht werden. Neben der Grenzwertüberschreitung kann z.B. am Silberberg auch das Argument der Sicherheit miteinbezogen werden: der Bahnhof „Rutesheim“ ist stark frequentiert, zu den üblichen Schulzeiten auch von vielen Kindern. Mit Höchstgeschwindigkeit durchfahrende Güterzüge sind hier eine Gefahr für Leib und Leben.</p> <p>Ich ersuche daher die Stadtverwaltung für durchfahrende Züge eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h – analog zur Wasserbachstraße – durchzusetzen.</p> <p>Darüber hinaus ersuche ich die Stadtverwaltung zu klären, seit wann und auf welcher Rechtsgrundlage Güterzüge auf dieser 1872 für den Personennahverkehr eröffneten Bahnstrecke verkehren dürfen.</p> <p>Autobahn</p> <p>Bereits in der Informationsveranstaltung zum Lärmaktionsplan am 26.11.2015 habe ich darauf hingewiesen, dass die Lärmkartierung der Autobahn so, wie sie von der Stadtverwaltung und dem beauftragten</p>	<p style="background-color: black; color: black;">[REDACTED]</p> <p>Die Stadtverwaltung sieht keine Möglichkeit eine Geschwindigkeitsbeschränkung für durchfahrende Züge auf 30 km/h durchzusetzen.</p> <p>Siehe die Stellungnahme und die Anlagen zum Schreiben Nr. 59</p> <p>Im Rahmen der weiteren Bearbeitung wird eine Neuberechnung durchgeführt bei der die korrekten Asphaltarten im Verlauf der A8 berücksichtigt werden. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat im Jahr 2010 die Lärmsituation im Abschnitt Leonberg-Heimsheim untersucht. Das Ergebnis war: „... Nur an wenigen Stellen liegt eine unerheblich Steigerung der Lärmeinwirkungen von unter 1 dB (A) vor. Diese Steigerung liegt unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle und löst keinen Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz aus, der den Bund als Straßenbaulastträger zu Nachbesserungen der vorhandenen Anlagen verpflichten würde...“</p> <p>Es bestehen keine Zweifel an den Dämmwerten der Lärmschutzwand, Reflektionen bzw. Absorption wird im Berechnungsverfahren berücksichtigt. Aus diesem Grund gibt es für die Stadt keine Begründung für die geforderte Überprüfung der Wirksamkeit. Reflexionen sind in den Rechenvorschriften enthalten und bei der Berechnung berücksichtigt</p> <p>Die Stadt Leonberg wird sich mit den Nachbarkommunen dafür einsetzen, dass auf allen Autobahnen im Bereich der Leonberger Gemarkung ein Tempolimit festgesetzt wird. Siehe auch Lärmresolution (Anlage 3 zur Drucksache).</p> <p>Durchfahrtskontrollen und Anhalten der Fahrzeuge darf nur durch die Polizei erfolgen. Das Ordnungsamt kontrolliert die Parksituation in den Anliegerstraßen.</p> <p>Benzingetriebene Laubbläser können sehr laute Geräte sein. Beauf-</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Gutachterbüro vorgelegt wurde, nicht stimmen kann: der Autobahnlärm, der bei uns am Silberberg ankommt, kommt von der Wasserbachtalbrücke.</p> <p>Das Gutachterbüro musste bei der Veranstaltung einräumen, dass für ihre Berechnungen auch für die Wasserbachtalbrücke die Reduktionswerte für offenporigen Asphalt (OPA) verwendet wurden. Da aber OPA aufgrund seiner physikalischen Eigenschaften auf Brücken nicht verwendet wird, sind die Berechnungen hier falsch. Die Stadtverwaltung hat also wissentlich bis zum heutigen Tag immer noch die falschen Berechnungen als Grundlage des Lärmaktionsplans im Internet stehen. Natürlich ist mir klar, dass die Autobahn nicht im Zuständigkeitsbereich der Kommune liegt, aber die Stadtverwaltung hat dennoch die Pflicht ihre Bürger zu schützen. Und das kann auch mal ein kritisches Nachfragen beim MVI bzw. Regierungspräsidium Stuttgart sein.</p> <p>Wenn Anwohner die Wasserbachtalbrücke als Lärmquelle mit unzureichendem Lärmschutz beschreiben, dann sollte es doch für die Stadtverwaltung möglich sein, dass man MVI und RP um einen Nachweis über die tatsächlichen Lärmschutzeigenschaften der Lärmschutzwände auf der Wasserbachtalbrücke ersucht. Ich möchte dies folgendermaßen konkretisieren: Laut Planungsunterlagen soll die auf der Wasserbachtalbrücke verwendete Lärmschutzwand 3 dB(A) absorbieren, das tut sie auch, das wurde vom Hersteller im Versuch bestätigt (und auch wir haben das gemessen). Im Versuch wird eine einzelne Lärmschutzwand in einem Versuchslabor beschallt und man misst den Lärm vor und hinter der Wand. Unter realen Bedingungen stehen sich aber zwei dieser Wände gegenüber: wieviel Lärm wird eigentlich innerhalb der Lärmschutzwand z.B. durch Reflektionen erzeugt? Die der Autobahn zugewandte Seite besteht zum überwiegenden Teil aus Metall, mit kleinen Löchern, hinter denen sich lärmabsorbierendes Material befindet. Es ist also möglich, dass ein Teil des entstehenden Schalls von der Wand geschluckt wird, und dass ein Teil des Schalls zwischen den Wänden hin und her reflektiert wird und dadurch womöglich mehr Lärm erzeugt, als mindert. Ob diese These zutrifft oder nicht, ließe sich anhand von Messungen nachweisen. Ich bitte daher die Stadtverwaltung, mit Bezug auf den Lärmaktionsplan beim Regierungspräsidium eine Überprüfung der Lärmschutzwand auf der Wasserbachtalbrücke auf ihre tatsächliche Wirksamkeit unter Berücksichtigung der o.g. Überlegungen einzufordern.</p> <p>Die Stadt Rutesheim wird seit Jahren beim MVI und RP vorstellig und fordert eine Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 120 km/h auf der Autobahn. Ich fordere die Stadt Leonberg auf, zusammen mit anderen Gemeinden entlang der A8 hier Druck auf MVI und RP dahingehend auf-</p>	<p>trage Firmen, aber auch unsere Mitarbeiter sind gehalten die gesetzlichen Anforderungen einzuhalten. Unser Tiefbauamt hat sich bereits einen (leisen) elektrischen Laubbläser angeschafft. Bei allen Maschinenarbeiten lässt sich Lärm nicht völlig vermeiden, zudem sind die Laubarbeiten auf eine Zeitraum von wenigen Wochen beschränkt.</p>	

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>zubauen.</p> <p>Dies ist notwendig um in Leonberg Lebensqualität zu erhalten bzw. zurückzugewinnen. Es kann nicht sein, dass die ganze Region den Verkehr an Leonberg vorbeileitet, wie es ein Zitat des Verkehrsministers zum erfolgten Spatenstich des sog. Verflechtungsstreifens aus der Stuttgarter Zeitung vom 11.1.2016 andeutet: „Wenn wir den Dauerstau hier auflösen können“, so Hermann, „werden auch mehr Menschen Stuttgart umfahren und damit wird sich die Abgassituation in der Stuttgarter Innenstadt deutlich verbessern.“</p> <p>Durchgangsverkehr Silberberg</p> <p>Für die Anwohner der Wasserbachstraße ist der Durchgangsverkehr immer wieder ein Anlass für Ärger.</p> <p>Was nützt ein Durchfahrtsverbot, wenn es nicht kontrolliert wird. Warum lässt sich die Stadtverwaltung eigentlich diese Einnahmequelle entgehen? Zwei Kontrolleure, einer am Beginn des Silberbergs und einer am Ende des Heuwegs reichen aus: wer nach 5 Minuten beide Kontrollpunkte passiert, dürfte Schwierigkeiten haben sein „Anliegen“ zu erklären.</p> <p>Die Stadt Leonberg hat ja vor einigen Jahren versucht bei der Sanierung dieser Straße durch das Einrichten einer Spielstraße und gestalterische Möglichkeiten auf die Durchfahrtsgeschwindigkeit Einfluss zu nehmen. Ob die quer zur Fahrbahn eingelassene Granitschwellen dem Rechnung tragen, kann ich nicht beurteilen, worauf ich aber gerne aufmerksam machen möchte: Aufgrund dieser Granitschwellen „rumpelt“ hier selbst bei Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h der Verkehr durch die Wasserbachstraße. Für die Anwohner ist das eine zusätzliche, völlig unnötige Lärmquelle.</p> <p>Umgebungsärm</p> <p>Noch eine letzter Punkt, den ich nur polemisch formulieren kann: eine der dümmsten Erfindungen der Neuzeit ist der Laubbläser. Er stinkt, macht Lärm jenseits der Schmerzgrenze und verbraucht Energie für</p>		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>eine Tätigkeit, die sich mit einem Laubrechen (leichter im Gewicht und billiger in der Anschaffung) genauso effektiv ausführen lässt.</p> <p>Ich fordere die Stadtverwaltung auf uns Bürger vor diesem Unsinn zu schützen, indem sie bei der Beauftragung von Firmen darauf besteht, dass sie auf den Einsatz von Laubbläsern verzichtet.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
67	<p>Anwohner aus der alten Dorfstraße</p> <p>Betreff: Zu schnelles Fahren und Verkehrslärm in der Ortsmitte von Gebersheim Schreiben vom 11.06.2016</p>	<p>_____ sowie 108 Unterschriften aus der Alten Dorfstraße und Höfinger Straße, ohne Nennung der jeweiligen Adresse</p> <p>Eingang des Schreibens: 13.06.2016</p>	
	<p>Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Schuler,</p> <p>meine Familie und ich wohnen nun seit 24 Jahren in Gebersheim Alte Dorfstraße 11 über der Ortschaftsverwaltung. Wir wussten, dass wir an einer vielbefahren Hauptstraße wohnen. Die ersten Jahre ging es ganz gut und wir fühlten uns sehr wohl in Gebersheim. Dann nahm der Verkehr stetig zu und wir konnten wegen des stärker werdenden Verkehrs und dem damit verbundenen Lärm nicht mehr ohne extra angefertigte Ohrstöpsel einschlafen. Vor ein paar Jahren hat man die Verkehrsschilder von 50 auf 30er Zone umgestellt.</p> <p>Wir und unsere Nachbarn haben uns gefreut, dass es nun ruhiger wird in unserer Straße.</p> <p>Es war jedoch eher das Gegenteil der Fall. Der Verkehr wurde noch mehr, die Autos fahren nach wie vor mit überhöhter Geschwindigkeit durch diesen kleinen Ort. Viele Autofahrer halten es noch nicht einmal nötig am Zebra-streifen anzuhalten.</p> <p>Ab und an wird auch eine bewegliche Blitzanlage aufgestellt, aber die nützt bei dem Verkehrsaufkommen auch nichts mehr, denn die Verkehrsteilnehmer fahren nur kurze Zeit in angepasster Geschwindigkeit. Am stärksten und am schnellsten wird morgens und abends gefahren und in der Nacht wird die weniger befahrene Straße gern als Rennstrecke genutzt, was uns selbst mit doppelt verglasten Fenstern und Ohrenstöpsel nicht mehr ruhig schlafen lässt.</p> <p>Ich finde, das hat nichts mehr mit verkehrsberuhigter Zone von 30 km zu tun. Dann hätte man ja die 50 km-Verkehrsschilder behalten und das Umstellen sparen können.</p> <p>Einige Anwohner haben sich auch schon bei der Ortschaftsverwaltung beschwert, was allerdings auf taube Ohren stieß.</p> <p>Die Frage ist allerdings, warum es in anderen Orten, wie z.B. in Perouse, Schöckingen, Ditzingen und Rutesheim funktioniert und nur in Gebersheim soll eine Änderung nicht möglich sein?</p> <p>Darum haben unsere Nachbarn und ich im Haus sowie in der Straße (über 100) unterschrieben, weil wir nicht mehr gewillt sind, den tagtäglichen und</p>	<p>Gem. § 45 (9) Satz 1 StVO dürfen Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund besondere Umstände zwingend geboten ist (Gefahrenlage).</p> <p>Solange stationäre Blitzer im zulässigen rechtlichen Rahmen aufgestellt werden, handelt es sich bei deren Anschaffung im Ergebnis um eine primär politische Fragestellung. Hierbei ist die stadtpsychologische Komponente nicht zu vernachlässigen.</p> <p>Bisher setzt die Stadt Leonberg mit insgesamt guten Erfahrungen ausschließlich mobile Blitzer ein.</p> <p>Auch ein etwaiger Einsatz stationärer Anlagen wäre aber - aufgrund der zu erwartenden Steigerung der Bußgelder - mit entsprechender Personalmehrung bei Bußgeldstelle und ggf. Gemeindevollzugsdienst verbunden.</p> <p>Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviers Leonberg.</p>	<p>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>jahrelangen immer zunehmenden Verkehr weiterhin auf uns zu nehmen.</p> <p>Eine festinstallierte Blitzanlage, eine Umfahrung, Bremsschwelle und/oder Straßenverengungen wie in anderen Gemeinden könnte uns auch helfen.</p> <p>Mit freundlichem Gruß</p>		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
1	<p>Stadtverwaltung Leonberg. Ordnungsamt / Regierungspräsidium Stuttgart Mail vom 29.10.2015</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, am 21. Oktober hat die regelmäßige Dienstbesprechung Straßenverkehrsordnung (StVO) des Regierungspräsidiums Stuttgart mit den Straßenverkehrsbehörden im Regierungsbezirk stattgefunden. Da parallel an diesem Tag in Leonberg die örtliche Verkehrsschau stattfand, konnte dieses Mal kein Vertreter von Ordnungsamt / Verkehrsbehörde teilnehmen. Das Protokoll wurde uns jedoch heute übersandt. Unter TOP 3.2, 3.3 wird ausgeführt:</p> <p><u>3.2 Verkehrsrechtliche Anordnungen / Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen (30 km/h bzw. 40 km/h)</u> Bei verkehrsrechtlichen Anordnungen zur Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen ist regelmäßig die Zustimmung des Regierungspräsidiums erforderlich.</p> <p><i>Neben der Zusendung eines geeigneten Plans, aus dem die betroffenen Wohngebäude (bei gemischter Gebäudenutzung auch die Stockwerksbeurteilung) sowie die geforderten Geschwindigkeitsbeschränkungen hervorgehen, sollen die SVB künftig stets zu folgenden Punkten Stellung nehmen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Ist in absehbarer Zeit eine Belagssanierung vorgesehen oder ggf. nahezu rückliegend erfolgt? - Sind LSA-Werterhöhungen - sofern vorhanden - berücksichtigt? - Ist ÖPNV auf der Straße vorhanden bzw. wie wirkt sich die Geschwindigkeitsbeschränkung auf den ÖPNV aus? - Gibt es Verlagerungsfragstellungen bei Anordnung T 30? (Gutachter erforderlich) - Sind die betroffenen Gebäude alles Wohngebäude? Gegebenenfalls ist eine stockwerksbezogene Berechnung notwendig. - Wie groß ist die Verkehrsbedeutung der zu beschränkenden Straße und kommen Alternativen in Betracht (z.B. nur nachts T 30 oder ganztags T 40)? - Liegen Ergebnisse über den SV-Anteil vor? - Liegen Erkenntnisse zur V 85 vor? <p><i>Lärmschutzmaßnahmen sind grundsätzlich auch dann denkbar, wenn die Lärmgrenzwerte nicht überschritten wurden; eine Güterabwägung wird in jedem Fall durchgeführt.</i></p> <p><i>Bei Überschreitung der Lärmgrenzwerte besteht für die SVB eine Pflicht zum Handeln. Da der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags eine entsprechende Vorlaufzeit benötigt, kann zunächst mit anderen Regelungen, z.B. über die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung, reagiert werden. Diese Regelungen sind zeitlich bis zum Einbau des lärmindernden</i></p>	<p>Durch die o. g. Ausführungen wird die bereits mehrfach vom Ordnungsamt / Verkehrsbehörde getroffene Aussage bestätigt. Auch durch die erhobenen Daten entsteht keinesfalls eine automatische Verpflichtung der Verkehrsbehörde zur Anordnung einer Temporeduktion.</p> <p>Vielmehr ist eine eigene Güterabwägung in der Gesamtschau nötig.</p> <p>Dazu kommt die nun in o. g. Protokoll erneut deutlich verlangte Zustimmung des RP bei einer etwaigen Geschwindigkeitsreduktion rein aus Lärmschutzgründen. Bei den gemeinsam erörterten Bereichen M1-1 bis M1-3 ist u. E. eine Zustimmung wohl relativ wahrscheinlich, muss aber eben dennoch vom RP eingeholt werden. Bei den weiteren Bereichen dürfte eine Zustimmung u. E. eher schwierig zu erreichen sein.</p>	<p>Kenntnisnahme, Berücksichtigung</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p><i>Belages zu befristen.</i> <i>Wichtig: Im Bestand von T 30-Regelungen aus Lärmschutzgründen muss nach dem Einbau von lärmindernden Asphaltdeckschichten künftig eine neue Lärmwertberechnung durchgeführt werden.</i></p> <p><u>3.3 Problematiken bei Lärmaktionsplänen</u> <i>Bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen treffen Städte und Gemeinden oft schon während der ersten Planaufstellungen aufgrund der von Ingenieurbüros erhobenen Daten (Lärmbelastung / Lärmkarten von Umgebungsplänen) Aussagen über 30 km/h bzw. 40 km/h-Beschränkungen oder Sperrungen für Lkw-Durchgangsverkehr und veröffentlichen diese vorschnell in der örtlichen Presse.</i> <i>Die in den Lärmaktionsplänen empfohlenen Regelungen sind jedoch für die Straßenverkehrsbehörden nicht verpflichtend; es hat eine Güterabwägung / Bewertung im Rahmen einer Gesamtschau nach oben genannten Kriterien (siehe Nr. 3.2) zu erfolgen.</i> <i>Wichtig: Alle verkehrsrechtlichen Maßnahmen aus Lärmschutzgründen bedürfen der Zustimmung des Regierungspräsidiums."</i></p> <p>Durch die o. g. Ausführungen wird die bereits mehrfach vom Ordnungsamt / Verkehrsbehörde getroffene Aussage bestätigt. Auch durch die erhobenen Daten entsteht keinesfalls eine automatische Verpflichtung der Verkehrsbehörde zur Anordnung einer Temporeduktion. Vielmehr ist eine eigene Güterabwägung in der Gesamtschau nötig. Dazu kommt die nun in o. g. Protokoll erneut deutlich verlangte Zustimmung des RP bei einer etwaigen Geschwindigkeitsreduktion rein aus Lärmschutzgründen. Bei den gemeinsam erörterten Bereichen M1-1 bis M1-3 ist u. E. eine Zustimmung wohl relativ wahrscheinlich, muss aber eben dennoch vom RP eingeholt werden. Bei den weiteren Bereichen dürfte eine Zustimmung u. E. eher schwierig zu erreichen sein.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen Jürgen Beck Leiter des Ordnungsamtes</p>		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
2	<p>Stadt Renningen Abteilung Baurecht und Umwelt Schreiben vom 23.11.2015</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, die Stadt Renningen hat zu dem Entwurf des Lärmaktionsplanes Leonberg 2015 keine Anregungen oder Bedenken vorzubringen. Vielen Dank für die Beteiligung am Verfahren.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>		Kenntnisnahme
3	<p>Verband Region Stuttgart Schreiben vom 30.11.2015</p> <p>Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Lärmaktionsplans für die Stadt Leonberg in der Beschlussfassung vom 13. Oktober 2015</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, für die Beteiligung des Verbandes Region Stuttgart an der Lärmaktionsplanung für die Stadt Leonberg danken wir Ihnen sehr. Die im Entwurf zum Lärmaktionsplan in der Beschlussfassung vom 13. Oktober 2015 vorgeschlagenen Maßnahmen stehen mit den Festlegungen des Regionalplans in Einklang oder betreffen regionalplanerische Belange nicht. Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>		Kenntnisnahme

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
4	<p>Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Südwest, Bahnhofstraße 5, 76137 Karlsruhe Schreiben vom 01.12.2015</p> <p>Lärmaktionsplanung Leonberg 2015; Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Lärmaktionsplans</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>die Deutsche Bahn AG, OB Immobilien, als von der OB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme als Träger öffentlicher Belange zum o.g. Verfahren.</p> <p><u>Gegen den o.g. Lärmaktionsplan bestehen aus eisenbahntechnischer Sicht hinsichtlich der TöB-Belange keine Einwendungen, wenn folgende Hinweise und Anregungen beachtet werden:</u></p> <p>Durch Leonberg verläuft die Bahnstrecke 4810 Stuttgart-Zuffenhausen - Calw Süd. Hierbei handelt es sich um eine planfestgestellte Haupteisenbahnstrecke des Bundes. Bestandsstrecken unterliegen nicht der Verkehrslärmschutzverordnung und von daher besteht- anders als bei Neu- und Ausbaustrecken - kein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz.</p> <p>Seit dem 1. Januar 2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig.</p> <p>Im Folgenden möchten wir Ihnen Informationen zum derzeitigen Stand der Lärminderungsbestrebungen des Bundes und der Deutschen Bahn für den Bereich Leonberg an die Hand geben.</p> <p><u>Lärmsanierungsprogramm des Bundes:</u> Für Bestandsstrecken gibt es das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms wurden seit 1999 bundesweit 3.700 Kilometer Bahnstrecken- abschnitte als sanierungswürdig eingestuft. Bis Ende 2014 wurden aus diesem Programm bereits ca. 1.400 Kilometer aktiv (Lärmschutzwände und -wälle) oder passiv (Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter etc.) lärmsaniert Die zeitliche Dauer der weiteren Umsetzung wird von den jährlich bereitgestellten Bundeshaushaltsmitteln bestimmt.</p> <p>Leonberg ist in das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufgenommen. Allerdings mit niedriger Priorität und von daher noch ohne definierten Zeithorizont. Art und Umfang der Lärmsanierungsmaßnahmen stehen noch nicht fest. Diese ergeben sich erst später durch die noch durchzuführenden Schallgutachten. Im Lärmsanierungsprogramm können zudem nur Gebäude begünstigt werden, die vor dem 01.04.1974 (Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) errichtet wurden.</p>	<p>Die Deutsche Bahn AG geht nicht auf die konkreten Umstände und die in der Lärmaktionsplanung geforderten Lärmschutzmaßnahmen in Leonberg ein. Stattdessen werden die bekannten und mittelfristig kaum wirksamen laufenden Bundesprogramme zur Lärminderung vorgestellt.</p> <p>Leonberg und Ditzingen sind Nachbarkommunen und liegen an derselben Bahnlinie. Die Stadt Ditzingen hat Lärmschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand und der Förderung von Lärmschutzfenstern erhalten Leonberg wird auf unbestimmte Zeit vertröstet. Dieses Vorgehen erscheint im Gegensatz zu den Behauptungen der Bahn AG für die Leonberger Einwohner nicht strukturiert und nachvollziehbar. Bei der hohen Zahl von sehr stark Betroffenen wird gefordert auch in Leonberg Lärmschutzmaßnahmen der Bahn kurzfristig umzusetzen. Die Bahn wird aufgefordert ein die entsprechenden Maßnahmen durchzuführen und hierfür eine Zeitplanung vorzulegen.</p>	<p>Zurückweisung der unzureichenden und unkonkreten Stellungnahme.</p> <p>Aufforderung zu einer Nachbesserung der Stellungnahme unter Berücksichtigung der sehr hohen Belastungen durch Bahnlärm.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Wir weisen auch nochmals darauf hin, dass auf die Bundesmittel aus dem Lärmsanierungsprogramm kein Rechtsanspruch besteht. Da im Lärmsanierungsprogramm bundesweit zunächst diejenigen Streckenabschnitte saniert werden, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und bei denen besonders viele Einwohner betroffen sind, können Lärmsanierungsmaßnahmen für Leonberg nach derzeitiger Einschätzung frühestens in 4 bis 8 Jahren erfolgen.</p> <p><u>Weitere Lärminderung durch Flüsterbremsen an Güterzügen:</u> Bund und Deutsche Bahn haben sich zum Ziel gesetzt, vom Schienenverkehr ausgehenden Lärm bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2000 zu halbieren. Neben der gesetzlichen Lärmvorsorge für Neubaustrecken und der freiwilligen Lärmsanierung des Bundes für Bestandsstrecken ist insbesondere die Umrüstung der Güterwagen auf "Flüsterbremsen" ein wichtiger Baustein, um dieses Ziel zu erreichen.</p> <p>Während Personenzüge seit längerem fast nur noch mit lärmarmen Scheibenbremsen verkehren, waren Güterwagen bis vor wenigen Jahren ausnahmslos mit sogenannten Grauguss- Klotzbremsen ausgerüstet. Dieses Bremssystem raut die Radlaufflächen auf und verursacht über das laute Rollgeräusch einen Großteil des Schienenlärms aus dem Güterverkehr. Neue Verbundstoffbremssohlen, sogenannte "Flüsterbremsen", reduzieren das Vorbeifahrgeräusch von Güterzügen um etwa 10 db(A), was einer Halbierung des Lärms entspricht. Dies kommt allen Anwohnern zugute.</p> <p>In den letzten Jahren wurden von der DB AG neue Güterwagen nur noch mit Verbundstoff bremssohle beschafft. <u>Der vorhandene Fuhrpark wird von der DB seit Anfang 2014 sukzessive umgerüstet, mit dem Ziel, dass bis zum Jahr 2020 auch alle ca. 60.000 DB-Bestandsgüterwagen mit "Flüsterbremsen" fahren.</u> Der Fokus liegt zudem darauf, jeweils ganze Züge aus um- gerüsteten Wagen zusammenzustellen, so dass gleich zu Beginn der Umrüstungsphase ein hörbarer Effekt erzielt wird. Auch die anderen inländischen und ausländischen Wagenhalter werden von Bund und Bahn dazu angehalten, ihre ca. 120.000 in Deutschland verkehrenden Güterwagen umzurüsten. Anreiz bieten derzeit Fördersysteme und das lärmabhängige Trassenpreissystem. Seit dem 09.12.2012 übernimmt der Bund bis zu 50% der Umrüstungskosten. Seit dem 01.06.2013 erhebt die DB Netz AG zudem erhöhte Trassenpreise für laute Züge, um alle Wagenhalter aus ganz Europa, die das deutsche Streckennetz befahren, verstärkt zu einer Umrüstung auf die "Flüsterbremse" zu bewegen. Von dem Effekt der "Flüsterbremse" wird daher auch die Stadt Leonberg in den nächsten Jahren zunehmend profitieren.</p> <p>Wir bitten Sie, uns die Abwägungsergebnisse zu gegebener Zeit zuzusenden und an weiteren Verfahren zu beteiligen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen, Deutsche Bahn AG</p>		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
5	<p>Regierungspräsidium Stuttgart, Straßenwesen und Verkehr, Postfach 800709, 70507 Stuttgart Mail vom 10.12.2015</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, mit o.g. E-Mail haben Sie zum Lärmaktionsplan (LAP) der Stadt Leonberg im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Vertreter öffentlicher Belange das Regierungspräsidium Stuttgart um Stellungnahme gebeten.</p> <p>Nach Prüfung der entsprechenden Unterlagen können wir zum Entwurf des Lärmaktionsplans Folgendes mitteilen:</p> <p>1. M1-1 Feuerbacher Straße (alte B 295) 1.1 Tempo 30/40, ggf. nur nachts</p> <p>Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen obliegen innerhalb der genannten Bereiche der unteren Straßenverkehrsbehörde. Darüber hinaus ist für verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Lärmschutzgründen auf allen Straßen die Zustimmung des Regierungspräsidiums erforderlich. Für die Beurteilung der Lärmsituation an bestehenden Straßen sind die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 heranzuziehen. Rechtsgrundlage für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm ist § 45 Abs. 1 b Nr. 5 i.V.m. § 45 Abs. 9 StVO. Bei einer Überschreitung der Werte um 3 dB(A) bzw. ab 73/63 dB(A) 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 vertretbar erscheint. Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel möglichst unter den o.g. Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden (Ziff. 2.2 Lärmschutz-Richtlinien-StV). Zur genaueren Prüfung vor der endgültigen Zustimmung wird noch eine ergänzende Stellungnahme zu folgenden Aspekten benötigt: Bewertung von Verdrängungseffekten aufgrund von Verkehrsbeschränkungen, Auswirkungen auf die Luftreinhaltung, Verkehrsbedeutung der Straße (ggf. T 40?), Beeinträchtigung ÖPNV, Aufwand zur Anpassung von Lichtsignalanlagen, Probleme der Akzeptanz der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer. Wurden ggf. Neubelagsarbeiten berücksichtigt (vgl. Anlage: Schreiben des MVI vom 17.07.2015, Az.: 2-3945.40/90), liegen Erkenntnisse zur V 85 vor?</p> <p>Nach cursorischer Prüfung der vorliegenden Planung erscheint die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts im Verlauf der B 295 möglich, weil es im Bereich der Feuerbacher Straße nachts und</p>	<p>Das Regierungspräsidium Stuttgart legt ausführlich die gesetzlichen Rahmenbedingungen für verkehrsrechtliche Anordnungen dar. Dabei werden die in den verschiedenen Maßnahmenbereichen vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Es müssen jedoch alle relevanten Umstände des Einzelfalls berücksichtigt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme/Berücksichtigung</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>(teilweise auch tags) zu deutlichen Überschreitungen kommt. Das endgültige Bewertungsergebnis bleibt abzuwarten, um konkret festzulegen, für welchen Streckenabschnitt die Ausweitung des Tempo 30- bzw. Tempo 40-Bereichs – je nach Abwägungsergebnis - in Betracht kommt.</p> <p>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. lärmarmen Straßenbelag, Ortsumfahrung) denkbar, um eine sofortige und spür-bare Entlastung für die Anwohner erreichen zu können.</p> <p><u>1.2 Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung</u> Der genannte Abschnitt befindet sich in der Baulast der Stadt Leonberg bzw. geht diese durch die anstehende Abstufung auf die Stadt Leonberg über. Die Prüfung hinsichtlich Erfordernis bzw. Eignung der Einbringung eines lärm-optimierten Asphalts im Rahmen von Erhaltungs-/Sanierungsmaßnahmen obliegt insofern nicht mehr dem Regierungspräsidium Stuttgart. Zur Förderfähigkeit siehe Anmerkungen unter Ziff. 1.4.</p> <p><u>1.3 Bauliche Umgestaltung der Fahrbahnrandbereiche</u> Eine Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Stuttgart für diese Maßnahmen ist nach der Abstufung der B 295 nicht mehr gegeben. Im Falle der Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h werden Fahrradschutzstreifen generell nicht für erforderlich gehalten. Zudem ist der Lärmschutzeffekt eher fraglich bzw. es ist im Lärmaktionsplan nicht hinlänglich belegt, inwiefern die vorgeschlagenen Radverkehrsmaßnahmen wesentlich zu einer Lärmreduzierung beitragen. Verbesserungen für den Radverkehr sind unabhängig davon gleichwohl zu befürworten.</p> <p><u>1.4 Lärmschutzfensterprogramm</u> Die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen Straßen richtet sich bei Übergang der Straßenbaulast auf die Stadt Leonberg bzw. bei bereits bestehender städtischer Straßenbaulast entsprechend den Bestimmungen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG). Ein entsprechendes Antragsverfahren ist nach Ziff. 3.1.6 i.V.m. Ziff. 7.3 der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur</p>		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Durchführung des Landesgemeindefinanzierungsgesetzes für den Kommunalen Straßenbau (VwV-LGVFG KStB) vom 20. Dezember 2013 über Abteilung 4/Referat 42 beim Regierungspräsidium Stuttgart einzuleiten. Zur Förderfähigkeit einer Maßnahme bedarf es der Umsetzung innerhalb desselben innerörtlichen Straßenzuges. Es besteht eine grundsätzliche Bagatellgrenze in Höhe von 100.000,- € an zuwendungsfähigen Kosten, die Förderquote ist auf 50% dieser Kosten begrenzt. Bei passiven Lärmschutzmaßnahmen beträgt die Bagatellgrenze 50.000,- €. Zudem sind die zuwendungsfähigen Kosten auf 75% der tatsächlichen Aufwendungen beschränkt.</p> <p><u>2. M1-2 Grabenstraße (alte B 295)</u> <u>2.1 Tempo 30/40, nur nachts</u> Siehe oben Ziff. 1.1. Nach cursorischer Prüfung der vorliegenden Planung erscheint die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts nachts im Verlauf der Grabenstraße möglich, weil es nachts zu deutlichen Überschreitungen kommt. Das endgültige Bewertungsergebnis bleibt abzuwarten, um konkret festzulegen, für welchen Streckenabschnitt die Ausweitung des Tempo 30- bzw. Tempo 40-Bereichs – je nach Abwägungsergebnis - in Betracht kommt.</p> <p>2.2 Lärmschutzfensterprogramm Siehe oben Ziff. 1.4.</p> <p>3. M1-3 Eltinger Straße einstreifiger Abschnitt (alte B 295) <u>3.1 Tempo 30/40, nur nachts</u> Siehe oben Ziff. 1.1. Nach cursorischer Prüfung der vorliegenden Planung erscheint die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts nachts im Verlauf der Eltinger Straße möglich, weil es nachts zu deutlichen Überschreitungen kommt. Das endgültige Bewertungsergebnis bleibt abzuwarten, um konkret festzulegen, für welchen Streckenabschnitt die Ausweitung des Tempo 30- bzw. Tempo 40-Bereichs – je nach Abwägungsergebnis - in Betracht kommt.</p> <p>3.2 Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung Siehe oben Ziff. 1.2.</p> <p>3.3 Bauliche Umgestaltung der Fahrbahnrandbereiche Siehe oben Ziff. 1.3.</p> <p>3.4 Lärmschutzfensterprogramm Siehe oben Ziff. 1.4.</p>		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
4.	<p><u>M1-4 Eltinger Straße zweistreifiger Abschnitt (alte B 295)</u> 4.1 Bauliche Umgestaltung der Fahrbahnrandbereiche Nach erfolgter Umwidmung entfällt auch im gegenständlichen Bereich die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Stuttgart.</p> <p>4.2 Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung Siehe oben Ziff. 1.2.</p> <p>4.3 Lärmschutzfensterprogramm Siehe oben Ziff. 1.4.</p> <p>5. <u>M1-5 Brenner Straße (alte B 295)</u> 5.1 Bauliche Umgestaltung der Fahrbahnrandbereiche Siehe oben Ziff. 4.1.</p> <p>5.2 Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung Siehe oben Ziff. 1.2.</p> <p>5.3 Lärmschutzfensterprogramm Siehe oben Ziff. 1.4.</p> <p>6. <u>M2 Kernstadt Leonberg: Stuttgarter Straße</u> 6.1 Lärmschutzfensterprogramm Siehe oben Ziff. 1.4.</p> <p>7. <u>M3 Kernstadt Leonberg: Bahnhofstraße</u> 7.1 Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung Siehe oben Ziff. 1.2.</p> <p>7.2 Bauliche Umgestaltung der Fahrbahnrandbereiche Die Straßenbaulast obliegt der Stadt Leonberg. Es besteht keine Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Stuttgart für die Umsetzung der Maßnahme.</p> <p>7.3 Lärmschutzfensterprogramm Siehe oben Ziff. 1.4.</p> <p>8. <u>M4 Kernstadt Leonberg: südl. Leonberger Straße / westl. Glems- eckstraße</u> 8.1 Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung</p>		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>nierung Siehe oben Ziff. 1.2.</p> <p>8.2 Bauliche Umgestaltung der Fahrbahnrandbereiche Siehe oben Ziff. 7.2.</p> <p>8.3 Lärmschutzfensterprogramm Siehe oben Ziff. 1.4.</p> <p><u>9. M5 Kernstadt Leonberg: Römerstraße</u> 9.1 Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung Siehe oben Ziff. 1.2.</p> <p>9.2 Lärmschutzfensterprogramm Siehe oben Ziff. 1.4.</p> <p><u>10. M6 Kernstadt Leonberg: Neue Ramtelstraße</u> 10.1 Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung Siehe oben Ziff. 1.2.</p> <p><u>11. M7 Gebersheim: Kreuzung Alte Dorfstraße, Höfinger Straße, Engelbergstraße</u> 11.1 Lärmschutzfensterprogramm Siehe oben Ziff. 1.4.</p> <p>11.2 Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung Siehe oben Ziff. 1.2.</p> <p>11.3 Bauliche Umgestaltung der Fahrbahnrandbereiche Siehe oben Ziff. 7.2.</p> <p><u>12. M8 Höfingen: Pforzheimer Straße</u> 12.1 Bauliche Umgestaltung der Fahrbahnrandbereiche Siehe oben Ziff. 7.2 sowie bez. Tempo 30 und den vorgeschlagenen Radverkehrsmaßnahmen Ziff. 1.3.</p> <p>12.2 Ausweitung Tempo 30/40, ggf. zeitlich beschränkt oder nur nachts Siehe oben Ziff. 1.1.</p>		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>Nach cursorischer Prüfung der vorliegenden Planung erscheint die Ausweitung des Tempo-30/40-Bereichs nach Westen zumindest zur Nachtzeit möglich, weil es im Verlauf der Pforzheimer Straße nachts zu deutlichen Überschreitungen kommt.</p> <p>Die Tageswerte sind teilweise überschritten, teils liegen sie knapp unter 70 dB(A), so dass sich momentan zur Umsetzung noch keine Aussage treffen lässt, sondern das endgültige Bewertungsergebnis abzuwarten bleibt. Erst nach erfolgter Abwägung kann festgelegt werden, für welchen Streckenabschnitt die Ausweitung des Tempo 30- bzw. Tempo 40-Bereichs auch tagsüber in Betracht kommt.</p> <p>12.3 Sanierung „Pforzheimer Straße“ und „Am Schlossberg“ Siehe oben Ziff. 1.2.</p> <p>12.4 Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung Siehe oben Ziff. 1.2.</p> <p>12.5 Lärmschutzfensterprogramm Siehe oben Ziff. 1.4.</p> <p>Für eventuell erforderliche Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Mit freundlichen Grüßen Gez. Andreas Hollatz</p> <p>Anlage: MVI: Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärmindernden Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich.</p>		

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
6	<p>Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung Wirtschaft und Infrastruktur, Postfach 8007009, 70507 Stuttgart Schreiben vom 04.01.2016 Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>das Regierungspräsidium Stuttgart nimmt als höhere Raumordnungsbehörde zu der vorbezeichneten Planung wie folgt Stellung: Unter raumordnerischen Gesichtspunkten bestehen keine Bedenken oder Anregungen. Mit freundlichen Grüßen gez. Rosa Zell</p>	keine Bedenken	Kenntnisnahme
7	<p>Stadtverwaltung Ditzingen, Abteilung Grünordnung und Umwelt Am Laien 1, 71254 Ditzingen Mail vom 16.12.2015</p> <p>Sehr geehrter Herr Rosenbauer,</p> <p>vielen Dank für die Information über den Entwurf des Lärmaktionsplans Leonberg 2015 und für die Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme. Wir nehmen den Entwurf Ihrer Lärmaktionsplanung zur Kenntnis. Aus unserer Sicht sind Belange der Stadt Ditzingen nicht betroffen. Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Anton Schühle Abteilungsleiter Grünordnung und Umwelt</p>	nicht betroffen	Kenntnisnahme
8	<p>Bürgermeisteramt Magstadt, Postfach 1161, 71102 Magstadt Schreiben vom 07.12.2015</p> <p>"Lärmaktionsplan Leonberg 2015" hier: Stellungnahme der Gemeinde Magstadt im Beteiligungsverfahren</p> <p>Sehr geehrter Herr Rosenbauer, wir möchten uns für die Beteiligung beim Beteiligungsverfahren zum Lärmaktionsplan Leonberg 2015 bedanken. Von Seiten der Gemeinde Magstadt werden keine Bedenken und Anregungen vorgebracht. Mit freundlichen Grüßen</p>	keine Bedenken	Kenntnisnahme

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
9	<p>Stadtverwaltung Leonberg, Tiefbauamt, Abt. Straßenbau Mitteilung vom 07.01.2015</p> <p>Keine Einwände, die Belange der Straßenbauabteilung wurden bereits berücksichtigt.</p>	keine Einwände	Kenntnisnahme
10	<p>Stadtwerke Leonberg, Bereich ÖPNV Mail vom 23.12.2015</p> <p>Sehr geehrter Herr Rosenbauer, anbei die Stellungnahme der Stadtwerke- Bereich ÖPNV- zur Lärmaktionsplanung 2015:</p> <p><u>1. zu den Punkten M1- 1, M1- 2, M1- 3 und M 8 des Entwurfs:</u> Derzeit sind die Umlaufzeiten der Buslinien durch bereits umgesetzte bauliche Maßnahmen und Temporeduzierungen (auch in anderen Städten, die von den Linien durchfahren werden) gerade noch so einzuhalten. Wir mussten in diesem Jahr aber auch schon auf Teilstrecken Linienverkürzungen vornehmen, um die Umlaufzeiten und den S-Bahn-Anschluss weiterhin zu gewährleisten. Von daher gesehen ist jede weitere Ausweisung einer Strecke mit Tempo 30 für den Buslinienverkehr nicht förderlich. Wenn die Umlaufzeiten nicht mehr eingehalten werden können, müssen entweder die Taktzeiten, sprich das Fahrtenangebot, reduziert oder, um den Takt beizubehalten, zusätzliche Busse eingesetzt werden. Diese Zusatzbusse müssten dann von den Stadtwerken finanziert werden. Vor Umsetzung einer Temporeduzierung (auch wenn nur nachts, sprich zeitlich begrenzt) sind die Stadtwerke deshalb vorab anzuhören, da wir eine Stellungnahme der betroffenen Verkehrsunternehmen aus oben genannten Gründen unbedingt einholen müssen.</p> <p><u>2. zu den Punkten M1-4, M1- 5 , M3 des Entwurfs:</u> Das Linienbusaufkommen in der Eltinger Straße, in der Brenner Straße und Bahnhofstraße ist sehr hoch. Falls bauliche Umgestaltungen, welcher Art auch immer, vorgenommen werden sollten, sind diese mit den Stadtwerken vorab abzustimmen.</p> <p>Für Fragen Ihrerseits stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung. Mit freundlichen Grüßen Ralf Sperandio</p>	Die Fahrplangestaltung und Linienführungen müssen sich den gegebenen Verkehrsbedingungen des Straßennetzes anpassen. Die weitere Konkretisierung der Maßnahmen wird in Abstimmung/im Benehmen mit den Stadtwerken erfolgen. Gegebenenfalls können Maßnahmen parallel zu Fahrplanwechseln umgesetzt werden.	Kenntnisnahme/Berücksichtigung

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
11	<p>Stadtverwaltung Leonberg, Abteilung Finanzen, Grundstücksverkehr und Forst Mail vom 04.01.2016</p> <p>Sehr geehrter Herr Rosenbauer, den Inhalten des Lärmaktionsplans Leonberg 2015 kann aus Sicht des Kämmereiamts generell zugestimmt werden. Stehen konkrete Maßnahmen zur Umsetzung an, ist unbedingt Punkt 15 auf Seite 47 des Lärmaktionsplans vorzeitig zu beachten. Die Maßnahme ist rechtzeitig auf Förderfähigkeit nach der VwV-LGVFG zu prüfen und mit dem Kämmereiamt abzustimmen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen Michael Neukamm</p>	<p>Abstimmung mit der Kämmerei erforderlich, Maßnahmen sind jeweils auf Förderfähigkeit zu prüfen.</p>	<p>Kenntnisnahme/Berücksichtigung</p>
12	<p>Landkreis Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen Schreiben vom 15.12.2015</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, für die Beteiligung an der o. g. Lärmaktionsplanung bedanken wir uns und nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Immissionsschutz Die Lärmkartierung der LUBW aus dem Jahr 2012 beinhaltet die Hauptverkehrsstraßen mit einer Belastung von mindestens 8.200 Kfz/Tag. Von Seiten des Immissionsschutzes wird begrüßt, dass der Gemeinderat der Stadt Leonberg beschlossen hat, alle Straßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 6.000 Kfz/Tag in die Lärmaktionsplanung einzubeziehen.</p> <p><u>Innerortsstraßen:</u> Im Ergebnis ist erkennbar, dass die Betroffenheiten insbesondere entlang der innerörtlichen Straßen ausgeprägt sind. Wir regen an, die Kartierungsergebnisse / Maßnahmenkataloge auch im Hinblick auf aktuelle und zukünftige Bebauungspläne und Überplanungen (z. B. innerörtliche Nachverdichtungen), insbesondere bei Wohnbebauungen, soweit nicht bereits geschehen, zu berücksichtigen.</p> <p><u>Schieneverkehr:</u> Auch wenn Lärmschutzmaßnahmen entlang der Schienenstrecke Korntal – Renningen – Magstadt im Rahmen der Lärmsanierung frühestens im Zeitraum zwischen 2023 - 20128 realisierbar sein werden, begrüßen wir die ausführliche Aufbereitung im aktuellen Lärmaktionsplan der Stadt Leonberg.</p> <p>Wir regen an bei der künftigen Bauleitplanung - insbesondere bei heranrückender Wohnbebauung an den betroffenen Schienenverkehrsweg - die Erkenntnisse aus der Kartierung des Schienenverkehrs einfließen zu lassen</p>	<p>Das Landratsamt begrüßt ausdrücklich die Berücksichtigung des Straßennetzes ab 6.000 Kfz/Tag.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung bezieht sich auf die aktuelle Lage und wird im Abstand von 5 Jahren erstellt. Insofern besteht kein Anlass ihn an Prognosen auszurichten zumal relevante Pläne von erheblichem Ausmaß im Moment nicht absehbar sind.</p> <p>Im Rahmen der Bebauungsplanung wird Straßen- und Schienenlärm in Form von Gutachten und entsprechenden Maßnahmen berücksichtigt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Zurückweisung</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	<p>und über diesen Weg Lärmkonflikte zu minimieren. Das selbige empfehlen wir im Falle sich überlagernden Straßen mit Schienenverkehrslärm zu beachten.</p> <p>Gesundheitsamt Bei der Veranstaltung „Umwelttoxikologisches Kolloquium – Gesundheitliche Wirkung von Lärm“ am 20.02.2008 beim Regierungspräsidium Stuttgart – Landesgesundheitsamt - wurden die folgenden Punkte angesprochen.</p> <p>Das Gesundheitsamt Böblingen empfiehlt dringend, diese bei den geplanten Lärminderungsmaßnahmen bzw. im Maßnahmenkatalog zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Epidemiologische Studien haben gezeigt, dass das durch Verkehrslärm verursachte Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen nicht wie früher angenommen bei > 65 dB(A), sondern schon ab 60 dB(A) vorhanden ist. Besonders Männer sind nach diesen Aussagen auf ruhigen Schlaf angewiesen. Es wurde beobachtet, dass Hypertonie bei nächtlichem Verkehrslärm ab 50-55 dB(A) stark zunimmt. • Ebenfalls bei dieser Veranstaltung wurde Bezug auf die 16. BImSchV genommen. Es wurde dargestellt, dass auch Werte unterhalb der dort angegebenen Grenzwerte Auswirkungen auf die Gesundheit haben. Die Lärmwerte der 16. BImSchV basieren auf Untersuchungen, die schon inzwischen schon ca. 30 Jahre alt sind und seither nicht angepasst wurden. • Weiterhin wurde auf dieser Veranstaltung deutlich gemacht, dass Personen, die sich stark belästigt fühlen, ein stark erhöhtes Risiko an Hypertonie oder Herzinfarkt zu erkranken haben. Kinder reagieren, anders als Erwachsene, eher mit Atemwegserkrankungen auf Lärmstörungen. Der Grund hierfür ist noch nicht bekannt. <p>Das Gesundheitsamt Böblingen schließt sich diesen neueren Erkenntnissen an und empfiehlt, diese im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen.</p> <p>Straßenbau</p> <p>Sollten bauliche Maßnahmen an Kreisstraßen notwendig werden, sind diese im Detail mit dem Amt für Straßenbau abzustimmen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Nach unserer Kenntnis existiert momentan noch keine geeignete Rechenvorschrift zur sinnvollen Addition von Bahn- und Verkehrslärm, dies hat uns das Landratsamt auf Rückfrage auch bestätigt.</p> <p>Die gewählten Auslösewerte sollen beibehalten werden.</p> <p>Baumaßnahmen werden mit dem Amt für Straßenbau abgestimmt.</p>	<p>Zurückweisung</p> <p>Berücksichtigung</p>

Beschlussvorlage 2016/067, Anlage 3

Lärminderungsplan Leonberg: Resolution zur Lärminderung

Der Leonberger Gemeinderat beschließt ein integriertes Konzept zur Lärminderung in Leonberg. Die nachfolgend genannten Maßnahmen finden zukünftig bei Angemessenheit des entstehenden technischen und finanziellen Aufwands entsprechende Anwendung (Abwägungsgrundsatz). Zur verbesserten Interessensvertretung wird bei überörtlichen Sachverhalten eine Kooperation mit benachbarten Kommunen und sonstigen Institutionen angestrebt.

Straßenverkehr

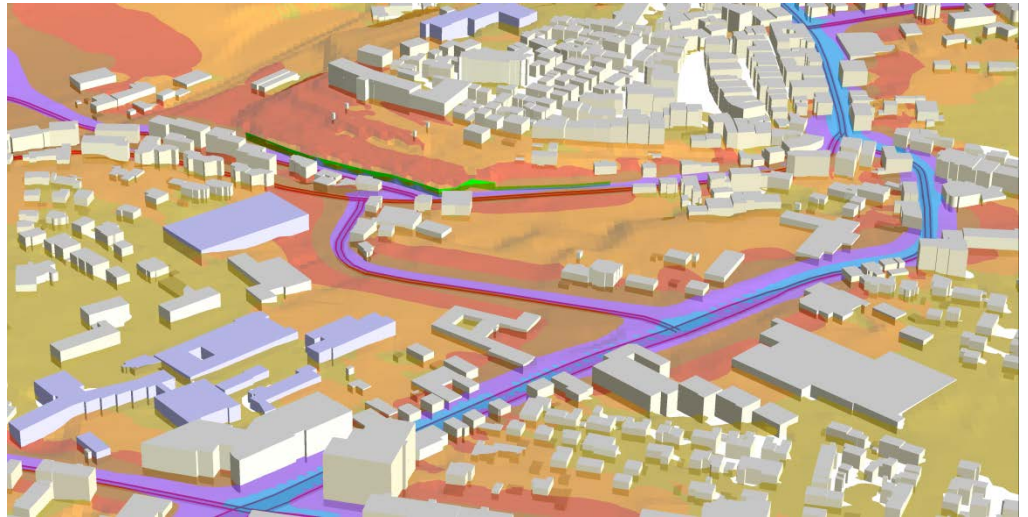
1. Die Stadt Leonberg wird in enger Abstimmung mit den Nachbarkommunen beim Regierungspräsidium aktiv auf die Einführung eines durchgehenden Tempolimits von 80 („Baustellenbetrieb“) bzw. 100 km/h („Normalbetrieb“) auf den Leonberger Autobahnabschnitten drängen. Hierzu wird eine regelmäßige Kontrolle (tags und nachts) durch stationäre und mobile Blitzer gefordert.
2. Die lärmindernde Wirksamkeit des Flüsterasphalts (OPA) auf der Autobahn muss regelmäßig durch Messungen mit einem Schallmessanhänger oder einem Torusmessgerät durch die Straßenbaubehörde überprüft werden.
Diese Messmethode kann die im Laufe der Jahre nachlassende schallschluckende Wirkung von Straßenbelägen darstellen. Hierzu wird die Stadtverwaltung das Regierungspräsidium alle 5 Jahre auffordern. Gleichzeitig soll jeweils eine Überprüfung aller weiteren maßgeblichen Parameter des Lärmschutzes erfolgen. Relevant sind dabei insbesondere die Verkehrszahlen.
3. Die Stadt Leonberg wird bei Fahrbahnerneuerungen auf den innerörtlichen Straßen lärmoptimierten Asphalt einbauen, sofern dies bautechnisch und lärmtechnisch sinnvoll erscheint und keinen unverhältnismäßigen Mehraufwand bedeutet. Im Regelfall soll entsprechend der Belastung ein SMA 8 oder AC 8, eingesetzt werden, der rechnerisch eine Pegelminderung von 2 dB(A) bei Geschwindigkeiten von 30 km/h bis 50 km/h bewirkt.
4. Bei weiteren Ausbau- und Umbaumaßnahmen überörtlicher Verkehrswege, auch in der Region, wird die Stadt Leonberg auf die Berücksichtigung von Fernwirkungen, die Durchführung von regulären Planfeststellungsverfahren und die Berücksichtigung langfristiger Verkehrsprognosen bestehen. Wegen der bereits bestehenden hohen Belastung Leonbergs mit verschiedenen Lärmarten wird ein zusätzlicher Sicherheitspuffer gefordert, der über den gesetzlichen Mindestschutz hinaus geht und die Mehrfachbelastung berücksichtigt.
5. Es erfolgt innerorts eine regelmäßige Kontrolle der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch mobile Blitzer und ein verstärkter Einsatz von Speeddisplays durch die Ortspolizeibehörde in Leonberg.
6. In regelmäßigem Abstand wird eine Karte mit den aktuellen Verkehrszahlen der Leonberger Hauptverkehrsstraßen veröffentlicht.
7. Das bestehende LKW-Durchfahrtsverbot der Umweltzone Leonberg-Hemmingen soll durch die zuständige Polizeibehörde offensiv überprüft werden.
8. Die Reduzierung der Lärmentwicklung soll an den Quellen erfolgen: Die Fahrzeugindustrie wird aufgefordert, bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge sehr viel stärker durch geeignete Maßnahmen auf eine Lärmreduzierung hinzuwirken.

Bahnverkehr

1. Die Stadt wird die Bahn in enger Abstimmung mit den betroffenen Nachbarkommunen auf eine beschleunigte Umsetzung der im Lärmaktionsplan geforderten Lärmsanierungsmaßnahmen (Besonders überwachtes Gleis, Schienenschmierung, Geschwindigkeitsbeschränkung, Lärmschutzwände) drängen.
2. Bei der Bewertung von Ausbaumaßnahmen außerhalb der Leonberger Gemarkung sollen in Bezug auf Lärmschutzmaßnahmen auch Fernwirkungen, die zu einer Verkehrszunahme in Leonberg führen können (z.B. Änderungen in den Strömen des nationalen Güterverkehrs durch Eröffnung des Gotthardtunnels) berücksichtigt und eingefordert werden.

Sonstige Themen

1. Zur Vermeidung des weiteren Individualverkehrs wird der Umweltverbund, das heißt der Fußgänger- und Radfahrverkehr sowie der ÖPNV durch geeignete Maßnahmen (z.B. weitere Fahrradabstellmöglichkeiten, Ausbau der Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsarten und Carsharing-Modelle etc.) gestärkt. Die E-Mobilität Infrastruktur wird ausgebaut.
2. Bei Neu- und Ersatzbeschaffungen im städtischen Maschinen- und Fuhrpark wird auf eine reduzierte Lärmentwicklung der Geräte geachtet.



Stadt Leonberg

Lärmaktionsplan Stufe 2 - 2016/2017

Entwurf Stand 23.12.2016



Stadt Leonberg
Lärmaktionsplan Stufe 2 – 2016/2017
Entwurf

Projekt Nr.: 14-GS-089

Berichtsdatum: 23. Dezember 2016

Auftraggeber:
Stadt Leonberg

Bearbeiter:
Dipl. Geogr. Jürgen Roth
B.Sc. Svenja Veric

SoundPLAN GmbH
Etwiesenberg 15 | 71522 Backnang
Tel.: +49.7191 / 9144 -0 | Fax: +49.7191 / 9144 -24
www.soundplan.de

I N H A L T

1	EU UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE	2
2	ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG.....	3
3	STADT LEONBERG UND IHRE TEILORTE	3
4	BAULASTTRÄGER VON STRAßEN UND SCHIENEN.....	4
5	WELCHE MÖGLICHEN MAßNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG GIBT ES?	5
6	MAßNAHMEN DER VERGANGENHEIT:	7
7	LÄRMKARTIERUNG.....	9
7.1	Umfang.....	9
7.2	Verkehrsstärken, Geschwindigkeiten und Emissionspegel	10
7.3	Vorhandene Lärmschutzeinrichtungen.....	11
8	BERECHNUNGEN UND LÄRMWERTE.....	11
8.1	Lärmkarten	12
8.2	Statistik	12
9	BERECHNUNG DER LÄRMBELASTUNG NACH DEUTSCHEM RECHT	18
10	MAßNAHMENVORSCHLÄGE	23
11	BETROFFENHEIT UND VOLKSWIRTSCHAFTLICHE KENNZIFFERN	24
12	MAßNAHMENBEREICHE UND -VORSCHLÄGE STRAßENVERKEHR.....	25
13	SCHIENENLÄRM	53
14	ARBEITSSCHRITTE DER LÄRMAKTIONSPLANUNG 2016/17.....	55
15	ZUR INFORMATION - FÖRDERMITTEL DES LANDES.....	56
16	LÄRMMINDERUNGSPROGRAMM.....	56
17	LITERATUR	56
18	INFORMATIONEN IM INTERNET	57

Anhang

1 EU Umgebungslärmrichtlinie

Lärm ist für viele Menschen eines der drängendsten Umweltprobleme. In Deutschland fühlen sich über 60 % der Menschen durch Lärm, v.a. durch Verkehrslärm belastet. EU-weit hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm verhindert oder gemindert werden müssen.

„Unter Umgebungslärm versteht man unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr, sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten...ausgeht. Nachbarschaftslärm oder Lärm innerhalb von Gebäuden wird nicht berücksichtigt.“ [1]

Das Europäische Parlament hat 2002 mit der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ein Konzept vorgelegt, um die Lärmbelastung der Bürger zu mindern. Auf der Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten sollen Lärmaktionspläne mit dem Ziel erstellt werden, den Umgebungslärm soweit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern und die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufrieden stellend ist.

Die Europäische Richtlinie wurde über das BImSchG (§§ 47 a-f) und die Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) in deutsches Recht umgesetzt.

Die Ausführung erfolgt in zwei Stufen:

Die **erste Stufe** der Lärmkartierungen / Lärmaktionsplanungen ist in Deutschland zum größten Teil abgeschlossen. Sie betrifft

- Ballungsräume > 250.000 Einwohner
- Hauptverkehrsstraßen > 6. Mio. Fahrzeuge / Jahr (≈16.400 Fahrzeuge am Tag)
- Haupteisenbahnstrecken > 60.000 Züge/ Jahr und alle (≈ 164 Züge am Tag)
- Großflughäfen

Für die jetzt aktuelle **zweite Stufe** der EU- Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung gelten folgende Kriterien:

- Ballungsräume > 100.000 Einwohner
- Hauptverkehrsstraßen > 3. Mio. Fahrzeuge / Jahr (≈ 8.200 Fahrzeuge am Tag)
- Haupteisenbahnstrecken > 30.000 Züge/ Jahr (≈ 82 Züge am Tag)

Die Lärmkarten für die zweite Stufe wurden im Februar 2013 von der LUBW für Baden-Württemberg veröffentlicht¹. Diese Lärmkarten wurden mit den Berechnungsverfahren der 34. BImSchV (VBUS) berechnet und sind nicht direkt vergleichbar mit Berechnungen nach den RLS-90 und der 16. BImSchV. Die offiziellen Lärmkarten des Landes stellen lediglich die Lärmbelastung entlang von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 8.200 Fahrzeugen/Tag dar und sind deshalb nicht vergleichbar mit dem auf freiwilliger Basis deutlich erweiterten Straßennetz dieser Lärmaktionsplanung. Hinzu kommt, dass die LUBW-Datengrundlagen an verschiedenen Stellen korrigiert werden mussten.

¹ Die Kartierungsergebnisse sind abrufbar unter: <http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/218084/>

Die wesentlichen Ziele der Lärmaktionsplanung sind **zunächst eine Erfassung und Bewertung der Lärmsituation** und nachfolgend **die Formulierung von kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen** und Strategien unter **Beteiligung der Öffentlichkeit**, der Behörden und Baulastträger, um eine langfristige Verringerung der Gesamtlärmbelastung zu erreichen. Gleichzeitig sollen „ruhige Gebiete“ vor einer Zunahme des Lärms geschützt werden, wobei es keine festgelegte Definition „ruhiger Gebiete“ seitens der Umgebungs-lärmrichtlinie gibt. Ruhige Gebiete zeichnen sich durch die Abwesenheit von Lärmquellen aus.

Die Lärmaktionsplanungen (LAP) und daraus resultierende Maßnahmen liegen in der Planungshoheit der Kommunen. Zuständig für den Lärmaktionsplan ist die Stadtverwaltung von Leonberg.

2 Öffentlichkeitsbeteiligung

Wichtiger Bestandteil der Lärmaktionsplanung ist die Beteiligung der Öffentlichkeit, also der einzelnen Bürgerinnen und Bürger, der Verbände, Behörden und Organisationen. Über Art und Weise einer Öffentlichkeitsbeteiligung gibt die EU jedoch keine Vorgaben, so dass es den Kommunen überlassen bleibt, in welchem Umfang die Beteiligung erfolgen soll. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg empfiehlt, das Verfahren der Lärmaktionsplanung analog zur Bauleitplanung durchzuführen. Die Anregungen der Bürger und der Träger öffentlicher Belange werden gesammelt. Die Stadtverwaltung und Gutachter setzen sich mit den Anregungen und Vorschlägen der Bürgerinnen und Bürger auseinander und prüfen, ob diese in den Lärmaktionsplan einfließen können. Die Abwägung findet letztendlich im Gemeinderat statt. Die Ergebnisse und die vorgeschlagenen Maßnahmen müssen mit den Baulastträgern abgestimmt werden. Auf Wunsch der Bürgerschaft erfolgt das Beteiligungsverfahren zweistufig.

3 Stadt Leonberg und ihre Teilorte

Die große Kreisstadt Leonberg liegt etwa 13 km westlich von Stuttgart mit einer Ausdehnung von ca. 49 km² und ca. 47.000 Einwohnern. Zu Leonberg gehören die Stadtteile Leonberg, Ramtel und Eltingen, die Stadtviertel Silberberg und Mahdental, sowie die Teilorte Höfingen (im Nordosten), Gebersheim (im Nordwesten) und Warmbronn (im Südwesten).

Leonberg (Kernstadt):

Leonberg befindet sich am Autobahndreieck A81/ A8. Die von Norden kommende A81 taucht in großen Teilen unter der Kernstadt Leonberg hindurch, die südlich von Leonberg verlaufende A8 ist hingegen oberirdisch. Durch umfassende Lärmschutzbauwerke wird die Stadt allerdings bereits heute vor Verkehrslärm durch die Autobahn weitgehend geschützt.

Die Bundesstraße B 295 durchquert zurzeit noch, von Ditzingen im Nordosten kommend, die Stadt und verlässt diese in südwestlicher Richtung. Teilweise verläuft die Bundesstraße in engen Kurven durch die bebauten Bereiche, wobei der Verkehr sehr dicht an die Gebäudefassaden links und rechts der Straße herankommt. Im Rahmen einer Umstufung wird die Bundesstraße formal auf die Trasse der BAB zwischen Stuttgart-Feuerbach und Leonberg-West verlegt. In Leonberg (ohne Warmbronn) besteht ein Lkw-Fahrverbot, nur Anlieferverkehr ist zulässig.

Leonberg ist zudem besonders von Verkehrslärm betroffen durch die stark befahrenen innerörtlichen Landesstraßen L1141, L1136 und L1180 sowie die Kreisstraße K1011. Durch Bahnlärm sind vor allem die Wohngebiete im nördlichen Bereich von Leonberg betroffen. Hier befindet sich auch das Krankenhaus, neben dem ein Rettungshubschrauber der Deutschen Luftrettung stationiert ist.

Höfingen:

Höfingen ist durch die Landesstraße L1136 (Am Schloßberg), welche den Teilort von Nord nach Süden quert, an die Kernstadt Leonberg angebunden. In West-Richtung verbindet die Pforzheimer Straße (K 1059) Höfingen mit dem benachbarten Gebersheim. In Richtung Osten befindet sich die stark befahrene Ditzinger Straße (K 1059).

Der südliche Ortsrand von Höfingen ist durch die vorbeiführende Schwarzwaldbahn von Schienenlärm betroffen. Auch der Rettungshubschrauber hat geringe schalltechnische Auswirkungen auf den Süden des Stadtteils.

Gebersheim:

Von Westen kommend, stößt die Alte Dorfstraße (K1059) im Zentrum von Gebersheim auf die Höfinger Straße, welche die Verbindungsstraße nach Höfingen darstellt. Über die nach Süden verlaufende Engelbergstraße (K 1011) ist Gebersheim an die Kernstadt Leonberg angebunden.

Von Bahn- oder Fluglärm ist Gebersheim nicht betroffen.

Warmbronn:

Hauptverkehrsstraßen in Warmbronn sind die Büsnauer Straße und die Christian-Wagner-Straße (beide K1008) sowie die Hauptstraße (K1009). Von Bahn- oder Fluglärm ist Warmbronn nicht betroffen.

4 Baulastträger von Straßen und Schienen

Baulastträger für die B 295 ist momentan noch die Bundesrepublik Deutschland (hier: Regierungspräsidium), allerdings wird die B295 auf der Gemarkung Leonberg abgestuft. Der Abschnitt der Feuerbacher Straße (Ortseingang bis Sonnenkreuzung) wird zur L 1137 in der Baulast der Stadt. Der Abschnitt Grabenstraße, Eltinger Straße und Brennerstraße bis Geze-Kreuzung (Gebersheimer Str.) wird zur K 1012 in der Baulast der Stadt. Der Abschnitt Gebersheimer Straße, Friedhofstraße und Renninger Straße wird zur Stadtstraße abgestuft.

Maßnahmen für den Schienenverkehrslärm zu Lasten der Bahn können nicht von der Stadt Leonberg selbstständig festgelegt werden, da die Deutsche Bahn für den Schienenverkehr verantwortlich ist.

Die Stadt Leonberg ist damit bei der Lärmaktionsplanung nicht in allen Punkten völlig frei, es steht ihr allerdings zu, Lärmproblematiken aufzuzeigen, Maßnahmen vorzuschlagen und deren Umsetzung anzuregen.

5 Welche möglichen Maßnahmen zur Lärminderung gibt es?

Vorrangig sind aktive Maßnahmen, diese setzen an der Quelle an, z.B.:

aktive Maßnahme	Kosten/Nutzen	Minderungspotential
Tempolimit innerorts (z.B. Tempo 30/40, gegebenenfalls zeitlich beschränkt)	gering / hoch	1,5 dB(A) bis 3 dB(A)
Tempolimit Autobahn (130/120/100/80)	gering / hoch	Je nach SV-Anteil 0,8 bis 2,5 dB(A)
Sanierung bestehender schadhafter Fahrbahnbeläge	mittel / mittel	mind. 2 dB(A)
geräuschkindernde offenporige Fahrbahnbeläge (OPA, ab 60 km/h), geringe Dauerhaftigkeit	hoch / hoch	ca. 5 dB(A)
lärmoptimierte Asphaltdeckschicht innerorts (LOA 5 D) (günstig wenn eine Binderschicht vorhanden ist, andernfalls sehr aufwändig)	hoch / hoch	mindestens 3 dB(A)
lärmarmer Asphalt, SMA8 oder SMA11, dauerhaft	gering/mittel	2 dB(A)
Bau von Lärmschutzwänden und Lärmschutzwällen	hoch / hoch	Je nach Situation 10 – 20 dB(A), innerorts meist nicht realisierbar
Verlegung oder Stilllegung von Fahrspuren, Ersatz von Ampeln durch Kreisverkehre		Je nach Situation 1-3 dB(A)
Verstetigung des Verkehrsflusses durch Koordinierung der Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), Umgestaltung von Kreuzungen und Einmündungen, Nachtabschaltung von Lichtsignalanlagen	gering / hoch	bei 50 km/h 2-3 dB(A), bei 30 km/h 1-2 dB(A)
Überdeckung von Straßenabschnitten, Troglagen, Tunnel	hoch / hoch	Abhängig vom Einzelfall

Rechnerisch schwer zu erfassende Maßnahmen:

Maßnahme
Regelmäßige Veröffentlichung der aktuellen Verkehrszahlen
Ausbau der Geschwindigkeits- und Verkehrskontrollen (z.B. "Blitzer")
Aufstellung von Speeddisplays an kritischen Punkten
Sanierung schadhafter Straßenabschnitte oder von Einzelschächten, Einbau selbstnivellierender Schächte oder dämpfender Einlagen
Verwendung lärmarmer Reifen
Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge (Kfz, Bus, Nutzfahrzeug)
Verkehrsvermeidung durch Bewusstseinsbildung
Ausbau der Fahrzeugkontrollen (z.B. Auspuffanlagen Motorräder)
möglicher Verzicht auf Fahrbewegungen
Förderung von lärmarmem ÖPNV (Reifen und Motor)
Förderung des Radverkehrs, Ausweisung weiterer Fahrradwege
Senkung des LKW Anteils
Förderung von Firmentickets für den ÖPNV

Planerische und organisatorische Maßnahmen im Zusammenhang mit einem Verkehrsentwicklungsplan:

Maßnahme	Kosten/Nutzen	Minderungspotential
Verkehrslenkung – Verkehrsverlagerung	gering / mittel bis hoch	stark situationsabhängig
Verkehrsbeschränkung (z.B. Anlieger frei, Sperrung für Lkw, Nachtfahrverbot ...)	gering / mittel bis hoch	je nach LKW-Anteil bis zu ca. 6 dB(A)
Straßenraumgestaltung z. B. Anlage von Radfahrstreifen zulasten des Kfz Fahrstreifens (Abrücken von der Wohnbebauung),	mittel / mittel bis hoch	ca. 1,5 dB(A)
Dimensionierung und Gestaltung von Straßen gemäß der kommunalen Verkehrskonzepte	stark situationsabhängig	stark situationsabhängig
Struktur der Erschließung, so dass Durchfahrtsmöglichkeiten (Schleichwege) vermieden und reduziert werden	stark situationsabhängig	stark situationsabhängig

Städtebauliche Maßnahmen z.B.:

Maßnahme
Verträgliche räumliche Zuordnung neuer Wohn- und Gewerbegebiete untereinander
Schalltechnisch sinnvolle Gliederung von Baugebieten (insbesondere Gewerbegebiete)
Abschirmung durch Schließung von Baulücken oder eine angepasste Grundrissgestaltung von Neubauten
Abschirmung durch Schallschutzwälle, Schallschutzwände oder Gebäude insbesondere mit lärmunempfindlichen Nutzungen
Gebäudeorientierung beispielsweise mit entsprechend angeordneten Grundrissen (insbesondere bei lärmabschirmenden Gebäuden)
Vermeidung von Schallreflektionen durch geeignete Gebäudeausrichtung, Fassadenanordnung und -gestaltung
Vermeidung schallharter Gebäudeoberflächen zugunsten lärmabsorbierender Materialien

Maßnahmen gegen Bahnlärm

Maßnahme	Kosten/Nutzen	Minderungspotential
Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit	gering / mittel bis hoch	stark situationsabhängig
Temporäre Einschränkungen, z.B. Nachtfahrverbot	gering / mittel bis hoch	stark situationsabhängig
Brückenentdröhnung	hoch / hoch	je nach Situation ca. 3 bis 6 dB (A)
Schallschutzwände/niedrige Schallschutzwände	hoch / hoch	je nach Situation 5 – 20 dB(A),
Schienenschmiereinrichtungen		
Schienenstegdämpfer	mittel / mittel	ca. 3 dB(A)
Unterhaltung als "besonders überwachtes Gleis" (BüG)	mittel / gering	im Mittel 1,6 dB(A)
Lärmabhängiges Trassenpreissystem (in Deutschland seit 2012/2013 eingeführt)	nicht bekannt	nicht bekannt
Bremsenumbau: Ersatz der Grauguss-Sohlen durch Kunststoffsohlen (Umrüstungsprogramm ist in Deutschland angelaufen), Erneuerung des Bahnfuhrparks (allerdings beträgt der Anteil ausländischer Wagons ca. 20 %)	nicht bekannt	bis zu 10 dB(A)

Passive Maßnahmen werden am Immissionsort platziert, sollten aber nur als letztes Mittel eingesetzt werden, z.B.:

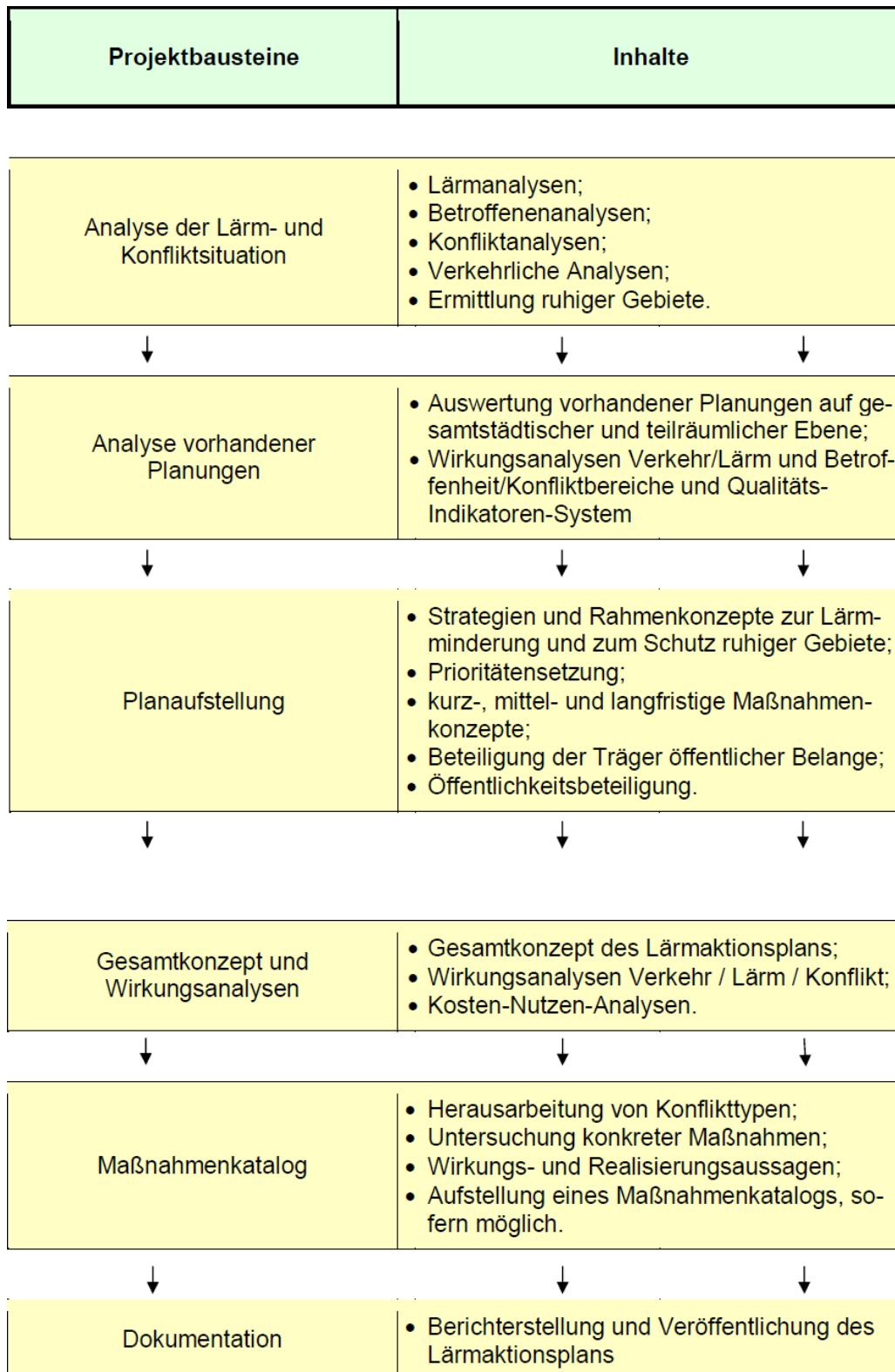
- Lärmschutzfenster
- Schalldämmlüfter
- Dämmung am Haus

6 Welche Maßnahmen wurden in der Vergangenheit durchgeführt:

In Leonberg wurden in den letzten Jahren bereits folgende lärmindernde Maßnahmen umgesetzt:

Datum/ Zeitrahmen	Maßnahme
2016	Erneuerung bzw. Neueinbau von offenporigem Asphalt auf der A8 zwischen der Anschlussstelle Rutesheim und Leonberg-Ost
2014	Einbau von Splitmastix Asphalt (SMA 11), Grabenstraße
2010/2011	Kommunales Lärmschutzfensterprogramm, entlang von Teilbereichen der Ditzinger und Pforzheimer Straße in Höfingen
2011	Einbau von Splitmastix Asphalt (SMA 11), Büsnauer Straße
2009/2010	Lärmschutzfensterprogramm des RP Stuttgart entlang der B 295
bis ca. März 2009	Lärmschutzwand zwischen Südrandstraße und Bundesauto-bahn A8
fertiggestellt 2008	Autobahnanschlüsse Leonberg-West und Rutesheim mit Verkehrsverlagerungen und Lärmschutzmaßnahmen an neuen Zufahrtsstraßen
fertiggestellt 2005	Lärmschutzwand im Bereich Ludwig-Finckh-Weg
fertiggestellt 2002	Lärmschutzwand entlang Neue Ramtelstraße
fertiggestellt 2001	Lärmschutzwälle entlang Ditzinger Straße, Höfingen
fertiggestellt 1999	Engelberg-Basistunnel, Verlagerung Tunnelportal
fertiggestellt 1998/99	Lärmschutzwälle entlang Südrandstraße
fertiggestellt 1999	Lärmschutzwälle und -wände entlang Autobahndreieck Leonberg
fertiggestellt 1999 bzw. 2008	Flüsterasphaltbelag auf Teilbereichen der Bundesautobahnen A 81 (1999) und A8 (2008)
1989/1991	Lärmschutzfensterprogramm des RP Stuttgart entlang der B 295

Ziel des Leonberger Mobilitätskonzeptes ist die nachhaltige Stärkung des Umweltverbundes bei gleichzeitiger stadt- und umweltverträglicher Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs. In den letzten Jahren lag der Schwerpunkt der verkehrsplanerischen Arbeit in der Erstellung des Radverkehrskonzeptes für Leonberg mit allen Stadtteilen. Neben bewusstseinsbildenden Maßnahmen zugunsten der Entwicklung des Radverkehrs wurden auch bauliche Maßnahmen (Bau Radwege, Markierung Radangebotsstreifen, Bau Radfahrerbedarfsampel) umgesetzt. Im Jahr 2017 ist der Ausbau des regionalen Mobilitätspunktes am Bahnhof Leonberg, die Etablierung des Fahrrad- und Pedelec-Verleihsystems RegioRadStuttgart, sowie der Ausbau der E-Mobilität geplant.

Abbildung 1: Ablauf Lärmaktionsplan (Quelle: LAI 2012)

7 Lärmkartierung

Für die Berechnungen wurde ein 3D-Datenmodell aufgebaut. Die Daten wurden ausfolgenden Quellen übernommen:

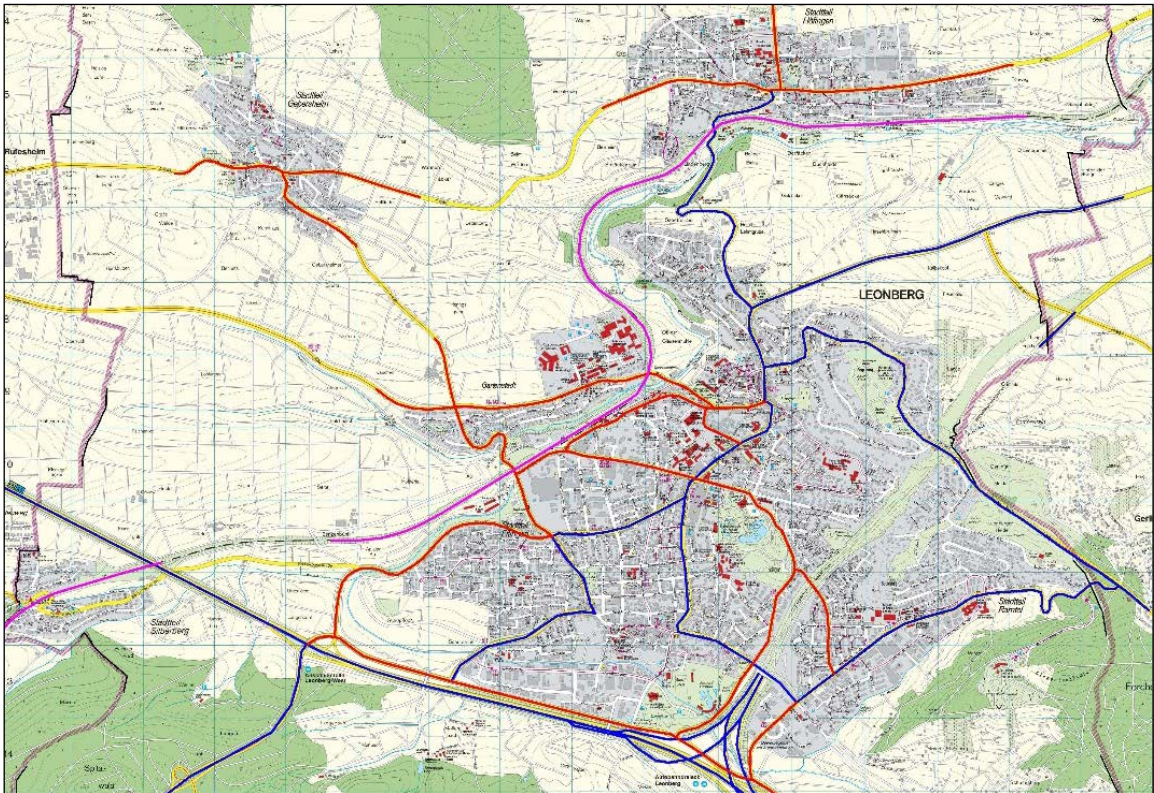
- Geländedaten (Befliegungsdaten des Landesvermessungsamtes)
- Gebäudedaten (LUBW)
- Kataster mit Flurstücken der Stadt Leonberg
- Einwohnerdaten der Stadtteile (Stadt Leonberg) und der Kernstadt (LUBW)
- Lärmschutzanlagen (LUBW sowie Stadt Leonberg)
- Straßenverkehrszählung Leonberg 2014 (Stadt Leonberg)
- Rettungshubschrauber Flugverkehrsdaten (DRF Luftrettung)
- Angaben über die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (Stadt Leonberg, RP Stuttgart)
- Schienenverkehrszahlen für die Berechnung nach VBUSCH (Stadt Leonberg) und für die Berechnung nach Schall 03-2012 (Bahnumweltzentrum)
- Angaben über Lage und Schaltzeiten von Lichtsignalanlagen (Stadt Leonberg)

7.1 *Umfang*

Der Lärmaktionsplan 2016/17 der Stadt Leonberg umfasst die gesamte Gemarkung von Leonberg mit allen Stadtteilen und Teilorten. Untersucht werden Straßenverkehrslärm, Schienenlärm sowie der Fluglärm durch den in Leonberg stationierten Rettungshubschrauber.

Die Unerheblichkeit des Fluglärms durch Flugzeuge, die den Stuttgarter Flughafen nutzen, wurde durch eine Messung im Jahr 2011 belegt.

Im Bereich Straßenverkehrslärm wurden neben den Autobahnen A8 und A81 und der Bundesstraße B 295 (= „Kartierungsstrecken nach EU- Umgebungslärmrichtlinie“) weitere innerörtliche Erschließungs- und Verbindungsstraßen betrachtet. In Abstimmung mit der Stadtverwaltung Leonberg wurden ca. 23.400 m weitere Gemeinde- und Kreisstraßen mit geringfügig geringerer Verkehrsstärke („Ergänzungsstrecken“) in den LAP aufgenommen, um ein realistisches Bild vom Verkehrslärm zu erhalten. (Eine grafische Darstellung der berücksichtigten Straßen sowie der Bahnlinie befindet sich in Abbildung 1).



Abbildungen: Kartierungsstrecken nach Umgebungslärmrichtlinie (blau), Ergänzungsstrecken (rot)

Die durch Leonberg verkehrende Schwarzwaldbahn ist mit ca. 150 Zügen pro Tag recht stark befahren. Schienenlärm ist daher ebenfalls Gegenstand der Untersuchung. Die Bahnlärmkarten sollten vom Eisenbahnumweltamt geliefert werden. Nachdem es zu jahrelangen Verzögerungen gekommen war, vergab die Stadtverwaltung Leonberg auch die Bahnlärmkartierung an das Ingenieurbüro SoundPLAN (ca. 6.990 m Bahnstrecke).

Der Fluglärm durch den Rettungshubschrauber des Krankenhauses Leonberg wird mitbetrachtet, obwohl diesbezüglich kaum Minderungsmaßnahmen denkbar sind. Es sollen dennoch die schalltechnischen Auswirkungen des Rettungshubschraubers quantifiziert und informativ dargestellt werden.

7.2 Verkehrsstärken, Geschwindigkeiten und Emissionspegel

Die Daten aller Leonberger Straßen mit Ausnahme der Autobahn wurden aus aktuellen Schleifenauswertungen (2014), in den Teilorten aus aktuellen Zählungen (2015/16) bezogen. Verkehrsstärkenangaben auf der Autobahn wurden von der LUBW übernommen.

Angaben über die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten wurden von der Verkehrsbehörde der Stadt Leonberg und dem Regierungspräsidium Stuttgart zur Verfügung gestellt.

In Tabelle im Anhang sind die Verkehrszahlen sowie die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten dokumentiert.

7.3 **Vorhandene Lärmschutzeinrichtungen**

Im innerörtlichen Bereich sowie insbesondere im Bereich der Autobahn befinden sich eine Vielzahl von Lärmschutzwänden sowie -wällen. Die Daten über Lage, Höhe und Länge wurden uns von der LUBW bzw. von der Stadt Leonberg zur Verfügung gestellt. Teilweise sind die Lärmschutzwälle bereits im digitalen Geländemodell enthalten, teilweise sind sie als Lärmschutzeinrichtungen im Rechenmodell zusätzlich digitalisiert. In den Lärmkarten im Anhang sind diese Lärmschutzwände oder -wälle grafisch dargestellt. Im Bereich Silberberg wurde gegenüber dem letzten Berechnungsstand das Geländemodell ausgetauscht und anschließend eine Neuberechnung durchgeführt.

8 Berechnungen und Lärmwerte

Die Immissionsberechnungen wurden mit dem Programm SoundPLAN© nach den Vorgaben der 34. BImSchV (VBUS, VBEB) durchgeführt.

Im Gegensatz zu den deutschen Richtlinien (16.BImSchV, RLS-90), die zwei Zeitbereiche berücksichtigen, nämlich Tag von 6:00 bis 22:00 Uhr und Nacht von 22:00 bis 6:00 Uhr werden nach den EU-Umgebungslärmrichtlinien drei Zeitbereiche gerechnet: day (6:00-18:00 Uhr), evening (18:00 bis 22:00 Uhr) und night (22:00 bis 6:00 Uhr). Diese drei Zeitbereiche werden unterschiedlich gewichtet und zu einem 24-Stunden-Wert zusammengefasst, dem sog. L_{den} .

In der Regel werden die errechneten Pegel für den 24-Stunden-Wert L_{den} und den Nachtwert L_{night} dokumentiert (weiterführende Erläuterung siehe Anlage I).

Gegenüber dem Vorentwurf gab es einige Änderungen bei den Datengrundlagen. In der Grabenstraße und der Schlossstraße wurde nun auch die Höchstgeschwindigkeit für LKW bergab berücksichtigt, außerdem musste das LUBW-Geländemodell im Bereich der Autobahn westlich der Bahnstrecke korrigiert werden. Hinzu kamen Korrekturen bei dem Belag der Autobahn.

8.1 **Lärmkarten**

Die Immissionsbelastungen wurden in Form so genannter „Rasterlärmkarten“ berechnet. Dabei werden in einem 10x10 Meter Raster Berechnungspunkte in 4 Meter Höhe über Gelände gesetzt. Die Berechnungsergebnisse werden zu flächenhaften Darstellungen der Immissionsbelastungen verbunden.

Die Lärmkarten (siehe Anhang) wurden entsprechend der Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie gestaltet. Die Darstellung der Lärmpegel erfolgt für den 24-Stunden-Zeitraum L_{den} ab 50 dB(A) und für den 8-Stunden-Zeitraum L_{night} ab 45 dB(A) in 5 dB(A)-Schritten in Form von farbigen Isophonenbereichen. In diesen Karten werden Bereiche mit gleicher Lärmbelastung in unterschiedlichen Farbtönen dargestellt.

Karte 1: Straßenverkehr 24-Stunden-Pegel, L_{DEN} (0:00 Uhr – 24:00 Uhr)

Karte 2: Straßenverkehr Nachtpegel, L_{NIGHT} (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr)

Karte 3: Schienenverkehr 24-Stunden-Pegel, L_{DEN} (0:00 Uhr – 24:00 Uhr)

Karte 4: Schienenverkehr Nachtpegel, L_{NIGHT} (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr)

Karte 5: Fluglärm, L_{Day} (6:00 Uhr bis 18 Uhr)

8.2 **Statistik**

Eine weitere Auswertung ist die Ermittlung der vom Lärm betroffenen Personen („EU-Einwohnerstatistik“). Dabei wird nach Pegelklassen in 5 dB(A)-Schritten differenziert. Grundlage für diese Ermittlungen sind die für jedes Gebäude im Kartierungsgebiet direkt vor den Fassaden eines Gebäudes errechneten Beurteilungspegel (sog. Gebäudelärmkarten). Die Anzahl der in den Wohnungen lebenden Personen wird nach einem bundes einheitlich festgelegten Berechnungsverfahren (VBEB) gleichmäßig auf alle Fassadenpegel bezogen.

Neben den statistischen Auswertungen über betroffene Personen (5-dB(A)-Stufen) verlangt die EU-Kommission auch Flächenangaben in vorbestimmten Lärmpegelbereichen (10-dB(A)-Stufen). Diese geben Hinweise über die flächenhafte Verlärmung des Untersuchungsgebiets und beinhalten die Anzahl an Schulen / Krankenhäuser in den Lärmpegelbereichen (dokumentiert ist die Anzahl der Gebäude). Anhand der ermittelten Daten lassen sich für Leonberg folgende Statistiken erstellen:

Tabelle 1: Einwohnerstatistik nach EU-Umgebungslärmrichtlinie (betroffene Einwohner) für den Straßenverkehrslärm (nach VBUS):

Name	Intervalle	EU Einwohnerstatistik	
		Einwohner	
		Lden	Ln
Alle Gebiete	50 - 55	11320	2922
	55 - 60	5140	1301
	60 - 65	2199	273
	65 - 70	1408	63
	70 - 75	260	-
	> 75	24	-
1 Kernstadt Leonberg	50 - 55	9840	2327
	55 - 60	4386	1094
	60 - 65	1599	239
	65 - 70	1187	63
	70 - 75	227	-
	> 75	24	-
2 Silberberg	50 - 55	407	2
	55 - 60	33	-
	60 - 65	-	-
	65 - 70	-	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
3 Gebersheim	50 - 55	319	92
	55 - 60	124	43
	60 - 65	93	4
	65 - 70	47	-
	70 - 75	4	-
	> 75	-	-
4 Höfingen	50 - 55	454	325
	55 - 60	331	131
	60 - 65	345	30
	65 - 70	141	-
	70 - 75	29	-
	> 75	-	-
5 Mahdental	50 - 55	30	14
	55 - 60	51	-
	60 - 65	3	-
	65 - 70	-	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
6 Warmbronn	50 - 55	270	161
	55 - 60	215	33
	60 - 65	160	-
	65 - 70	33	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-

Tabelle 2: Einwohnerstatistik nach EU-Umgebungslärmrichtlinie (betroffene Einwohner) für den Schienenlärm (nach VBUSCH):

Name	Intervalle	EU Einwohnerstatistik	
		Einwohner	
		Lden	Ln
1 Kernstadt Leonberg	50 - 55	2956	915
	55 - 60	1155	384
	60 - 65	424	110
	65 - 70	181	41
	70 - 75	49	14
	> 75	21	-
2 Silberberg	50 - 55	288	223
	55 - 60	232	127
	60 - 65	159	41
	65 - 70	59	11
	70 - 75	18	2
	> 75	3	-
3 Gebersheim	50 - 55	-	-
	55 - 60	-	-
	60 - 65	-	-
	65 - 70	-	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
4 Höfingen	50 - 55	958	236
	55 - 60	292	154
	60 - 65	156	98
	65 - 70	112	51
	70 - 75	56	2
	> 75	16	1
5 Mahdental	50 - 55	-	-
	55 - 60	-	-
	60 - 65	-	-
	65 - 70	-	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
6 Warmbronn	50 - 55	-	-
	55 - 60	-	-
	60 - 65	-	-
	65 - 70	-	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-

Tabelle 3: Einwohnerstatistik nach EU-Umgebungslärmrichtlinie (betroffene Einwohner) für den Fluglärm

Name	Intervalle	EU Einwohnerstatistik		
		Einwohner		
		Lden	Ld	Ln
1 Kernstadt Leonberg	50 - 55	643	2043	-
	55 - 60	-	45	-
	60 - 65	-	-	-
	65 - 70	-	-	-
	70 - 75	-	-	-
	> 75	-	-	-
	2 Silberberg	50 - 55	-	-
55 - 60		-	-	-
60 - 65		-	-	-
65 - 70		-	-	-
70 - 75		-	-	-
> 75		-	-	-
3 Gebersheim		50 - 55	-	-
	55 - 60	-	-	-
	60 - 65	-	-	-
	65 - 70	-	-	-
	70 - 75	-	-	-
	> 75	-	-	-
	4 Höfingen	50 - 55	-	376
55 - 60		-	-	-
60 - 65		-	-	-
65 - 70		-	-	-
70 - 75		-	-	-
> 75		-	-	-
5 Mahdental		50 - 55	-	-
	55 - 60	-	-	-
	60 - 65	-	-	-
	65 - 70	-	-	-
	70 - 75	-	-	-
	> 75	-	-	-
	6 Warmbronn	50 - 55	-	-
55 - 60		-	-	-
60 - 65		-	-	-
65 - 70		-	-	-
70 - 75		-	-	-
> 75		-	-	-

Tabelle 4: Flächenstatistik nach EU-Umgebungslärmrichtlinie für den Straßenverkehrslärm

Name	Intervalle	EU Flächenstatistik							
		Größe [km²]		Anzahl Wohnungen		Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser	
		Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
Alle Gebiete	55 - 65	11,64	5,13	3978	1051	10	2	-	-
	65 - 75	4,13	0,96	1054	63	2	-	-	-
	> 75	1,15	0,43	49	-	-	-	-	-
1 Kernstadt Leonberg	55 - 65	8,67	4,16	3632	934	7	2	-	-
	65 - 75	3,31	0,94	931	60	2	-	-	-
	> 75	1,11	0,43	47	-	-	-	-	-
2 Silberberg	55 - 65	0,21	0,03	44	-	-	-	-	-
	65 - 75	0,02	0,00	-	-	-	-	-	-
	> 75	-	-	-	-	-	-	-	-
3 Gebersheim	55 - 65	0,35	0,13	11	0	-	-	-	-
	65 - 75	0,13	0,00	-	-	-	-	-	-
	> 75	0,00	-	-	-	-	-	-	-
4 Höfingen	55 - 65	0,50	0,20	259	118	1	-	-	-
	65 - 75	0,20	0,01	123	2	-	-	-	-
	> 75	0,00	-	2	-	-	-	-	-
5 Mahdental	55 - 65	1,68	0,54	30	-	-	-	-	-
	65 - 75	0,39	0,01	-	-	-	-	-	-
	> 75	0,03	-	-	-	-	-	-	-
6 Warmbronn	55 - 65	0,22	0,08	2	-	2	-	-	-
	65 - 75	0,08	-	-	-	-	-	-	-
	> 75	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabelle 5: Flächenstatistik nach EU-Umgebungslärmrichtlinie für den Schienenverkehrslärm

Name	Intervalle	EU Flächenstatistik							
		Größe [km²]		Anzahl Wohnungen		Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser	
		Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
Alle Gebiete	55 - 65	3,41	1,74	1439	584	5	4	2	-
	65 - 75	1,04	0,44	323	90	3	-	-	-
	> 75	0,38	0,14	41	2	-	-	-	-
1 Kernstadt Leonberg	55 - 65	2,59	1,02	958	337	5	4	2	-
	65 - 75	0,47	0,20	172	40	3	-	-	-
	> 75	0,18	0,06	19	2	-	-	-	-
2 Silberberg	55 - 65	0,17	0,09	208	112	-	-	-	-
	65 - 75	0,06	0,03	55	11	-	-	-	-
	> 75	0,03	0,01	4	-	-	-	-	-
3 Gebersheim	55 - 65	-	-	-	-	-	-	-	-
	65 - 75	-	-	-	-	-	-	-	-
	> 75	-	-	-	-	-	-	-	-
4 Höfingen	55 - 65	0,65	0,63	273	136	-	-	-	-
	65 - 75	0,50	0,21	95	39	-	-	-	-
	> 75	0,17	0,07	18	1	-	-	-	-
5 Mahdental	55 - 65	-	-	-	-	-	-	-	-
	65 - 75	-	-	-	-	-	-	-	-
	> 75	-	-	-	-	-	-	-	-
6 Warmbronn	55 - 65	-	-	-	-	-	-	-	-
	65 - 75	-	-	-	-	-	-	-	-
	> 75	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabelle 6: Flächenstatistik nach EU-Umgebungslärmrichtlinie für den Fluglärm – zu beachten ist, dass die Intervalle hier bei 45-55 dB(A) beginnen! Es wurde nur für die Tagzeit eine Durchschnittsbelastung ermittelt, da der Hubschrauber nachts nicht fliegt.

Name	Intervalle	EU Flächenstatistik															
		Größe [km²]				Anzahl Wohnungen				Anzahl Schulen				Anzahl Krankenhäuser			
		LDEN	Ld	Le	Ln	LDEN	Ld	Le	Ln	LDEN	Ld	Le	Ln	LDEN	Ld	Le	Ln
Alle Gebiete	45 - 55	1,24	4,34	-	-	792	2564	-	-	4	5	-	-	1	1	-	-
	55 - 65	0,05	0,15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-
	> 65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1 Kernstadt Leonberg	45 - 55	1,07	2,75	-	-	792	1382	-	-	4	5	-	-	1	1	-	-
	55 - 65	0,05	0,15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-
	> 65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2 Silberberg	45 - 55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	55 - 65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	> 65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3 Gebersheim	45 - 55	-	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	55 - 65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	> 65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4 Höfingen	45 - 55	0,17	1,59	-	-	-	1181	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	55 - 65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	> 65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5 Mahdental	45 - 55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	55 - 65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	> 65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6 Warmbronn	45 - 55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	55 - 65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	> 65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

9 Berechnung der Lärmbelastung nach deutschem Recht

Anhand der berechneten Lärmpegel an den Fassaden lässt sich ermitteln, welche Gebäude für Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen. Dieser Nachweis ist in Baden-Württemberg laut „Kooperationserlass“ mit Schreiben des MVI vom 23. März 2012 unabhängig von den Rechenvorschriften der EU-Umgebungslärmrichtlinie für den Straßenverkehr nach den deutschen Richtlinien **RLS-90** und für den Schienenverkehr nach **Schall 03-2012** zu erbringen. Rechtlich relevant für die Lärmsanierung an bestehenden und neuen Straßen sind ausschließlich nach deutschem Recht ermittelte Werte.

Im Gegensatz zur EU-Richtlinie kennt die deutsche Gesetzgebung nur zwei Zeitbereiche (6:00 bis 22:00 Uhr (tags) und 22:00 bis 6:00 Uhr (nachts)). Auf Grund der unterschiedlichen Rechenvorschriften unterscheiden sich die nach RLS-90 ermittelten Lärmwerte im Allgemeinen von den nach VBUS errechneten. Bei der Lärmbewertung nach RLS-90 werden die Geräuschimmissionen jedes Stockwerks betrachtet, wohingegen nach VBUS die Lärmpegel an den Fassaden in einer Höhe von 4 m über Gelände ermittelt werden.

Die Lärmkarten (siehe Anhang) wurden entsprechend RLS-90 bzw. Schall 03-2012 gestaltet. Die Darstellung der Lärmpegel erfolgt ab 50 dB(A) für den Tageszeitraum und ab 45 dB(A) für den Nachtzeitraum, jeweils in 5 dB(A)-Schritten in Form von farbigen Pegelbereichen.

Karte 6: Straßenverkehr Tag (6:00 bis 22:00 Uhr)

Karte 7: Straßenverkehr Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr)

Karte 8: Schienenverkehr Tag (6:00 bis 22:00 Uhr)

Karte 9: Schienenverkehr Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr)

Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen nach Kooperationserlass besonders ab folgenden Schwellenwerten in Betracht (= Schwelle zur Gesundheitsgefährdung, **Handlungsbedarf**):

- 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)

Eine besondere Dringlichkeit zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen besteht, wenn die genannten Werte um 3 dB(A) überschritten werden (**=dringender Handlungsbedarf**).

Die Auswertung in den Kartenausschnitten in Kapitel 11 berücksichtigt diese Vorgaben. Für die Analyse wurden folgende Pegelbereiche grafisch dargestellt:

Tag- / Nachtwert nach RLS-90 bzw. Schall 03-2012	Kriterium
> 70 dB(A) / > 60 dB(A)	Handlungsbedarf *
> 73 dB(A) / > 63 dB(A)	Dringender Handlungsbedarf **

* MVI, Schreiben an die Kommunen vom 23. März 2012 [12], Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97- mit Rundschreiben BMVBS, Az.: StB 25/722.4/3-2/1204896 vom 25. Juni 2010 gegenüber der VLärmSchR 97 jeweils um 3 dB(A) abgesenkt)

** Pegelwerte erreichen Sanierungswerte gem. MVI, Schreiben an die Kommunen vom 23. März 2012 (prüfen!!!)

Zunächst sind die Statistiken für die Berechnung nach RLS-90 bzw. Schall 03-2012 dargestellt:

Tabelle 7: Einwohnerstatistik (betroffene Einwohner) für den Straßenverkehrslärm (nach RLS-90)

Name	Intervalle	RLS-90 Einwohnerstatistik	
		Einwohner	
		Tag	Nacht
Alle Gebiete	50 - 55	10453	3605
	55 - 60	4821	1210
	60 - 65	2251	241
	65 - 70	936	47
	70 - 75	172	-
	> 75	9	-
1 Kernstadt Leonberg	50 - 55	8996	2948
	55 - 60	3974	1044
	60 - 65	1772	220
	65 - 70	819	47
	70 - 75	162	-
	> 75	9	-
2 Silberberg	50 - 55	235	12
	55 - 60	11	-
	60 - 65	-	-
	65 - 70	-	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
3 Gebersheim	50 - 55	309	111
	55 - 60	140	33
	60 - 65	93	1
	65 - 70	22	-
	70 - 75	0	-
	> 75	-	-
4 Höfingen	50 - 55	594	350
	55 - 60	411	105
	60 - 65	301	20
	65 - 70	78	-
	70 - 75	9	-
	> 75	-	-
5 Mahdental	50 - 55	39	30
	55 - 60	43	-
	60 - 65	1	-
	65 - 70	-	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
6 Warmbronn	50 - 55	281	154
	55 - 60	242	28
	60 - 65	84	-
	65 - 70	17	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-

Tabelle 8: Einwohnerstatistik (betroffene Einwohner) für den Schienenlärm (nach Schall 03-2012)

Name	Intervalle	EU Einwohnerstatistik	
		Einwohner	
		Tag	Nacht
1 Kernstadt Leonberg	50 - 55	1011	1030
	55 - 60	500	512
	60 - 65	206	212
	65 - 70	57	60
	70 - 75	22	23
	> 75	0	0
2 Silberberg	50 - 55	174	169
	55 - 60	176	184
	60 - 65	79	89
	65 - 70	24	25
	70 - 75	6	7
	> 75	-	-
3 Gebersheim	50 - 55	-	-
	55 - 60	-	-
	60 - 65	-	-
	65 - 70	-	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
4 Höfingen	50 - 55	224	230
	55 - 60	146	146
	60 - 65	121	125
	65 - 70	68	72
	70 - 75	15	18
	> 75	-	-
5 Mahdental	50 - 55	-	-
	55 - 60	-	-
	60 - 65	-	-
	65 - 70	-	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
6 Warmbronn	50 - 55	-	-
	55 - 60	-	-
	60 - 65	-	-
	65 - 70	-	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-

Tabelle 9: Flächenstatistik für den Straßenverkehrslärm (RLS-90)

Name	Intervalle	RLS-90 Flächenstatistik							
		Größe [km ²]		Anzahl Wohnungen		Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Alle Gebiete	55 - 65	9,99	4,71	1935	860	9	2	-	-
	65 - 75	2,64	0,96	786	75	-	-	-	-
	> 75	0,87	0,40	37	-	-	-	-	-
1 Kernstadt Leonberg	55 - 65	7,63	3,89	1698	759	6	2	-	-
	65 - 75	2,14	0,89	693	69	-	-	-	-
	> 75	0,82	0,40	37	-	-	-	-	-
2 Silberberg	55 - 65	0,12	0,02	3	-	-	-	-	-
	65 - 75	0,00	-	-	-	-	-	-	-
	> 75	-	-	-	-	-	-	-	-
3 Gebersheim	55 - 65	0,28	0,10	6	-	-	-	-	-
	65 - 75	0,09	0,01	-	-	-	-	-	-
	> 75	0,01	0,00	-	-	-	-	-	-
4 Höfingen	55 - 65	0,40	0,16	207	101	1	-	-	-
	65 - 75	0,14	0,02	93	6	-	-	-	-
	> 75	0,01	-	1	-	-	-	-	-
5 Mahdental	55 - 65	1,40	0,47	21	-	-	-	-	-
	65 - 75	0,21	0,04	-	-	-	-	-	-
	> 75	0,03	-	-	-	-	-	-	-
6 Warmbronn	55 - 65	0,16	0,08	1	-	2	-	-	-
	65 - 75	0,06	-	-	-	-	-	-	-
	> 75	-	-	-	-	-	-	-	-

Flächenstatistik für den Schienenverkehrslärm (Schall 03-2012)

Name	Intervalle	EU Flächenstatistik							
		Größe [km ²]		Anzahl Wohnungen		Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Alle Gebiete	55 - 65	1,72	1,75	442	461	3	3	-	-
	65 - 75	0,41	0,44	79	83	-	-	-	-
	> 75	0,18	0,18	2	4	-	-	-	-
1 Kernstadt Leonberg	55 - 65	1,08	1,11	255	267	3	3	-	-
	65 - 75	0,18	0,19	38	40	-	-	-	-
	> 75	0,08	0,08	2	3	-	-	-	-
2 Silberberg	55 - 65	0,08	0,08	91	95	-	-	-	-
	65 - 75	0,03	0,03	11	12	-	-	-	-
	> 75	0,01	0,01	-	-	-	-	-	-
3 Gebersheim	55 - 65	-	-	-	-	-	-	-	-
	65 - 75	-	-	-	-	-	-	-	-
	> 75	-	-	-	-	-	-	-	-
4 Höfingen	55 - 65	0,56	0,55	96	99	-	-	-	-
	65 - 75	0,20	0,22	30	31	-	-	-	-
	> 75	0,08	0,08	1	1	-	-	-	-
5 Mahdental	55 - 65	-	-	-	-	-	-	-	-
	65 - 75	-	-	-	-	-	-	-	-
	> 75	-	-	-	-	-	-	-	-
6 Warmbronn	55 - 65	-	-	-	-	-	-	-	-
	65 - 75	-	-	-	-	-	-	-	-
	> 75	-	-	-	-	-	-	-	-

Um die am stärksten vom Lärm betroffenen Gebäude mit Wohnnutzung deutlich erkennbar zu machen wurden in den folgenden Karten alle Gebäude mit Wohnnutzung farblich markiert, bei denen wenigstens eine Fassade über den Lärmwerten von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts (ermittelt nach RLS 90 bzw. Schall 03-2012) liegt. Maßgeblich ist jeweils der am stärksten belastete Fassadenbereich.

Karte 12: Straßenverkehr, Pegelüberschreitung an Gebäuden: Leonberg Nordost

Karte 13: Straßenverkehr, Pegelüberschreitung an Gebäuden: Leonberg Südost

Karte 14: Straßenverkehr, Pegelüberschreitung an Gebäuden: Leonberg West

Karte 15: Straßenverkehr, Pegelüberschreitung an Gebäuden: Warmbronn, Silberberg, Mahdental

Karte 16: Straßenverkehr, Pegelüberschreitung an Gebäuden: Gebersheim, Höfingen

Karte 20: Schienenverkehr Pegelüberschreitung Schall an Gebäuden: Leonberg West

Karte 21: Schienenverkehr Pegelüberschreitung an Gebäuden: Warmbronn, Silberberg, Mahdental

Karte 22: Schienenverkehr Pegelüberschreitung an Gebäuden Gebersheim, Höfingen

Mit Hilfe dieser Karten (siehe Anhang) lassen sich Maßnahmenbereiche ableiten, welche im folgenden Kapitel detailliert dargestellt sind.

10 Maßnahmenvorschläge

Leonberg hat unter anderem im Zuge der Lärmaktionsplanung 2009 bereits verschiedene Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt. Es besteht aus Gründen der Luftreinhaltung in Leonberg (ohne Warmbronn, ohne Autobahnen) ein Lkw-Durchfahrtsverbot, d.h. nur Lieferverkehr ist zulässig. Dadurch sind die Schwerverkehrsanteile in der Innenstadt verhältnismäßig gering. Weitere bereits erfolgte Maßnahmen sind jeweils in den nachfolgenden Maßnahmenabschnitten aufgeführt.


Bereiche mit Maßnahmenvorschlägen gegen Straßenverkehrslärm:

- **M1-1** Feuerbacher Straße (alte B 295)
- **M1-2** Grabenstraße (alte B 295)
- **M1-3** Eltinger Straße einstreifiger Abschnitt (alte B 295)
- **M1-4** Eltinger Straße zweistreifiger Abschnitt (alte B 295)
- **M1-5** Brennerstraße (alte B 295)
- **M2** Kernstadt Leonberg: Stuttgarter Straße
- **M3** Kernstadt Leonberg: Bahnhofstraße
- **M4** Kernstadt Leonberg: südl. Leonberger Straße/ westl. Glemseckstraße
- **M5** Kernstadt Leonberg: Römerstraße
- **M6** Kernstadt Leonberg: Neue Ramtelstraße
- **M7** Gebersheim: Kreuzung Alte Dorfstraße, Höfinger Straße, Engelbergstraße
- **M8** Höfingen: Pforzheimer Straße

Bereiche mit Maßnahmenvorschlägen gegen Schienenlärm:

- **M9** Kernstadt Leonberg: Schienenlärm
- **M10** Höfingen: Schienenlärm
- **M11** Silberberg: Schienenlärm

Legende zu den Tabellen 10 - 21:

- n** – neuere Fenster mit Thermopanscheiben, Holz-, Alu- oder Kunststoffrahmen
- a** – alte Fenster mit Einfach- oder Doppelverglasung, Rahmen aus Holz
- mix** – teils alte, teils neue Fenster
- ?** – Fenstertyp unklar
-  – Gebäude/Angabe gehört nicht zum Abschnitt

11 Betroffenheitsanalysen und volkswirtschaftliche Kennziffern

In Kapitel 8.2 werden die sogenannten „EU-Statistiken“ beschrieben. Die Einwohnerstatistiken werden nach Festlegung sinnvoller Lärminderungsmaßnahmen dazu verwendet, die entlastende Wirkung einer Maßnahme im Vergleich ohne / mit Maßnahme(n) darzustellen. Eine Maßnahme ist umso effektiver, je mehr Einwohner aus den hohen Lärmpegelintervallen niedrigeren Pegelintervallen zugeordnet werden können.

Ein weiterer Aspekt ist die Betrachtung des Immobilienwertes. Durch die hohen Lärmpegel wird die Attraktivität gemindert, was sich faktisch in den Immobilienwerten und in den Mietpreisen niederschlägt. Einen praktikablen Ansatz zur „Schadensberechnung“ bietet der sogenannte Schweizer-Kosten-Index. Hier wird der volkswirtschaftliche Schaden berechnet, der durch Lärmpegel ab einer gewissen Höhe verursacht wird. Vergleicht man den volkswirtschaftlichen Schaden ohne Maßnahme mit einer Situation mit Maßnahme(n) (z.B. Tempo 30 km/h), so zeigt die Differenz der beiden Beträge, um welchen Betrag sich der volkswirtschaftliche Schaden mindert. Ggf. kann diese „Wertsteigerung“ mit den Kosten einer Maßnahme gegengerechnet werden (Kosten-Nutzen-Analyse).

Einen ähnlichen Ansatz empfiehlt der LAI zur Berechnung des volkswirtschaftlichen Schadens in Bezug auf die Gesundheitskosten, die durch zu hohe Lärmpegel entstehen (= Gesundheitskosten).

Sowohl der materielle Wertverlust der Immobilien als auch die Gesundheitskosten (und die Summe beider Beträge) geben Hinweise zur Wirkung von Maßnahmen. Auch diese Form der Analyse wird in Kapitel 12 für die Beurteilung einzelner Maßnahmen verwendet.

12 Maßnahmenbereiche und Maßnahmenvorschläge Straßenverkehr

M1-1	Kernstadt Leonberg Alte B295: Feuerbacher Straße
<p>Bereits erfolgte Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lärmschutzfensterprogramm (1990/91, 2009) 	
<p>Maßnahmenvorschläge:</p> <p>kurzfristig (Umsetzungszeitraum ca. 1 Jahr)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Festsetzung von "Tempo 30" gleichzeitig gelegentliche Geschwindigkeitsüberwachung • Lärmschutzfensterprogramm für alle rot/gelb dargestellten Wohngebäude <p>langfristig (Umsetzungszeitraum > 4 Jahre)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung (geplant für die Zeit nach der Sanierung des Engelbergtunnels). Bauliche Umgestaltung der Fahrbahnrandbereiche (Grüngestalterische Maßnahmen, Veränderung der Parkierungstreifen, Ausbau der Fußwege, Bau von Fahrschutzstreifen und Fahrradwegen). Aber: Eingeschränkte Gestaltungsmöglich- 	

keiten wegen der beengten Lage. Unter Maßgabe des Erhalts der Funktionsfähigkeit des jeweiligen Straßenabschnitts.

Bemerkungen:

- Pegel teilweise sehr hoch!

Gebäude über Auslösewert 70/60 dB(A)	Anzahl Einwohner	Höchste Fassadenpegel in dB(A)		Fenster	Bemerkungen	Baujahr
		Tag	Nacht			
Strohgäustraße 1/1	intern	siehe Darstellung in der Karte	siehe Darstellung in der Karte	n		
Strohgäustraße 3				n		
Strohgäustraße 3/1				n		
Strohgäustraße 5				n		
Strohgäustraße 5/1				n		
Strohgäustraße 9				n		
Feuerbacher Str. 1, 1/1				n	EG Gewerbe Seniorenresidenz	
Feuerbacher Str. 2				a		
Feuerbacher Str. 15				n	EG Gewerbe	
Feuerbacher Str. 10				n	EG Garagen	
Feuerbacher Str. 12				a		
Feuerbacher Str. 14				n		
Feuerbacher Str. 16				a		
Feuerbacher Str. 18				n		
Feuerbacher Str. 20				a		
Feuerbacher Str. 17				n		
Feuerbacher Str. 19				n		
Feuerbacher Str. 21				n		
Feuerbacher Str. 23				-	Straßenfront ohne Fenster	
Feuerbacher Str. 29				a		
Feuerbacher Str. 32				?		
Agnes Miegel Str. 1/1				n	EG Gewerbe	
Graf Ulrich Str. 9				n	EG Gewebe	
Goethestraße 26	n					
Heinrich Längerer Str. 4	n	Neubau noch nicht dargestellt				

Tabelle 10: Höchste Fassadenpegel an Gebäuden über Auslösewert 70/60 dB(A) im Maßnahmenbereich M1-1

Vergleich der Maßnahmenvorschläge für M1-1 anhand EU-Einwohnerstatistiken und volkswirtschaftlicher Kennziffern

Einwohner pro Pegelintervall

Name	Intervall	Betroffene Einwohner					
		Ohne Maßnahme		Tempo 30		Lärmarmer Asphalt	
		Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
M 1-1	50 - 55	41	34	42	38	45	37
	55 - 60	33	36	33	39	31	37
	60 - 65	32	28	32	43	30	41
	65 - 70	40	33	39	1	39	
	70 - 75	39		40		38	
	> 75	16					

Volkswirtschaftliche Kennziffern

M1-1 Tempo 30	ohne Maßnahme	mit Maßnahme	Minderung/Jahr
Volkswirtschaftlicher Schaden	119.176,13 €	90.707,96 €	28.468,17 €
Gesundheitskosten	31.504,39 €	25.713,60 €	5.790,79 €
Summe	150.680,52 €	116.421,56 €	34.258,96 €

M1-1 Lärmarmer Asphalt	ohne Maßnahme	mit Maßnahme	Minderung/Jahr
Volkswirtschaftlicher Schaden	119.176,13 €	85.629,88 €	33.546,25 €
Gesundheitskosten	31.504,39 €	24.584,28 €	6.920,11 €
Summe	150.680,52 €	110.214,16 €	40.466,36 €

M1-2	Kernstadt Leonberg Alte B295: Grabenstraße																																																
<p>The map shows a street layout with noise level data for various buildings. The data is as follows:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Building</th> <th>LrT</th> <th>LrN</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>73,6</td><td>66,3</td></tr> <tr><td>2</td><td>73,4</td><td>66,2</td></tr> <tr><td>3</td><td>73,7</td><td>66,6</td></tr> <tr><td>4</td><td>72,6</td><td>65,4</td></tr> <tr><td>5</td><td>72,1</td><td>65,0</td></tr> <tr><td>6</td><td>73,2</td><td>66,1</td></tr> <tr><td>7</td><td>76,0</td><td>68,9</td></tr> <tr><td>8</td><td>67,3</td><td>60,1</td></tr> <tr><td>9</td><td>69,7</td><td>62,4</td></tr> <tr><td>10</td><td>70,4</td><td>63,1</td></tr> <tr><td>11</td><td>73,3</td><td>66,1</td></tr> <tr><td>12</td><td>74,1</td><td>67,0</td></tr> <tr><td>13</td><td>75,6</td><td>68,4</td></tr> <tr><td>14</td><td>77,1</td><td>69,9</td></tr> <tr><td>15</td><td>75,9</td><td>68,7</td></tr> </tbody> </table>		Building	LrT	LrN	1	73,6	66,3	2	73,4	66,2	3	73,7	66,6	4	72,6	65,4	5	72,1	65,0	6	73,2	66,1	7	76,0	68,9	8	67,3	60,1	9	69,7	62,4	10	70,4	63,1	11	73,3	66,1	12	74,1	67,0	13	75,6	68,4	14	77,1	69,9	15	75,9	68,7
Building	LrT	LrN																																															
1	73,6	66,3																																															
2	73,4	66,2																																															
3	73,7	66,6																																															
4	72,6	65,4																																															
5	72,1	65,0																																															
6	73,2	66,1																																															
7	76,0	68,9																																															
8	67,3	60,1																																															
9	69,7	62,4																																															
10	70,4	63,1																																															
11	73,3	66,1																																															
12	74,1	67,0																																															
13	75,6	68,4																																															
14	77,1	69,9																																															
15	75,9	68,7																																															
<p>Bereits erfolgte Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lärmschutzfensterprogramm (1990/91 und 2009) • Sanierung Grabenstraße (2014) • Höchstgeschwindigkeit für LKW 30 km/h in Richtung Süden (bergab) 																																																	
<p>Maßnahmenvorschläge: kurzfristig (Umsetzungszeitraum ca. 1 Jahr)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Festsetzung von "Tempo 30" gleichzeitig gelegentliche Geschwindigkeitsüberwachung • Lärmschutzfensterprogramm 																																																	
<p>Bemerkungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pegel teilweise sehr hoch 																																																	

Gebäude über Auslösewert 70/60 dB(A)	Anzahl Einwohner	Höchste Fassadenpegel in dB(A)		Fenster	Bemerkungen	Baujahr
		Tag	Nacht			
Grabenstraße 4	intern	siehe Darstellung in der Karte	siehe Darstellung in der Karte	a	EG Gewerbe wird geraderenoviert	
Grabenstraße 6				a	EG Gewerbe	
Grabenstraße 8				n	EG Gewerbe	
Grabenstraße 10				n	EG Gewerbe	
Grabenstraße 14				n		
Grabenstraße 20				n	EG Gewerbe, Wohnen Rückseitig	
Graf Eberhard Str. 2				n	EG Gaststätte	
Grabenstraße 1				n	EG Gewerbe	
Grabenstraße 3				n	EG Gewerbe	
Grabenstraße 9				n	EG Gewerbe	
Grabenstraße 11				a	EG Kneipe, Kino	
Grabenstraße 13				n	EG Gewerbe	
Graf Ulrich Str. 6				n	EG Gewerbe	
Im Zwinger 6				n	EG Gewerbe	
Im Zwinger 2				n		

Tabelle 11: Höchste Fassadenpegel an Gebäuden über Auslösewert 70/60 dB(A) im Maßnahmenbereich M1-2

Vergleich der Maßnahmenvorschläge für M1-2 anhand EU-Einwohnerstatistiken und volkswirtschaftlicher Kennziffern

Einwohner pro Pegelintervall

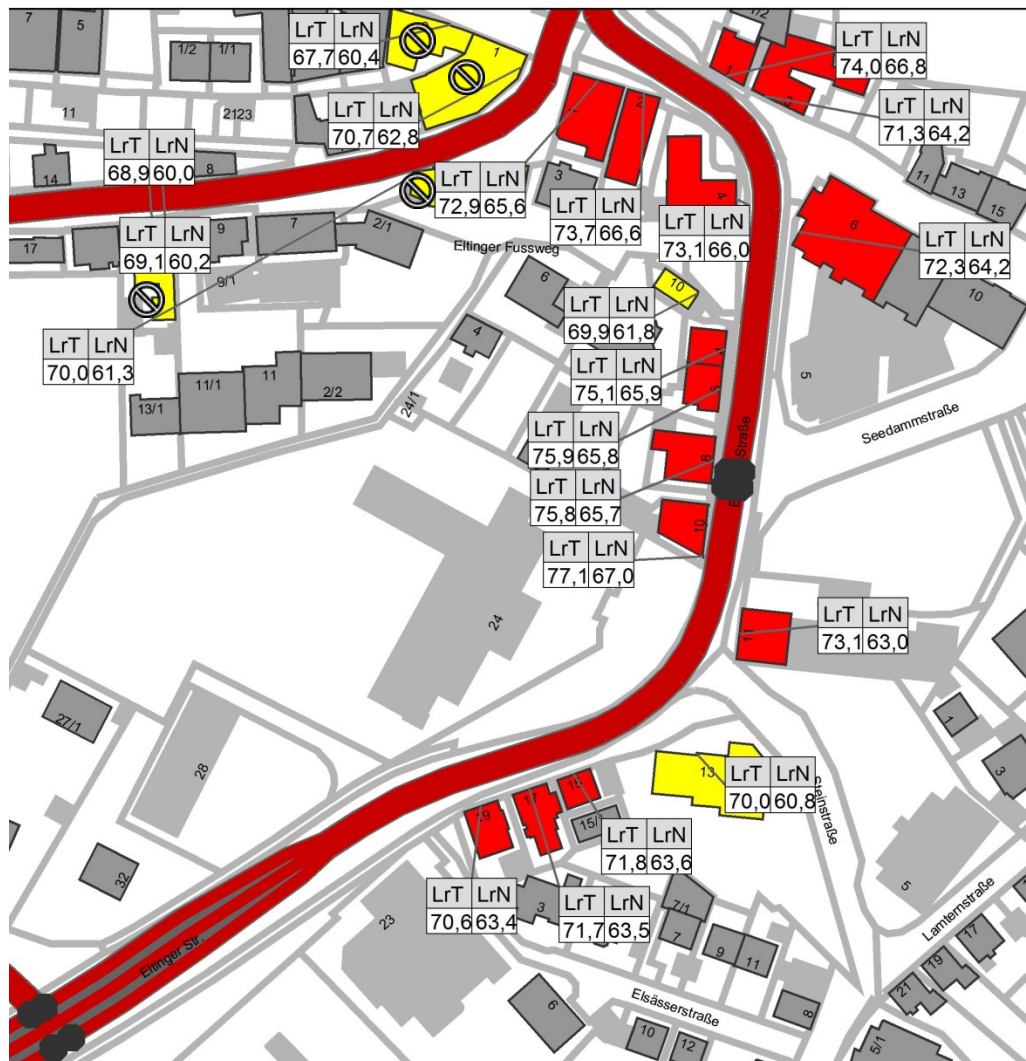
Name	Intervall	Betroffene Einwohner			
		Ohne Maßnahme		Tempo 30	
		Lden	Ln	Lden	Ln
M 1-2	50 - 55	9	16	11	24
	55 - 60	14	35	14	32
	60 - 65	18	27	26	37
	65 - 70	34	20	30	
	70 - 75	40		35	
	> 75	5			

Volkswirtschaftliche Kennziffern

M1-2 Tempo 30	ohne Maßnahme	mit Maßnahme	Minderung/Jahr
Volkswirtschaftlicher Schaden	39.720,15 €	28.548,99 €	11.171,16 €
Gesundheitskosten	23.584,12 €	20.058,50 €	3.525,62 €
Summe	63.304,27 €	48.607,49 €	14.696,78 €

M1-3

Kernstadt Leonberg Alte B295: Eltinger Straße I

**Bereits erfolgte Maßnahmen:**

- Lärmschutzfensterprogramm (1990/91 und 2009)

Maßnahmenvorschläge:**kurzfristig (Umsetzungszeitraum ca. 1 Jahr)**

- Festsetzung von "Tempo 30"
gleichzeitig gelegentliche Geschwindigkeitsüberwachung
- Lärmschutzfensterprogramm

langfristig (Umsetzungszeitraum > 4 Jahre)

- Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung
- Bauliche Umgestaltung der Fahrbahnrandbereiche (Grüngestalterische Maßnahmen, Veränderung der Parkierungstreifen, Ausbau der Fußwege, Bau von Fahrradschutzstreifen und Fahrradwegen). Aber: Wegen der beengten Lage eingeschränkter Gestaltungsspielraum.

Gebäude über Auslösewert 70/60 dB(A)	Anzahl Einwohner	Höchste Fassadenpegel in dB(A)		Fenster	Bemerkungen	Baujahr
		Tag	Nacht			
Graf Eberhard Str. 1	intern	siehe Darstellung in der Karte	siehe Darstellung in der Karte	n		
Graf Eberhard Str. 3				?		
Seestraße 1				n	EG Gewerbe	
Seestraße ½				n		
Seestraße 3				n	EG Gewerbe	
Seestraße 6				n	EG Gewerbe	
Seestraße 2				n	EG Gewerbe	
Seestraße 4				n	EG Gewerbe	
Eltinger Fußweg 10				n		
Seedammstraße 2				n	Neubau	
Bahnhofstraße 1				a	EG Gewebe	
Eltinger Straße 4				n		
Eltinger Straße 6				mix?	EG Gewerbe	
Eltinger Straße 8				n	EG Gewerbe	
Eltinger Straße 10				n	EG Gewerbe	
Eltinger Straße 11				a	EG Gewerbe	
Eltinger Straße 13				n		
Eltinger Straße 15				a		
Eltinger Straße 17				n		
Eltinger Straße 19				n		

Tabelle 12: Höchste Fassadenpegel an Gebäuden über Auslösewert 70/60 dB(A) im Maßnahmenbereich M1-3

Vergleich der Maßnahmenvorschläge für M1-3 anhand EU-Einwohnerstatistiken und volkswirtschaftlicher Kennziffern

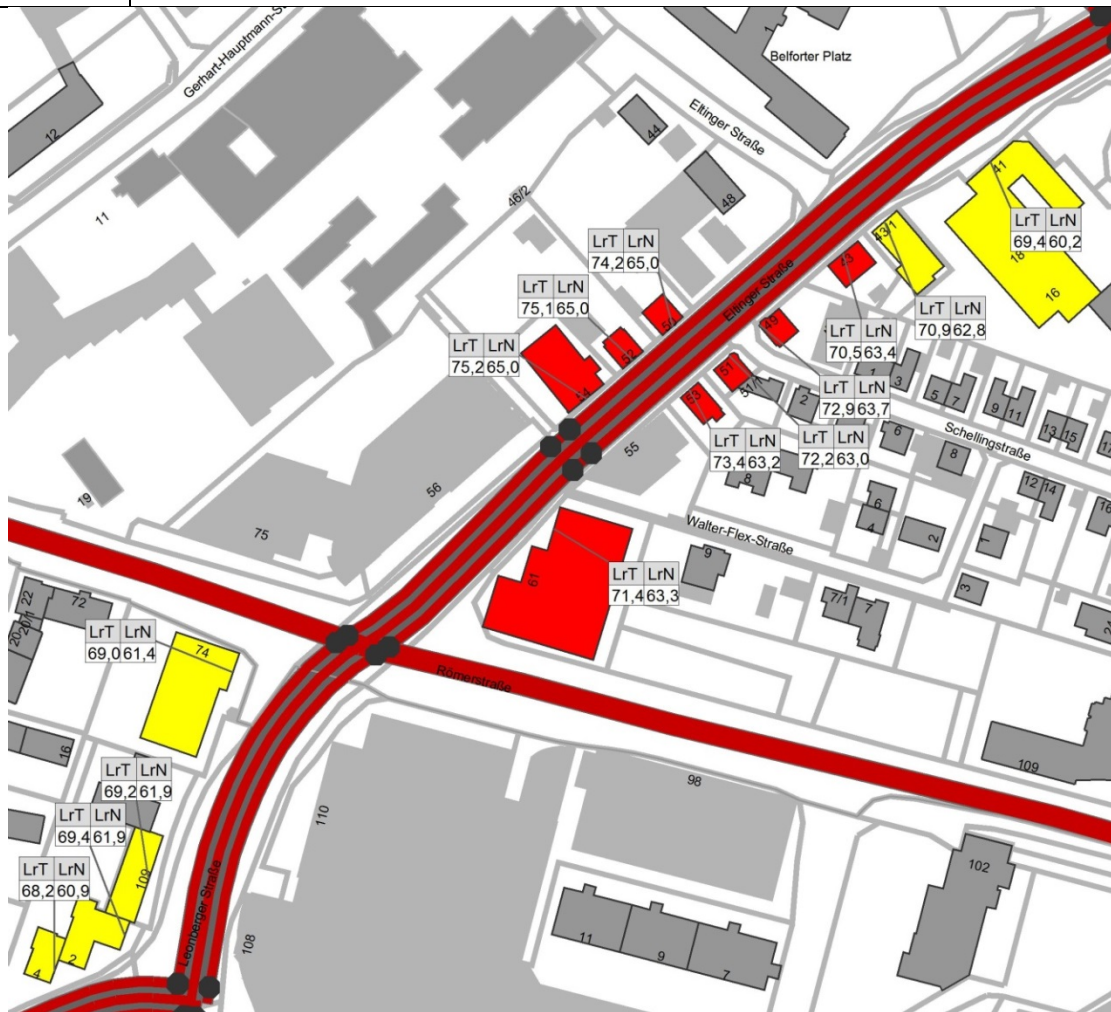
Einwohner pro Pegelintervall

Name	Intervall	Betroffene Einwohner					
		Ohne Maßnahme		Tempo 30		Lärmarmer Asphalt	
		Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
M1-3	50 - 55	22	22	22	20	22	27
	55 - 60	30	41	30	60	29	56
	60 - 65	18	47	25	29	28	25
	65 - 70	47	10	59		60	
	70 - 75	47		20		13	
	> 75	3					

Volkswirtschaftliche Kennziffern

M1-3 Tempo 30	ohne Maßnahme	mit Maßnahme	Minderung/Jahr
Volkswirtschaftlicher Schaden	54.947,57 €	38.617,30 €	16.330,27 €
Gesundheitskosten	27.675,51 €	21.504,06 €	6.171,45 €
Summe	82.623,08 €	60.121,36 €	<u>22.501,72 €</u>

M1-3 Lärmarmer Asphalt	ohne Maßnahme	mit Maßnahme	Minderung/Jahr
Volkswirtschaftlicher Schaden	54.947,57 €	35.496,38 €	19.451,19 €
Gesundheitskosten	27.675,51 €	20.255,30 €	7.420,21 €
Summe	82.623,08 €	55.751,68 €	<u>26.871,40 €</u>

M1-4**Kernstadt Leonberg Alte B295: Eltinger Straße II****Bereits erfolgte Maßnahmen:**

- Lärmschutzfensterprogramm (1990/91 und 2009)

Maßnahmenvorschläge:**kurzfristig (Umsetzungszeitraum ca. 1 Jahr)**

- Lärmschutzfensterprogramm

mittelfristig (Umsetzungszeitraum ca. 2-4 Jahre) bis langfristig (Umsetzungszeitraum > 4 Jahre)

- Bauliche Umgestaltung der Fahrbahnrandbereiche (Umbau oder Rückbau von Spuren bei 4-spurigem Ausbau, Grüngestalterische Maßnahmen, Veränderung der Parkierungsstreifen, Ausbau der Fußwege, Bau von Fahrradschutzstreifen und Fahrradwegen). Unter Maßgabe des Erhalts der Funktionsfähigkeit des jeweiligen Straßenabschnitts.
- Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung

Bemerkungen:

- Hohe Fußgängerfrequenz durch angrenzende Läden und Märkte der City, hohes Schüleraufkommen (Fußgänger und Radfahrer) wegen angrenzendem Schulzentrum

Gebäude über Auslösewert 70/60 dB(A)	Anzahl Einwohner	Höchste Fassadenpegel in dB(A)		Fenster	Bemerkungen	Baujahr
		Tag	Nacht			
Eltinger Str. 50	intern	siehe Darstellung in der Karte	siehe Darstellung in der Karte	a	EG Gewerbe	
Eltinger Str. 52				n		
Eltinger Str. 54				a?	EG Gewerbe	
Eltinger Str. 41				n	EG Gewerbe Wohnen zurückgesetzt	
Eltinger Str. 43/1				n	EG Gewerbe	
Eltinger Str. 43				n	EG u. 1. Stck. Gewerbe	
Eltinger Str. 49				n		
Eltinger Str. 51				a		
Eltinger Str. 53				n		
Eltinger Str. 61				n	EG u. 1. Stck. Gewerbe	
Eltinger Str.						
Römerstraße 74				n	EG u. 1. Stck. Gewerbe, Wohnen zurückgesetzt	
Leonberger Str. 109				n	EG Gewerbe	
Brenner Str. 2				n	EG Gewerbe	
Brenner Str. 4				n	EG Gewerbe	

Tabelle 13: Höchste Fassadenpegel an Gebäuden über Auslösewert 70/60 dB(A) im Maßnahmenbereich M1-4

Vergleich der Maßnahmenvorschläge für M1-4 anhand EU-Einwohnerstatistiken und volkswirtschaftlicher Kennziffern

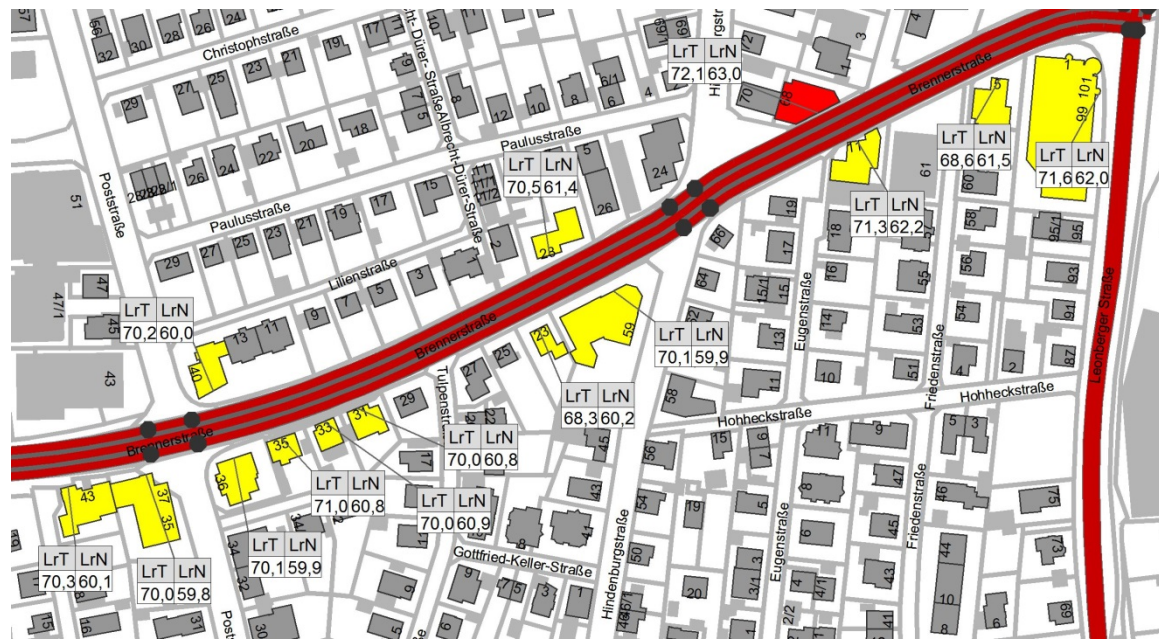
Einwohner pro Pegelintervall

Name	Intervall	Betroffene Einwohner					
		Ohne Maßnahme		Fahrbahnverengung		Lärmarmer Asphalt	
		Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
M1-4	50 - 55	36	41	34	42	30	61
	55 - 60	31	101	30	106	39	97
	60 - 65	46	43	45	38	64	9
	65 - 70	111	1	117		98	
	70 - 75	25		18		3	
	> 75						

Volkswirtschaftliche Kennziffern

M1-4 Fahrbahnverengung	ohne Maßnahme	mit Maßnahme	Minderung/Jahr
Volkswirtschaftlicher Schaden	103.664,46 €	98.377,16 €	5.287,30 €
Gesundheitskosten	36.052,48 €	35.018,14 €	1.034,34 €
Summe	139.716,94 €	133.395,30 €	<u>6.321,64 €</u>

M1-4 Lärmarmer Asphalt	ohne Maßnahme	mit Maßnahme	Minderung/Jahr
Volkswirtschaftlicher Schaden	103.664,46 €	60.958,65 €	42.705,81 €
Gesundheitskosten	36.052,48 €	28.281,22 €	7.771,26 €
Summe	139.716,94 €	89.239,87 €	<u>50.477,07 €</u>

M1-5**Kernstadt Leonberg Alte B295: Brennerstraße****Bereits erfolgte Maßnahmen:**

- Lärmschutzfensterprogramm (1990/91 und 2009)

Maßnahmenvorschläge:**kurzfristig (Umsetzungszeitraum ca. 1 Jahr)**

- Lärmschutzfensterprogramm

langfristig (Umsetzungszeitraum > 4 Jahre)

- Bauliche Umgestaltung der Fahrbahnrandbereiche (Umbau oder Rückbau von Spuren bei 4-spurigem Ausbau, Grüngestalterische Maßnahmen, Veränderung der Parkierungsstreifen, Ausbau der Fußwege, Bau von Fahrradschutzstreifen und Fahrradwegen). Unter Maßgabe des Erhalts der Funktionsfähigkeit des jeweiligen Straßenabschnitts.
- Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung

Gebäude über Auslösewert 70/60 dB(A)	Anzahl Einwohner	Höchste Fassadenpegel in dB(A)		Fenster	Bemerkungen	Baujahr
		Tag	Nacht			
Hindenburgstraße 68	intern	siehe Darstellung in der Karte	siehe Darstellung in der Karte	n	EG Gewerbe	
Brennerstraße 28				n	EG Gewerbe	
Poststraße 40				n	EG Gewerbe	
Brennerstraße 1				n	EG Gewerbe	
Brennerstraße 5				n	EG u. 1. Stck. Gewerbe	
Friedenstraße 61				n	Neubau, nicht berücksichtigt	
Brennerstraße 11				n	EG Gewerbe	
Eugenstraße 19				n	Neubau, nicht berücksichtigt	
Hindenburgstraße 59				n	belastete Fassade Gewerbe	
Brennerstraße 23				n		
Brennerstraße 31				n	EG Gewerbe	
Brennerstraße 33				n	EG Gewerbe	
Brennerstraße 35				n	EG Gewerbe	
Poststraße 36				a?	EG Gewerbe	
Poststraße 37				n	EG Gewerbe	
Brennerstraße 43	n					

Tabelle 14: Höchste Fassadenpegel an Gebäuden über Auslösewert 70/60 dB(A) im Maßnahmenbereich M1-5

Vergleich der Maßnahmenvorschläge für M1-5 anhand EU-Einwohnerstatistiken und volkswirtschaftlicher Kennziffern

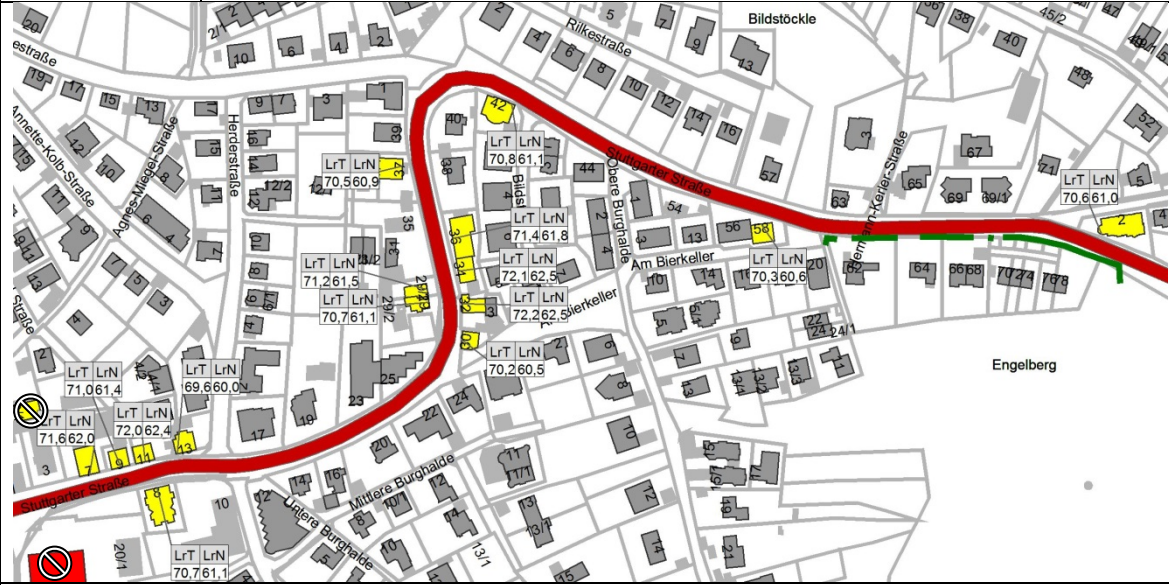
Einwohner pro Pegelintervall

Name	Intervall	Betroffene Einwohner					
		Ohne Maßnahme		Fahrbahnverengung		Lärmarmer Asphalt	
		Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
M1-5	50 - 55	128	93	128	97	134	117
	55 - 60	89	101	91	111	87	77
	60 - 65	98	35	101	21	109	3
	65 - 70	109		108		65	
	70 - 75	11		8			
	> 75						

Volkswirtschaftliche Kennziffern

M1-5 Fahrbahnverengung	ohne Maßnahme	mit Maßnahme	Minderung/Jahr
Volkswirtschaftlicher Schaden	107.256,74 €	103.429,57 €	3.827,17 €
Gesundheitskosten	41.844,02 €	41.106,17 €	737,85 €
Summe	149.100,76 €	144.535,74 €	<u>4.565,02 €</u>

M1-5 Lärmarmer Asphalt	ohne Maßnahme	mit Maßnahme	Minderung/Jahr
Volkswirtschaftlicher Schaden	107.256,74 €	70.462,69 €	36.794,05 €
Gesundheitskosten	41.844,02 €	32.207,86 €	9.636,16 €
Summe	149.100,76 €	102.670,55 €	<u>46.430,21 €</u>

M2	Kernstadt Leonberg: Stuttgarter Straße
	
<p>Bereits erfolgte Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Sanierung Stuttgarter Straße, Fahrradschutzstreifen (2005) 	
<p>Maßnahmenvorschläge: mittelfristig (Umsetzungszeitraum ca. 2-4 Jahre)</p> <ul style="list-style-type: none"> Lärmschutzfensterprogramm 	

Gebäude über Auslösewert 70/60 dB(A)	Anzahl Einwohner	Höchste Fassadenpegel in dB(A)		Fenster	Bemerkungen	Baujahr
		Tag	Nacht			
Stuttgarter Straße 7	9	71,6	62,0	n	EG Gewerbe	
Stuttgarter Straße 8	25	70,7	61,1	n		
Stuttgarter Straße 9	4	71,0	61,4	mix?	EG Gewerbe	
Stuttgarter Straße 11	10	72,0	62,4	n		
Stuttgarter Straße 13	8	69,6	60,0	n		
Stuttgarter Straße 29	4	70,7	61,1	a?		
Stuttgarter Straße 29/1	5	71,2	61,5	n		
Stuttgarter Straße 30	4	70,2	60,5	n		
Stuttgarter Straße 32	1	72,2	62,5	n?	Holzrahmen verwittert	
Stuttgarter Straße 34	4	72,1	62,5	n		
Stuttgarter Straße 36	17	71,4	61,8	n		
Stuttgarter Straße 37	10	70,5	60,9	a		
Stuttgarter Straße 42	16	70,8	61,1	n		
Stuttgarter Straße 58	2	70,3	60,6	n		
Rebenweg	2	70,6	61,0	n		

Tabelle 15: Höchste Fassadenpegel an Gebäuden über Auslösewert 70/60 dB(A) im Maßnahmenbereich M2

M3	Kernstadt Leonberg, Bahnhofstraße
<p>Bereits erfolgte Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tempo 30 östlich Eltinger Fußweg • keine Durchfahrt in Richtung Grabenstraße/Eltinger Straße außer für Busse • Die oberste Bahnhofstraße wurde in 2014 saniert. Der weitere Verlauf der Bahnhofstraße bis zur Einmündung der Rutesheimer Straße wurde im Rahmen der Kanalerneuerung in 2015/16 vorläufig neu hergestellt. Die endgültige Gestaltung erfolgt erst nach der Bebauung des Wüstenrot Areals. 	
<p>Maßnahmenvorschläge:</p> <p>kurzfristig (Umsetzungszeitraum ca. 1 Jahr)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lärmschutzfensterprogramm <p>mittelfristig (Umsetzungszeitraum ca. 2-4 Jahre)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung 	
<p>Bemerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Steigungsstrecke in Richtung Osten, viel Busverkehr • Nur geringfügige Überschreitung der Lärmwerte • Die Gebäude Bahnhofstraße 5 (und 7) stehen leer, werden abgerissen und durch einen Neubau ersetzt 	

Gebäude über Auslösewert 70/60 dB(A)	Anzahl Einwohner	Höchste Fassadenpegel in dB(A)		Fenster	Bemerkungen	Baujahr
		Tag	Nacht			
Bahnhofstraße 5	intern	70,0	61,3	?	Abbruchgebäude, unbewohnt, Neubau geplant	
Bahnhofstraße 10		69,1	60,2	?		
Bahnhofstraße 13		68,9	60,0	?		

Tabelle 16: Höchste Fassadenpegel an Gebäuden über Auslösewert 70/60 dB(A) im Maßnahmenbereich M3

Vergleich der Maßnahmenvorschläge für M3 anhand EU-Einwohnerstatistiken und volkswirtschaftlicher Kennziffern

Einwohner pro Pegelintervall

Name	Intervall	Betroffene Einwohner			
		Ohne Maßnahme		Lärmarmer Asphalt	
		Lden	Ln	Lden	Ln
M3	50 - 55	5	14	2	15
	55 - 60	5	13	10	10
	60 - 65	14	4	15	
	65 - 70	13		10	
	70 - 75	4			
	> 75				

Volkswirtschaftliche Kennziffern

M3 Lärmarmer Asphalt	ohne Maßnahme	mit Maßnahme	Minderung/Jahr
Volkswirtschaftlicher Schaden	6.816,57 €	3.817,79 €	2.998,78 €
Gesundheitskosten	6.946,26 €	5.585,11 €	1.361,15 €
Summe	13.762,83 €	9.402,90 €	<u>4.359,93 €</u>

M4

Kernstadt Leonberg: Südliche Leonberger Straße/ Westliche Glemseckstraße**Bereits erfolgte Maßnahmen:****Maßnahmenvorschläge:****kurzfristig (Umsetzungszeitraum ca. 1 Jahr)**

- Lärmschutzfensterprogramm

langfristig (Umsetzungszeitraum > 4 Jahre)

- Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung
- Bauliche Umgestaltung der Fahrbahnrandbereiche, Grüngestalterische Maßnahmen, Veränderung der Parkierungstreifen, Ausbau der Fußwege, Bau von Fahrradschutzstreifen und Fahrradwegen) mit Schwerpunkt in der Glemseckstraße. In der Leonberger Straße geringer Entwicklungsspielraum wegen beengter Lage. Unter Maßgabe des Erhalts der Funktionsfähigkeit des jeweiligen Straßenabschnitts.

Bemerkungen:

- Gefahrensituation durch enge Gehwege entlang der Leonberger Straße

Gebäude über Auslösewert 70/60 dB(A)	Anzahl Einwohner	Höchste Fassadenpegel in dB(A)		Fenster	Bemerkungen	Baujahr
		Tag	Nacht			
Leonberger Straße 4	intern	70,7	58,2	?		
Leonberger Straße 6		71,4	59,8	n		
Leonberger Straße 8		71,7	60,1	n		
Leonberger Straße 8/1		71,7	60,1	n		
Leonberger Straße 10		70,9	60,3	a		
Leonberger Straße 10/1		70,9	60,3	a		
Leonberger Straße 11		70,6	59,1	n		
Leonberger Straße 13		71,3	59,8	n		
Leonberger Straße 15		73,0	61,4	n		
Leonberger Straße 17		72,2	61,6	n		
Glemseckstraße 1		70,1	57,9	a		
Glemseckstraße 6		71,0	58,4	a		
Glemseckstraße 10		71,1	59,6	a		
Glemseckstraße 12		70,7	59,1	a		
Glemseckstraße 14		71,3	60,8	n		
Glemseckstraße 16		71,1	60,5	n		
Glemseckstraße 18		69,8	60,2	n		
Glemseckstraße 20		70,2	60,5	n		
Glemseckstraße 22		69,9	60,3	n		

Tabelle 17: Höchste Fassadenpegel an Gebäuden über Auslösewert 70/60 dB(A) im Maßnahmenbereich M4

Vergleich der Maßnahmenvorschläge für M4 anhand EU-Einwohnerstatistiken und volkswirtschaftlicher Kennziffern

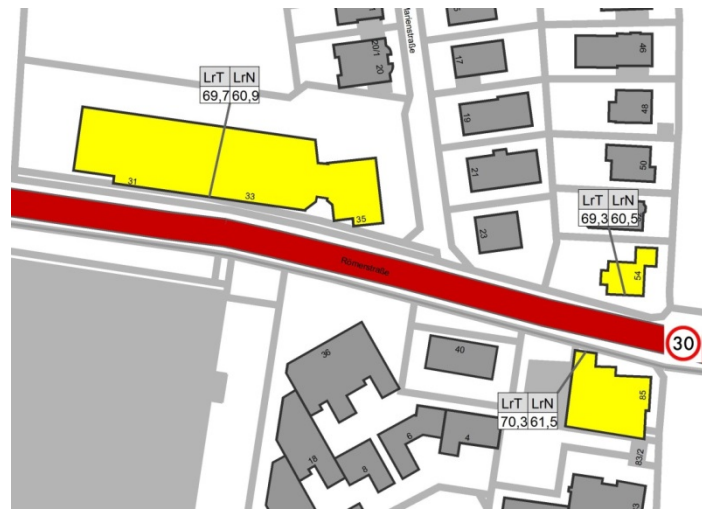
Einwohner pro Pegelintervall

Name	Intervall	Betroffene Einwohner			
		Ohne Maßnahme		Lärmarmer Asphalt	
		Lden	Ln	Lden	Ln
M4	50 - 55	38	79	49	67
	55 - 60	46	39	68	26
	60 - 65	62	9	52	
	65 - 70	41		28	
	70 - 75	11			
	> 75				

Volkswirtschaftliche Kennziffern

M4 Lärmarmer Asphalt	ohne Maßnahme	mit Maßnahme	Minderung/Jahr
Volkswirtschaftlicher Schaden	29.615,11 €	18.823,97 €	10.791,14 €
Gesundheitskosten	25.265,90 €	18.281,19 €	6.984,71 €
Summe	54.881,01 €	37.105,16 €	17.775,85 €

M5 Kernstadt Leonberg: Römerstraße



Bereits erfolgte Maßnahmen:

- Eine teilweise Neugestaltung der Römerstraße (Teilabschnitt zwischen Marienstraße und Obi-Kreisel) erfolgte in 2014. Randlich wurden Fahrradschutzstreifen bzw. Fahrradstreifen angelegt. Auf Höhe Kaufland wurde eine neue Ampel (Abbieger, Fußgänger) errichtet.

Maßnahmenvorschläge:
kurzfristig (Umsetzungszeitraum ca. 1 Jahr)

- Lärmschutzfensterprogramm

langfristig (Umsetzungszeitraum > 4 Jahre)

- Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung im östlichen Abschnitt des Bereichs

Bemerkungen:

- Hohe Fußgängerfrequenz durch angrenzende Läden und Märkte, hohes Schüleraufkommen (Fußgänger und Radfahrer) wegen angrenzendem Schulzentrum

Gebäude über Auslösewert 70/60 dB(A)	Anzahl Einwohner	Höchste Fassadenpegel in dB(A)		Fenster	Bemerkungen	Baujahr
		Tag	Nacht			
Römerstraße 33	intern	69,7	60,9	n	EG Einzelhandel	
Stohrerstraße 54		69,3	60,5	n		
Hindenburgstraße 85		70,3	61,5	n		

Tabelle 18: Höchste Fassadenpegel an Gebäuden über Auslösewert 70/60 dB(A) im Maßnahmenbereich M5

Vergleich der Maßnahmenvorschläge für M5 anhand EU-Einwohnerstatistiken und volkswirtschaftlicher Kennziffern

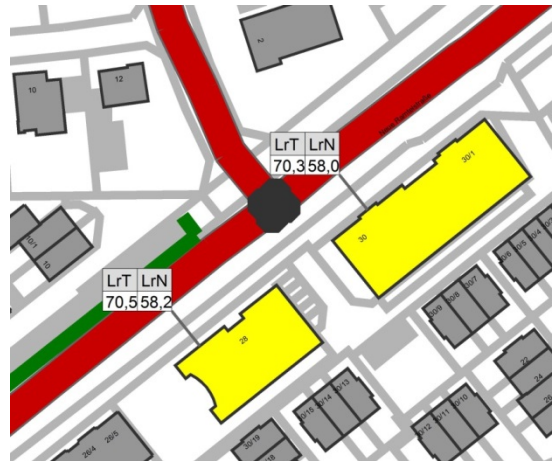
Einwohner pro Pegelintervall

Name	Intervall	Betroffene Einwohner			
		Ohne Maßnahme		Lärmarmer Asphalt	
		Lden	Ln	Lden	Ln
M5	50 - 55	17	14	13	18
	55 - 60	9	19	11	15
	60 - 65	14	7	17	
	65 - 70	19		16	
	70 - 75	7			
	> 75				

Volkswirtschaftliche Kennziffern

M5 Lärmarmer Asphalt	ohne Maßnahme	mit Maßnahme	Minderung/Jahr
Volkswirtschaftlicher Schaden	24.662,21 €	13.881,70 €	10.780,51 €
Gesundheitskosten	9.132,15 €	6.074,67 €	3.057,48 €
Summe	33.794,36 €	19.956,37 €	<u>13.837,99 €</u>

M6 Kernstadt Leonberg: Neue Ramtelstraße



Bereits erfolgte Maßnahmen:

- Es handelt sich um neuere Gebäude, nach dem aktuellen Stand der Technik. Aus diesem Grund kommt hier ein Lärmschutzfensterprogramm nicht in Frage.

Maßnahmenvorschläge:

langfristig (Umsetzungszeitraum 5 < Jahre)

- Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung

Gebäude über Auslösewert 70/60 dB(A)	Anzahl Einwohner	Höchste Fassadenpegel in dB(A)		Fenster	Bemerkungen	Baujahr
		Tag	Nacht			
Neue Ramtelstraße 28	1	70,5	58,2	n	EG Gewerbe	
Neue Ramtelstraße 30, 30/1		70,3	58,0	n	EG Gewerbe	

Tabelle 19: Höchste Fassadenpegel an Gebäuden über Auslösewert 70/60 dB(A) im Maßnahmenbereich M6

Vergleich der Maßnahmenvorschläge für M6 anhand EU-Einwohnerstatistiken und volkswirtschaftlicher Kennziffern

Einwohner pro Pegelintervall

Name	Intervall	Betroffene Einwohner			
		Ohne Maßnahme		Lärmarmer Asphalt	
		Lden	Ln	Lden	Ln
M6	50 - 55	13	18	14	21
	55 - 60	11	25	13	20
	60 - 65	16		19	
	65 - 70	26		20	
	70 - 75				
	> 75				

Volkswirtschaftliche Kennziffern

M6 Lärmarmer Asphalt	ohne Maßnahme	mit Maßnahme	Minderung/Jahr
Volkswirtschaftlicher Schaden	19.386,64 €	14.487,18 €	4.899,46 €
Gesundheitskosten	9.816,98 €	8.410,15 €	1.406,83 €
Summe	29.203,62 €	22.897,33 €	6.306,29 €

M7	<p>Gebersheim Kreuzung Alte Dorfstraße, Höfinger Straße, Engelbergstraße</p>
<p>Bereits erfolgte Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entlang der Dorfstraße/Höfinger Straße wurde von der Dobelstraße bis zur Talstraße eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eingeführt. 	
<p>Maßnahmenvorschläge:</p> <p>kurzfristig (Umsetzungszeitraum ca. 1 Jahr)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lärmschutzfensterprogramm <p>langfristig (Umsetzungszeitraum > 4 Jahre)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung • Bauliche Umgestaltung der Fahrbahnrandbereiche (Grüngestalterische Maßnahmen, Veränderung der Parkierungstreifen, Ausbau der Fußwege, Bau von Fahrradschutzstreifen und Fahrradwegen). Unter Maßgabe des Erhalts der Funktionsfähigkeit des jeweiligen Straßenabschnitts. 	
<p>Bemerkungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Alte Dorfstraße soll mittelfristig erneuert werden 	

Gebäude über Auslösewert 70/60 dB(A)	Anzahl Einwohner	Höchste Fassadenpegel in dB(A)		Fenster	Bemerkungen	Baujahr
		Tag	Nacht			
Alte Dorfstraße 30	intern	71,0	61,2	n		
Höfinger Straße 15		69,1	60,5	n		
Höfinger Straße 20		68,6	60,1	n		
Engelbergstraße 21		69,0	61,0	n		

Tabelle 20: Höchste Fassadenpegel an Gebäuden über Auslösewert 70/60 dB(A) im Maßnahmenbereich M7

Vergleich der Maßnahmenvorschläge für M7 anhand EU-Einwohnerstatistiken und volkswirtschaftlicher Kennziffern

Einwohner pro Pegelintervall

Name	Intervall	Betroffene Einwohner			
		Ohne Maßnahme		Lärmarmer Asphalt	
		Lden	Ln	Lden	Ln
M7	50 - 55	169	66	143	55
	55 - 60	82	31	84	17
	60 - 65	67	3	58	
	65 - 70	35		18	
	70 - 75	3			
	> 75				

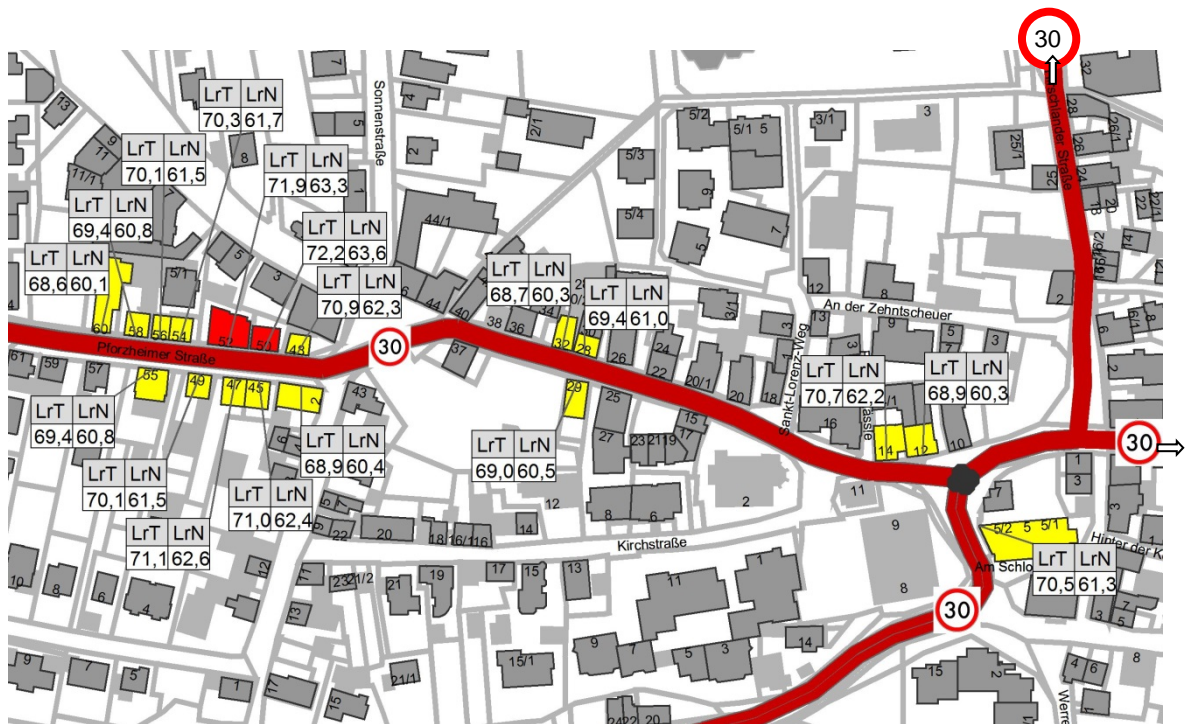
Volkswirtschaftliche Kennziffern

M7 Lärmarmer Asphalt	ohne Maßnahme	mit Maßnahme	Minderung/Jahr
Volkswirtschaftlicher Schaden	45.404,28 €	31.863,71 €	13.540,57 €
Gesundheitskosten	22.338,95 €	17.309,30 €	5.029,65 €
Summe	67.743,23 €	49.173,01 €	<u>18.570,22 €</u>

M8

Höfingen

Pforzheimer Straße



Bereits erfolgte Maßnahmen:

- Im Rahmen der ersten Stufe des Lärmaktionsplanes Leonberg wurde im Bereich zwischen „Am Himmelsgärtle“ und „Schillerstraße“ sowie von der Ortsmitte nach Norden bis zur „Graf Leutrum Straße“ Tempo 30 eingeführt. Auf Höhe der Fußgängerampel „Ditzinger Straße“ am Alten Friedhof wurde die Fahrbahn geringfügig verengt.
- Für die Straße "Am Schlossberg" gilt in beide Richtungen Tempo 30

Maßnahmenvorschläge:

kurzfristig (Umsetzungszeitraum ca. 1 Jahr)

- Lärmschutzfensterprogramm
- Ausweitung von Tempo 30 nach Westen bis ca. auf Höhe Pforzheimer Straße Nr. 60, gleichzeitig gelegentliche Geschwindigkeitsüberwachung

mittelfristig (Umsetzungszeitraum ca. 2-4 Jahre)

- Sanierung und bauliche Umgestaltung der schadhaften „Pforzheimer Straße“ (Ortsmitte bis Lachentorstraße) und der Straße „Am Schlossberg“. Diese Arbeiten sind für 2017/18 geplant. Verwendung von lärmarmem Asphalt.

Bemerkungen:

- Das Kurfissgebäude entspricht einem Neubau (ca. 2012) und damit dem aktuellen Stand der Technik
- Für die Lachentorstraße ist mittel- bis langfristig eine Umgestaltung geplant.

Gebäude über Auslösewert 70/60 dB(A)	Anzahl Einwohner	Höchste Fassadenpegel in dB(A)		Fenster	Bemerkungen	Baujahr
		Tag	Nacht			
Pforzheimer Straße 12	intern	69,1	60,5	n	EG Einzelhandel	
Pforzheimer Straße 14		70,7	62,2	a	EG Gewerbe	
Pforzheimer Straße 28		69,4	61,0	n	EG Gewerbe	
Pforzheimer Straße 29		69,0	60,5	n	EG Gewerbe	
Pforzheimer Straße 32		68,7	60,3	n		
Pforzheimer Straße 45		71,0	62,4	n		
Pforzheimer Straße 47		71,1	62,6	n		
Pforzheimer Straße 48		70,9	62,3	n		
Pforzheimer Straße 49		70,1	61,5	n		
Pforzheimer Straße 50		72,2	63,6	n		
Pforzheimer Straße 52		71,9	63,3	n		
Pforzheimer Straße 54		70,3	61,7	n		
Pforzheimer Straße 55		69,4	60,8	n	EG Gewerbe	
Pforzheimer Straße 56		70,1	61,5	n		
Pforzheimer Straße 58		69,4	60,8	n		
Pforzheimer Straße 60		68,6	60,1	n		
Am Himmelsgärtle 2		68,9	60,4	n		
Am Schlossberg 5		71,1	61,9	n		

Tabelle 21: Höchste Fassadenpegel an Gebäuden über Auslösewert 70/60 dB(A) im Maßnahmenbereich M8

Vergleich der Maßnahmenvorschläge für M8 anhand EU-Einwohnerstatistiken und volkswirtschaftlicher Kennziffern

Einwohner pro Pegelintervall

Name	Intervall	Betroffene Einwohner					
		Ohne Maßnahme		Tempo 30		Lärmarmer Asphalt	
		Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
M8	50 - 55	46	76	46	85	45	77
	55 - 60	49	57	47	56	61	42
	60 - 65	78	30	87	18	76	9
	65 - 70	57		55		45	
	70 - 75	29		16		7	
	> 75						

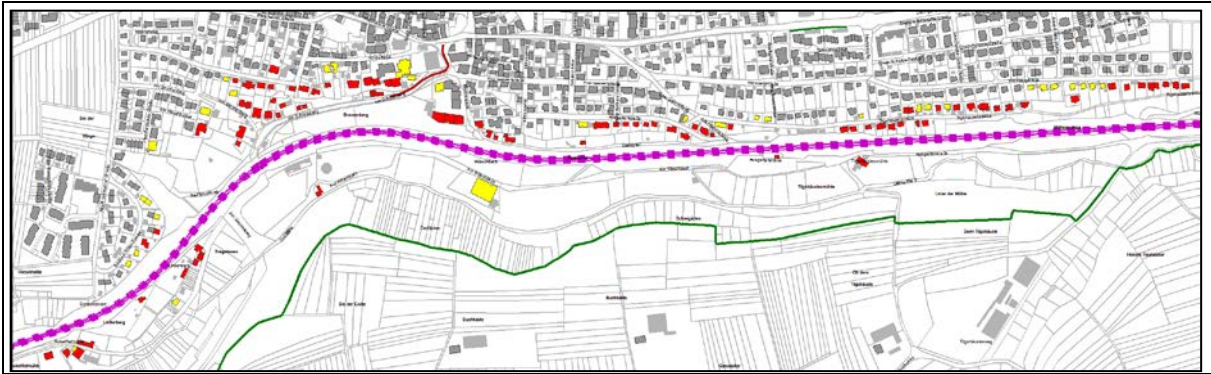
Volkswirtschaftliche Kennziffern

M8 Tempo 30 westl. ausweiten	ohne Maßnahme	mit Maßnahme	Minderung/Jahr
Volkswirtschaftlicher Schaden	74.042,02 €	66.555,88 €	7.486,14 €
Gesundheitskosten	32.593,67 €	29.313,01 €	3.280,66 €
Summe	106.635,69 €	95.868,89 €	<u>10.766,80 €</u>

M8 Lärmarmer Asphalt (gesamte Pforzheimer Straße)	ohne Maßnahme	mit Maßnahme	Minderung/Jahr
Volkswirtschaftlicher Schaden	74.042,02 €	49.114,11 €	24.927,91 €
Gesundheitskosten	32.593,67 €	23.858,84 €	8.734,83 €
Summe	106.635,69 €	72.972,95 €	<u>33.662,74 €</u>

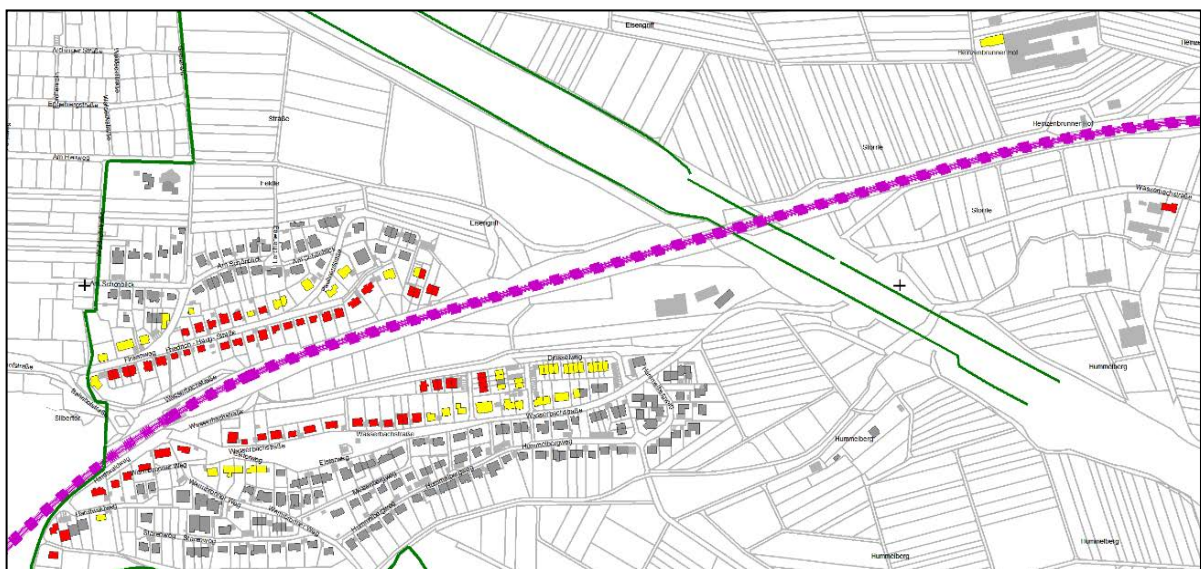
13 Schienenlärm

<p>M9</p>	<p>Kernstadt Leonberg: Schienenlärm</p>
<p>M10</p>	<p>Höfingen Schienenlärm</p>



M11

Silberberg Schienenlärm



Bereits erfolgte Maßnahmen:

Die Bahnstrecke Korntal – Renningen – Magstadt steht auf der Liste der Lärmsanierungsabschnitte der Deutschen Bahn, Stand 2012 mit der Prioritätszahl 1,887 (Höchste Priorität auf der Liste: 10,158), genaueres siehe unten.

Maßnahmenvorschläge für die Bereiche M 8 bis M 11 (in der Baulast der Bahn durchzuführen):

kurzfristig (Umsetzungszeitraum ca. 1 Jahr)

- Einrichtung eines besonders überwachten Gleises (durch häufigere Schleifvorgänge der Schienen werden regelmäßig sogenannte Riffel entfernt, so können die Rollgeräusche erheblich vermindert werden)
- Geschwindigkeitsbeschränkung

mittelfristig (Umsetzungszeitraum ca. 2-4 Jahre)

- Anlagen zur Schienenschmierung
- Bau von Lärmschutzwänden

Auf Bundesebene wurden folgende Maßnahmen zur Lärminderung an bundeseigenen Schienenwegen ergriffen:

Lärmabhängiges Trassenpreissystem Mit dem Fahrplanwechsel 2012/2013 hatte die DB Netz AG das lärmabhängige Trassenpreissystem für Güterzüge eingeführt. Auf die regulären Trassenentgelte wird seit Juni 2013 ein Aufschlag erhoben, wenn in einem Güterzug nicht überwiegend „leise“ Güterwagen eingestellt sind. Zusätzlich erhalten Güterwagenhalter, die einen vorhandenen Güterwagen von lauter auf leise Technik umrüsten, vom Bund einen laufleistungsabhängigen Bonus beim Einsatz eines umgerüsteten Güterwagens auf dem Streckennetz bundeseigener Eisenbahnen. Näheres hierzu regelt die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fortgeschriebene Förderrichtlinie "Lärmabhängiges Trassenpreissystem" vom 17. Oktober 2013.

Einstieg in die Umrüstung lauter Züge auf LL-Sohlen („Flüsterbremsen“), welche beim Bremsvorgang die Räder glätten und so das Fahrgeräusch des Zuges erheblich senken.

Lärmsanierungsprogramm Zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ist in Zusammenarbeit mit der Deutsche Bahn AG (DB AG) ein Gesamtkonzept für die Lärmsanierung erarbeitet worden. Bevorzugt werden Streckenabschnitte saniert, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und an denen viele Anwohner/-innen betroffen sind. Hierzu wurde ein Gesamtkonzept der Lärmsanierung entwickelt.

Auf Anfrage teilte die DB-ProjektBau GmbH, RB West, Standort Karlsruhe mit Schreiben vom 11.10.2013 mit: *"Leonberg ist im Abschnitt 93 der Anlage 3 zum Gesamtkonzept Lärmsanierung enthalten. Dieser Abschnitt ist mit 1,886 priorisiert (Platz 92 von insgesamt 141 Abschnitten) und ist daher vom BMVBS noch nicht zur Bearbeitung freigegeben... Nach Freigabe des Abschnitts, was bei dieser Priorisierungskennzahl sicherlich erst in 5 – 10 Jahren der Fall sein wird, werden wir eine schalltechnische Untersuchung ... durchführen ... Von der Fertigstellung des Schallgutachtens bis zum Bau einer Lärmschutzwand ist von einer Zeitdauer von etwa 3 Jahren auszugehen..."*

14 Arbeitsschritte der Lärmaktionsplanung 2016/17

Zeitlicher Verlauf des Lärmaktionsplanes – Stand und Planung

Termin	Aktion
11.11.2014	Vorbesprechung zur Lärmaktionsplanung, Datenaustausch
27.04.2015	Besprechung erster Berechnungsergebnisse im Rathaus Leonberg
01.06.2015	Besprechung Maßnahmenbereiche und mögliche Maßnahmen
28.09.2015	Ortschaftsrat Warmbronn, Entwurf Lärmaktionsplan
30.09.2015	Ortschaftsräte Gebersheim und Höfingen, Entwurf Lärmaktionsplan
08.10.2015	Planungsausschuss, Entwurf Lärmaktionsplan
13.10.2015	Gemeinderat, Beschluss über den Entwurf des Lärmaktionsplans
06.11.2015-31.01.2016	Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange mit Informationsveranstaltung
gepl. PA 26.01.2017 gepl. GR 31.01.2017	Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen, Beratung des weiter konkretisierten Entwurfes, Beschluss über den überarbeiteten Entwurf des Lärmaktionsplans
gepl. Frühjahr 2017	nochmalige Beteiligungsrunde und weitere Konkretisierung der Lärmaktionsplanung
gepl. 13.07.17 PA gepl. 18.07.17 GR	Beschluss über den Lärmaktionsplan

gepl. ab Herbst 2017	Maßnahmenumsetzung: <ul style="list-style-type: none"> • kurzfristig (im nächsten Jahr) • mittelfristig (in den nächsten 2 – 4 Jahren) • langfristig (spätere Umsetzung)
----------------------	---

15 Zur Information - Fördermittel des Landes

Die Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (MVI) zur Durchführung des Landesgemeindefinanzierungsgesetzes für den kommunalen Straßenbau (VwV-LGVFG KStB vom 2. Mai 2014) führt auf, welche Maßnahmen die der Reduzierung des Straßenverkehrs dienen durch das MIV gefördert werden können.

„Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen Straßen umfassen Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm. Dazu gehören bauliche Schutzmaßnahmen an diesen Straßen (aktiver Lärmschutz) oder an den vom Lärm betroffenen baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Voraussetzung für eine Förderung ist, dass die Maßnahmen in einem Lärmaktionsplan nach § 47 BImSchG oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan enthalten sind und die für Bundesfern- und Landesstraßen geltenden Immissionsgrenzwerte für Lärmsanierung überschritten sind. Dazu ist die vorhandene Lärmbelastung über Beurteilungspegel nachzuweisen, die nach RLS-90 zu ermitteln ist.

Als aktive Schutzmaßnahmen werden Lärmabschirmungen durch Wände oder Wälle und der Einbau lärmmindernder Fahrbahnbeläge gefördert, die vom Ministerium zum Einbau zugelassen sind“.

Maßnahmen für den kommunalen Straßenbau, welche gefördert werden sind neben lärmoptimierte Asphalte auch verkehrsflussfördernde Maßnahmen, wie z.B. Kreisverkehre. Die Maßnahmen müssen mindestens 200.000 EUR Gesamtvolumen aufweisen, da die minimale Fördersumme bei 100.000 EUR liegt.

16 Lärmminderungsprogramm

Parallel zum Verfahren der Lärmaktionsplanung nach Umgebungslärmrichtlinie stellt die Stadt Leonberg ein allgemeines, städtisches Lärmminderungsprogramm auf und schreibt dieses künftig parallel zu den Stufen der Lärmaktionsplanung fort.

17 Literatur

1. Das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union: Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.
2. Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge – Bundesimmissionschutzgesetz (BImSchG), vom 26. September 2002, zuletzt geändert am 22. Dezember 2004
3. BImSchG Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge - § 47 BImSchG Luftreinhaltepläne, Aktionspläne, Landesverordnungen; §47a-f
4. Der Bundestag und Bundesrat: Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005. Bundesgesetzblatt Jg. 2005 Teil I Nr. 38

5. Bundesrat: Verordnung der Bundesregierung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Strategische Lärmkartierung – 34. BImSchV). Drucksache 95/05 vom 02.02.05; Köln
6. Bundesministerium der Justiz (Hrsg.): Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) – Vorläufige Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Schienenwegen, an Straßen, an Flugplätzen, durch Industrie und Gewerbe (VBUSch, VBUS, VBUF, VBUI) 22. Mai 2006; Bundesanzeiger Jg. 58 Nummer 154a
7. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB), BMU-Az.: IG I 7 - 41008/5, BMVBS-Az.: S 13/7144.2/02-07/624512, Bonn, Februar 2007
8. LUBW Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (Hrsg.): Lärmaktionsplanung. Informationen für die Kommunen in Baden-Württemberg. 2., unveränderter Nachdruck Januar 2008, Karlsruhe, 2011
9. Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Stuttgart (Hrsg.): Strategie für einen lärmarmen Verdichtungsraum. Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit. Stuttgart, 2011.
10. Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Stuttgart: Lärmaktionsplanung – aktuelle Informationen. Schreiben an die von der Lärmkartierung 2012 der Hauptverkehrsstraßen betroffenen Gemeinden vom 12. April 2012.
11. Kupfer, Dominik: Lärmaktionsplanung – Effektives Instrument zum Schutz der Bevölkerung vor Umgebungslärm? Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht, Nr. 13 / 2012, Seite 777 bis 840.
12. Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Stuttgart: Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung. Schreiben an die Kommunen des Landes Baden-Württemberg vom 23. März 2012.
13. Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16.BImSchV), Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03), Bundesgesetzblatt Jahrgang 2014 Teil I Nr. 61, ausgegeben zu Bonn am 23. Dezember 2014.
14. Schreiben von Herrn Gösmann, Lärmschutzbeauftragter des Stuttgarter Flughafens vom 02.08.2011: Ergebnisse der Fluglärmmessungen von April bis Juni 2011 auf der Lämmle-Schule

18 Informationen im Internet

- <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?qid=1435666845371&uri=CELEX:32002L0049> (Text der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm)
- <http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de> (unter Stichwort Lärm: Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung ...)

- <http://www.staedtebauliche-laermfibel.de> (Hinweise zu allen Arten von Lärmquellen, sehr guter Einstieg)
- <http://mvi.baden-wuerttemberg.de/de/mensch-umwelt/laermschutz/laermkarten-und-aktionsplaene/laermaktionsplaene/> (Grundlegende Informationen über die Lärmaktionsplanung und ihre rechtlichen Grundlagen)

Anhang:

Dokumentation Straße

Erläuterung: Nur die fett dargestellten Karten 12-16 und 20-22 sind in der Datei in verkleinerter Darstellung ohne Maßstab enthalten. Die Karten 1 bis 9 werden als separate Dateien geführt.

Karte 1: Straßenverkehr 24-Stunden-Pegel, L_{DEN} (0:00 Uhr – 24:00 Uhr)

Karte 2: Straßenverkehr Nachtpegel, L_{NIGHT} (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr)

Karte 3: Schienenverkehr 24-Stunden-Pegel, L_{DEN} (0:00 Uhr – 24:00 Uhr)

Karte 4: Schienenverkehr Nachtpegel, L_{NIGHT} (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr)

Karte 5: Fluglärm, L_{Day} (6:00 Uhr bis 18 Uhr)

Karte 6: Straßenverkehr Tag (6:00 bis 22:00 Uhr)

Karte 7: Straßenverkehr Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr)

Karte 8: Schienenverkehr Tag (6:00 bis 22:00 Uhr)

Karte 9: Schienenverkehr Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr)

Karte 12: Straßenverkehr, Pegelüberschreitung RLS 90 an Gebäuden, Leonberg Nordost

Karte 13: Straßenverkehr, Pegelüberschreitung RLS 90 an Gebäuden, Leonberg Südost

Karte 14: Straßenverkehr, Pegelüberschreitung RLS 90 an Gebäuden, Leonberg West

Karte 15: Straßenverkehr, Pegelüberschreitung RLS 90 an Gebäuden, Warmbronn, Silberberg, Mahdental

Karte 16: Straßenverkehr, Pegelüberschreitung RLS 90 an Gebäuden, Gebersheim, Höfingen

Karte 20: Schienenverkehr Pegelüberschreitung Schall 03-2012, an Gebäuden Leonberg West

Karte 21: Schienenverkehr Pegelüberschreitung Schall 03-2012, an Gebäuden Warmbronn, Silberberg, Mahdental

Karte 22: Schienenverkehr Pegelüberschreitung Schall 03-2012, an Gebäuden Gebersheim, Höfingen

Dokumentation Straße

Abschnittsname	Verkehrszahlen DTV Kfz/24h	Schwerverkehrsanteile			Geschw. (vPkw /vLkw)			Emissionspegel		
		pd	pe	pn	d	e	n	LmEd	LmEe	LmEn
		%	%	%	km/h	km/h	km/h	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Christian-Wagner-Straße	2809	2,2	1,4	0,6	70 / 70	70 / 70	70 / 70	55,7	53,6	47,2
	2809	2,2	1,4	0,6	50 / 50	50 / 50	50 / 50	54,8 - 56,2	52,6 - 54,0	46,2 - 47,6
	2809	2,2	1,4	0,6	30 / 30	30 / 30	30 / 30	52,5 - 53,9	50,3 - 51,7	44,0 - 45,4
Büsnauer Straße	2899	3,1	2	0,9	30 / 30	30 / 30	30 / 30	53,1 - 54,2	50,8 - 51,9	44,3 - 45,4
	2899	3,1	2	0,9	50 / 50	50 / 50	50 / 50	55,5 - 58,4	53,1 - 56,1	46,5 - 49,5
	2899	3,1	2	0,9	80 / 80	80 / 80	80 / 80	57,0 - 59,9	54,8 - 57,7	48,4 - 51,3
Hauptstraße	4690	4,4	2,9	1,3	80 / 80	80 / 80	80 / 80	60,1	57,7	51,1
	4690	4,4	2,9	1,3	50 / 50	50 / 50	50 / 50	58,3 - 61,2	55,8 - 58,6	49,0 - 51,8
	4690	4,4	2,9	1,3	30 / 30	30 / 30	30 / 30	56,9 - 57,6	54,4 - 55,2	47,7 - 48,4
K 1011/ Südrandstraße	17500	4,3	3,2	2,2	70 / 70	70 / 70	70 / 70	64,3	62,1	54,3
	15100	8,7	6,5	4,3	70 / 70	70 / 70	70 / 70	65,2	62,8	54,7
	11500	9,1	5,9	2,7	70 / 70	70 / 70	70 / 70	64	61,6	53,5
	14300	9,1	5,9	2,7	70 / 70	70 / 70	70 / 70	64,9	62,5	54,5
K 1011	15800	4,3	3,2	2,2	60 / 60	60 / 60	60 / 60	64,7	62,5	54,7
	15800	4,3	3,2	2,2	50 / 50	50 / 50	50 / 50	63,5	61,3	53,4
	14800	4,3	3,2	2,2	50 / 50	50 / 50	50 / 50	63,2 - 63,4	61,0 - 61,2	53,1 - 53,3
	17400	4,3	3,2	2,2	50 / 50	50 / 50	50 / 50	63,9	61,7	53,8
Gebersheimer Straße										

Abschnittsname	Verkehrszahlen DTV Kfz/24h	Schwerverkehrsanteile			Geschw. (vPkw /vLkw)			Emissionspegel		
		pd %	pe %	pn %	d km/h	e km/h	n km/h	LmEd dB(A)	LmEe dB(A)	LmEn dB(A)
	10800	4,5	3	1,4	50 / 50	50 / 50	50 / 50	62,0 - 62,8	59,5 - 60,3	52,6 - 53,4
	13500	4,5	3	1,4	50 / 50	50 / 50	50 / 50	62,9 - 63,8	60,4 - 61,2	53,6 - 54,4
	13500	4,5	3	1,4	50 / 30	50 / 30	50 / 30	61,7 - 63,4	59,5 - 61,2	53,0 - 54,7
	5700	4,5	3	1,4	50 / 30	50 / 30	50 / 30	58 62,1 -	55,7	49,3
	5700	4,5	3	1,4	100 / 80	100 / 80	100 / 80	63,5	60,0 - 61,4	53,7 - 55,1
(je Richtung)	2850	4,5	3	1,4	100 / 80	100 / 80	100 / 80	59,1	57	50,7
(je Richtung)	2850	4,5	3	1,4	70 / 70	70 / 70	70 / 70	56,5	54	47,3
Alte Dorfstraße					70 / 70	70 / 70	70 / 70	60,8 - 74,2	58,5 - 71,9	50,6 - 64,0
	6790	6,1	4,5	3	50 / 50	50 / 50	50 / 50	60,6 - 64,8	58,3 - 62,4	50,3 - 54,5
	6790	6,1	4,5	3	30 / 30	30 / 30	30 / 30	58,1 - 59,5	55,8 - 57,2	47,9 - 49,3
Höfinger Straße					30 / 30	30 / 30	30 / 30	58,1 - 59,6	55,8 - 57,3	49,2 - 50,7
	8826	3,4	2,2	1	50 / 50	50 / 50	50 / 50	60,5 - 62,6	58,1 - 60,2	51,5 - 53,5
	8826	3,4	2,2	1	100 / 80	100 / 80	100 / 80	63,7	61,7	55,5

Abschnittsname	Verkehrszahlen DTV Kfz/24h	Schwerverkehrsanteile			Geschw. (vPkw /vLkw)			Emissionspegel		
		pd %	pe %	pn %	d km/h	e km/h	n km/h	LmEd dB(A)	LmEe dB(A)	LmEn dB(A)
Pforzheimer Straße										
	8826	3,4	2,2	1	100 / 80	100 / 80	100 / 80	63,7 - 65,7	61,7 - 63,7	55,5 - 57,5
	8826	3,4	2,2	1	50 / 50	50 / 50	50 / 50	60,5 - 63,7	58,1 - 61,3	51,5 - 54,7
	8826	3,4	2,2	1	30 / 30	30 / 30	30 / 30	58,1 - 61,3	55,8 - 59,0	49,2 - 52,4
Hirschlander Straße										
	5000	4,1	4,1	2,1	30 / 30	30 / 30	30 / 30	56,1 - 57,9	56,1 - 57,9	46,3 - 48,1
	5000	4,1	4,1	2,1	50 / 50	50 / 50	50 / 50	58,3 - 60,6	58,3 - 60,6	48,4 - 50,7
	5000	4,1	4,1	2,1	70 / 70	70 / 70	70 / 70	58,6 - 60,0	58,6 - 60,0	48,8 - 50,2
L 1136/ Ditzinger Straße										
	7867	2,1	1,5	1	30 / 30	30 / 30	30 / 30	56,9 - 59,3	54,9 - 57,3	47,4 - 49,7
	7867	2,1	1,5	1	50 / 50	50 / 50	50 / 50	59,1 - 60,2	57,2 - 59,1	49,6 - 50,6
	7867	2,1	1,5	1	100 / 80	100 / 80	100 / 80	62,8	60,9	53,6
L 1180/ Rutesheimer Straße										
(je Richtung)	6500	4,3	3,2	2,2	80 / 80	80 / 80	80 / 80	61,1	59	51,3
(je Richtung)	6500	4,3	3,2	2,2	60 / 60	60 / 60	60 / 60	60,9	58,7	50,9
	13000	4,3	3,2	2,2	80 / 80	80 / 80	80 / 80	64,1 - 68,4	62,0 - 66,3	54,3 - 58,6

Abschnittsname	Verkehrszahlen DTV Kfz/24h	Schwerverkehrsanteile			Geschw. (vPkw /vLkw)			Emissionspegel		
		pd %	pe %	pn %	d km/h	e km/h	n km/h	LmEd dB(A)	LmEe dB(A)	LmEn dB(A)
(je Richtung) Römerstraße	13000	4,3	3,2	2,2	60 / 60	60 / 60	60 / 60	63,9	61,7	53,9
	8900	4,3	3,2	2,2	60 / 60	60 / 60	60 / 60	62,3	60,1	52,2
	8200	4,3	3,2	2,2	50 / 50	50 / 50	50 / 50	60,7 - 63,6	58,4 - 61,3	50,6 - 53,5
	6500	4,3	3,2	2,2	100 / 80	100 / 80	100 / 80	62,7	60,7	53,2
	11500	4,5	3	1,4	50 / 50	50 / 50	50 / 50	62,3 - 63,3	59,7	52,9
	14800	4,5	3	1,4	50 / 50	50 / 50	50 / 50	64,6	60,8 - 62,0	54,0 - 55,2
	14800	4,5	3	1,4	30 / 30	30 / 30	30 / 30	60,9 - 62,3	58,4 - 59,8	51,7 - 53,0
	14000	4,5	3	1,4	50 / 50	50 / 50	50 / 50	63,1 - 64,8	60,6 - 62,3	53,7 - 55,5
Bahnhofstraße	15500	4,5	3	1,4	50 / 50	50 / 50	50 / 50	64,4 - 61,9	61,0 - 61,9	54,2 - 55,0
	10500	4,5	3	1,4	50 / 50	50 / 50	50 / 50	64,3	59,3 - 61,8	52,5 - 55,0
	2725	6,8	4,4	2	50 / 50	50 / 50	50 / 50	57,0 - 60,2	54,3 - 57,5	47,1 - 50,3
	5000	4,5	3	1,4	50 / 50	50 / 50	50 / 50	58,6 - 62,8	56,1 - 60,2	49,3 - 53,4
	5000	4,5	3	1,4	30 / 30	30 / 30	30 / 30	56,2 - 59,5	53,7 - 57,0	47 - 50,3

Abschnittsname	Verkehrszahlen DTV Kfz/24h	Schwerverkehrsanteile			Geschw. (vPkw /vLkw)			Emissionspegel		
		pd %	pe %	pn %	d km/h	e km/h	n km/h	LmEd dB(A)	LmEe dB(A)	LmEn dB(A)
Lindenstraße	8500	4,5	3	1,4	50 / 50	50 / 50	50 / 50	60,9 - 61,2	58,4 - 58,6	51,6 - 51,8
Neue Ramtelstraße	12200	4,3	3,2	2,2	50 / 50	50 / 50	50 / 50	62,4	60,1	52,3
Breslauer Straße	7500	4,5	3	1,4	50 / 50	50 / 50	50 / 50	60,4	57,9	51
L 1187	7500	4,5	3	1,4	40 / 40	40 / 40	40 / 40	59,2 - 60,3	56,7 - 57,8	49,8 - 50,9
	17500	4,3	3,2	2,2	60 / 60	60 / 60	60 / 60	65,1	62,9	55,1
	17500	4,3	3,2	2,2	70 / 70	70 / 70	70 / 70	64,3 - 64,5	62,1 - 62,3	54,3 - 54,5
	17500	4,3	3,2	2,2	80 / 80	80 / 80	80 / 80	65,3	63,2	55,5
Berliner Straße	17500	4,3	3,2	2,2	60 / 60	60 / 60	60 / 60	65,1	62,9	55,1
	7600	4,5	3	1,4	50 / 50	50 / 50	50 / 50	60,5	57,9	51,1
K 1009	4690	4,4	2,9	1,3	80 / 80	80 / 80	80 / 80	60,1	57,7	51,1
K 1008										

Abschnittsname	Verkehrszahlen DTV Kfz/24h	Schwerverkehrsanteile			Geschw. (vPkw /vLkw)			Emissionspegel		
		pd %	pe %	pn %	d km/h	e km/h	n km/h	LmEd dB(A)	LmEe dB(A)	LmEn dB(A)
Hirschlander Straße	2899	3,1	2	0,9	30 / 30	30 / 30	30 / 30	53,5 - 54,8	51,2 - 52,5	44,7 - 46,0
	5000	4,1	4,1	2,1	30 / 30	30 / 30	30 / 30	55,9 - 56,9	55,9 - 56,9	46,1 - 47,1
L 1136/ Ditzinger Straße	7867	2,1	1,5	1	50 / 50	50 / 50	50 / 50	59,3	57,3	49,7
	5000	4,5	3	1,4	30 / 30	30 / 30	30 / 30	57,8 - 58,1	55,4 - 55,6	48,6 - 48,9
Bahnhofstraße	12500	4,3	3,2	2,2	70 / 70	70 / 70	70 / 70	62,8	60,6	52,8
	12500	4,3	3,2	2,2	50 / 50	50 / 50	50 / 50	62,5 - 63,3	60,3 - 61,0	52,4 - 53,2
(je Richtung)	6250	4,3	3,2	2,2	50 / 50	50 / 50	50 / 50	59,5	57,2	49,4
	12500	4,3	3,2	2,2	50 / 50	50 / 50	50 / 50	62,5 - 66,4	60,3 - 64,1	52,4 - 56,3
(je Richtung) L 1189	6250	4,3	3,2	2,2	100 / 80	100 / 80	100 / 80	62,4 - 63,2	60,5 - 61,2	52,9 - 53,6
	14448	8,1	6,1	4,1	50 / 50	50 / 50	50 / 50	64,8	62,3	54,2
L 1189/ Magstadter Straße	14448	8,1	6,1	4,1	50 / 50	50 / 50	50 / 50	64,8 - 65,0	62,3 - 62,5	54,2 - 54,4

Abschnittsname	Verkehrszahlen DTV Kfz/24h	Schwerverkehrsanteile			Geschw. (vPkw /vLkw)			Emissionspegel		
		pd %	pe %	pn %	d km/h	e km/h	n km/h	LmEd dB(A)	LmEe dB(A)	LmEn dB(A)
B 295	14180	7,6	5,7	3,8	50 / 50	50 / 50	50 / 50	64,5	62,1	54
	35000	4	4	4	100 / 80	100 / 80	100 / 80	69,8	68,1	62,3
(je Richtung)	17500	4	4	4	70 / 70	70 / 70	70 / 70	64,1 - 67,9	62,4 - 66,2	56,6 - 60,4
(je Richtung)	17500	4	4	4	100 / 80	100 / 80	100 / 80	66,8 - 70,7	65,1 - 69,0	59,3 - 63,2
	12200	4	4	4	50 / 50	50 / 50	50 / 50	62,2 - 63,0	60,5 - 61,3	54,7 - 55,5
	12400	4	4	4	50 / 50	50 / 50	50 / 50	62,3 - 64,3	60,6 - 62,7	54,8 - 56,8
	14000	4	4	4	50 / 50	50 / 50	50 / 50	62,8 - 64,0	61,1 - 62,3	55,3 - 56,5
	20000	4	4	4	50 / 50	50 / 50	50 / 50	64,4 - 66,8	62,7 - 65,1	56,9 - 59,3
	35000	4	4	4	70 / 70	70 / 70	70 / 70	67,1 - 67,2	65,4 - 65,5	59,6 - 59,7
	4300	4	4	4	50 / 50	50 / 50	50 / 50	57,7 - 59,2	56 - 57,5	50,2 - 51,6
	5400	4	4	4	50 / 50	50 / 50	50 / 50	58,7 - 60,2	57,0 - 58,5	51,2 - 52,6
	20700	4	4	4	50 / 50	50 / 50	50 / 50	64,5 - 66,8	62,8 - 65,1	57,0 - 59,2
	13000	4	4	4	50 / 50	50 / 50	50 / 50	62,5 - 63,3	60,8 - 61,6	55,0 - 55,8
	13000	4	4	4	80 / 80	80 / 80	80 / 80	63,9 - 62,2 - 62,9	62,2 - 62,9	56,4 - 57,1

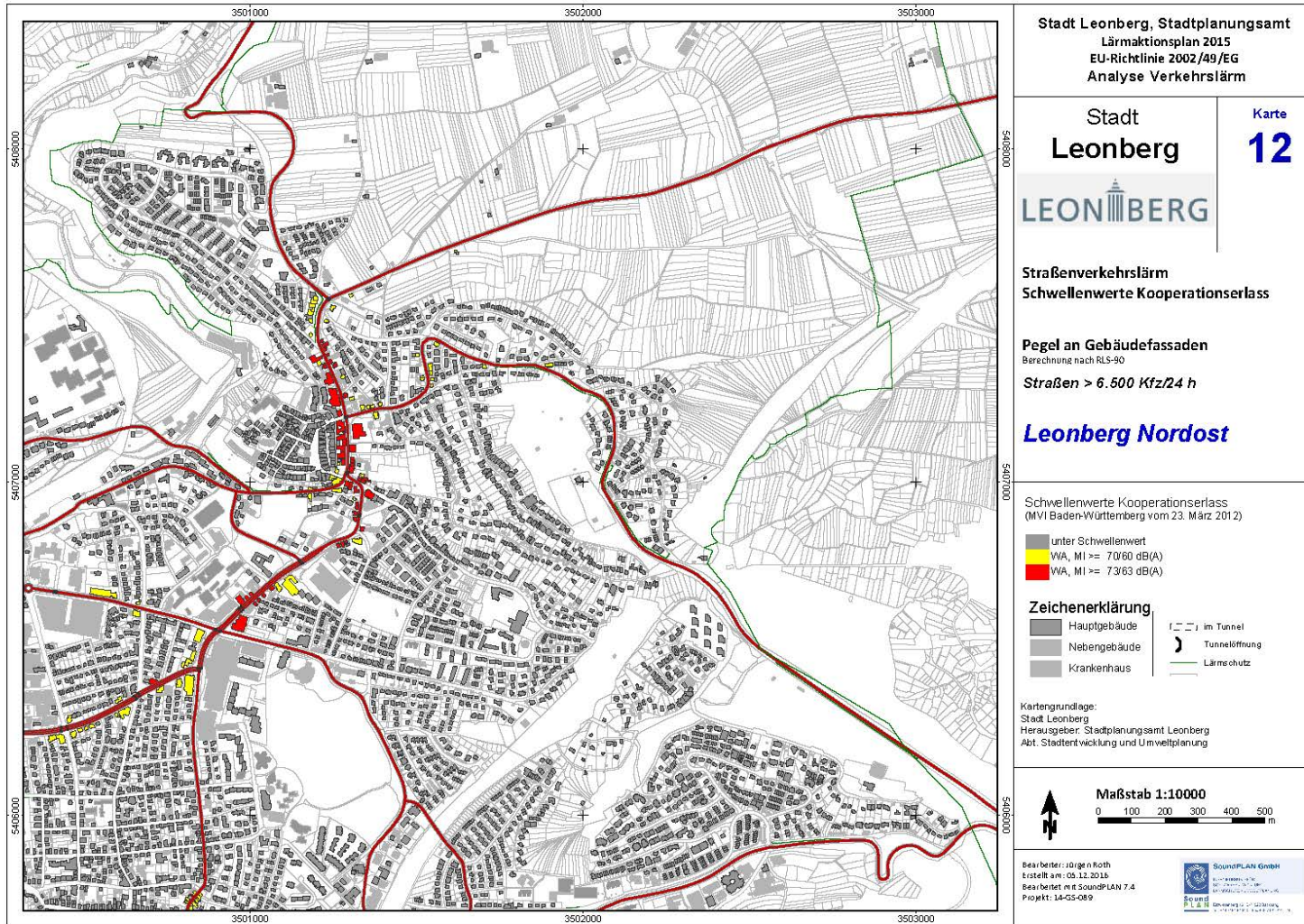
Abschnittsname	Verkehrszahlen DTV Kfz/24h	Schwerverkehrsanteile			Geschw. (vPkw /vLkw)			Emissionspegel		
		pd %	pe %	pn %	d km/h	e km/h	n km/h	LmEd dB(A)	LmEe dB(A)	LmEn dB(A)
					80			64,6		
	13000	4	4	4	60 / 60	60 / 60	60 / 60	63,7	62	56,2
B 295/ Grabenstraße										
(je Richtung)	11900	3	3	3	50/3 0	50/30	50/30	58,6- 62,8	57,0-61,1	51,1-55,3
(je Richtung)	11900	3	3	3	50 / 50	50 / 50	50 / 50	59,6- 63,7	57,9-62,0	52,1-56,2
L 1188										
	8092	7	5,3	3,5	50 / 50	50 / 50	50 / 50	61,7 - 64,6	59,4 - 62,9	51,3 - 54,2
L 1141										
	15000	4,3	3,2	2,2	50 / 50	50 / 50	50 / 50	63,3 - 64,9	61,0 - 62,7	53,2 - 54,8
L 1141 / Neue Ramtelstraße										
	11100	4,3	3,2	2,2	50 / 50	50 / 50	50 / 50	62,0 - 63,0	59,7 - 60,7	51,9 - 52,8
L 1141/ Karlsbader Straße										
	13000	4,3	3,2	2,2	50 / 50	50 / 50	50 / 50	62,7 - 63,4	60,4 - 61,1	52,6 - 53,2
L 1141/ Glemseckstraße										
	9100	4,3	3,2	2,2	50 / 50	50 / 50	50 / 50	61,1 - 63,5	58,9 - 61,2	51 - 53,4
	7700	4,3	3,2	2,2	50 / 50	50 / 50	50 / 50	60,4 - 63,7	58,1 - 61,4	50,3 - 53,6
	12800	4,1	4,1	2,1	50 / 50	50 / 50	50 / 50	62,4 - 62,4	62,4 - 63,4	52,4 - 53,5

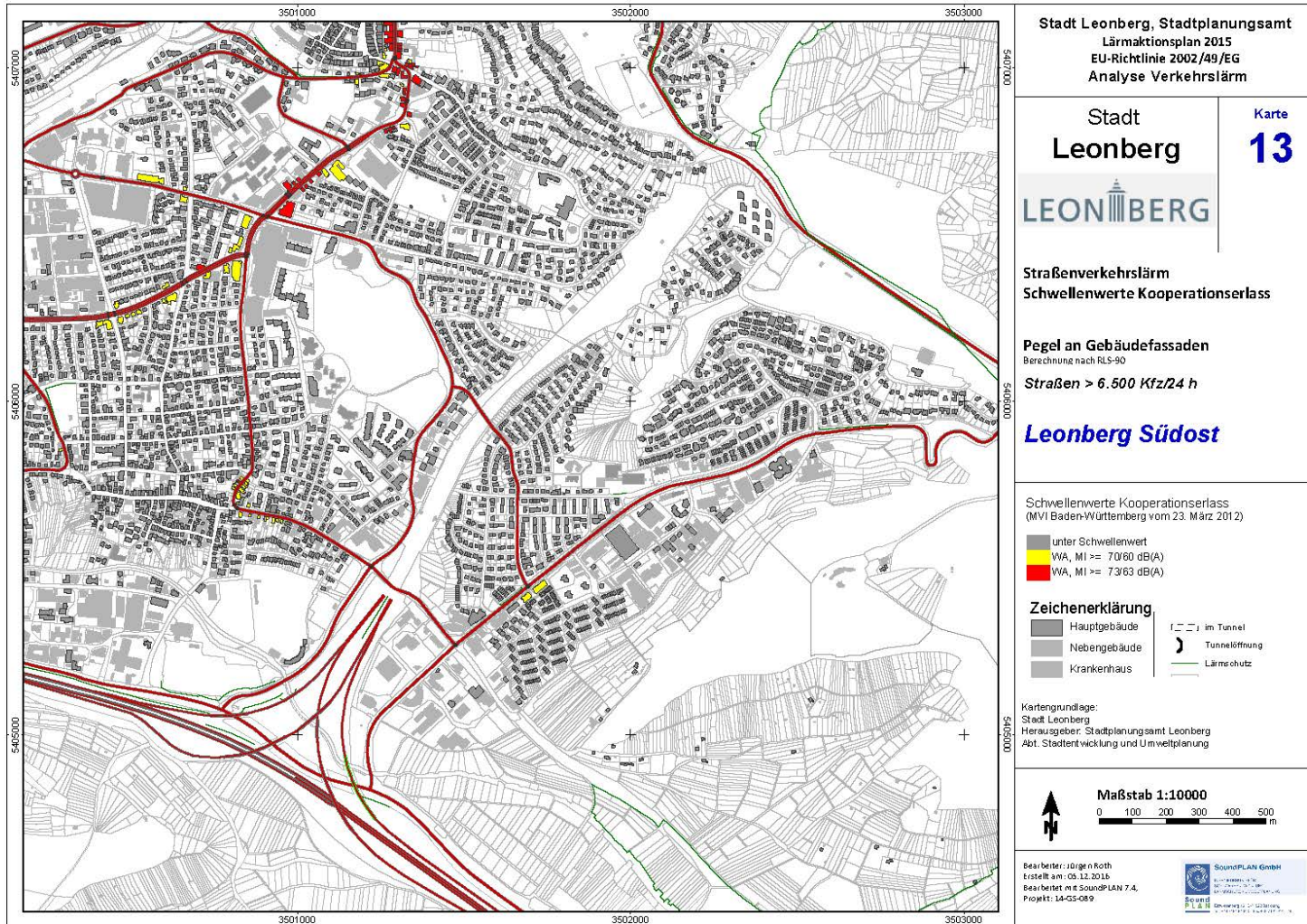
Abschnittsname	Verkehrszahlen DTV Kfz/24h	Schwerverkehrsanteile			Geschw. (vPkw /vLkw)			Emissionspegel		
		pd %	pe %	pn %	d km/h	e km/h	n km/h	LmEd dB(A)	LmEe dB(A)	LmEn dB(A)
L 1136/ Strohgäustraße	9500	4,3	3,2	2,2	50 50 /	50 / 50	50 / 50	63,4 61,3 -	59,1 - 60,9	51,2 - 53,1
	10500	4,3	3,2	2,2	50 /	50 / 50	50 / 50	63,2	59,5 - 61,0	51,6 - 53,1
L 1136 / Am Schlossberg	6954	3	2,3	1,5	50 /	50 / 30	50 / 30	58,4 -	56,4 - 58,6	48,9 - 51,1
	(je Richtung) 3477	3	2,3	1,5	30 /	50 / 50	50 / 50	60,5	56,6 - 57,1	48,9 - 49,4
(je Richtung)	3477	3	2,3	1,5	50 /	30 / 30	30 / 30	58,8 -	53,5-55,4	45,9-47,7
	3477	3	2,3	1,5	30 /	30 / 30	30 / 30	59,2	52,6-55,6	44,9-47,9
L 1180	12500	4,3	3,2	2,2	70 /	70 / 70	70 / 70	55,6-		
	E 41				70			62,8	61,6	52,8
A 81, Rampe zur A8	53244	13,1	4,6	10,4	120 / 80	120 / 80	120 / 80	76,6	73,7	68,8
	41540	9,9	13,8	17,8	100 / 80	100 / 80	100 / 80	73,8 -	72,8 - 73,0	68,7 - 68,9
Rampe A81 > A8 - AD	12064	13,1	4,6	10,4	80 /	80 / 80	80 / 80	74,0	64,1	60,1

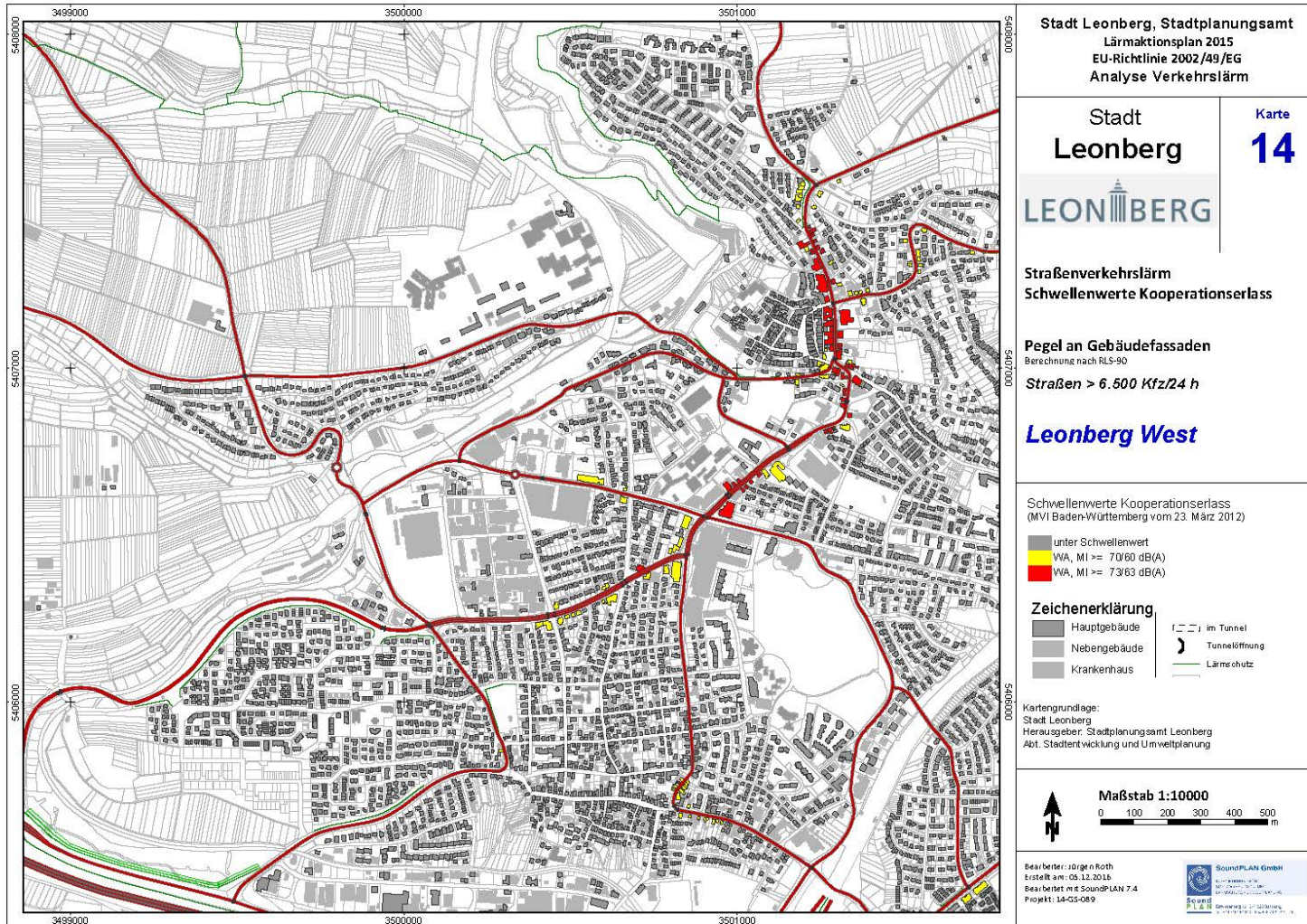
Abschnittsname	Verkehrszahlen DTV Kfz/24h	Schwerverkehrsanteile			Geschw. (vPkw /vLkw)			Emissionspegel		
		pd %	pe %	pn %	d km/h	e km/h	n km/h	LmEd dB(A)	LmEe dB(A)	LmEn dB(A)
	40388	13,1	4,6	10,4	120 / 80	120 / 80	120 / 80	75,4	72,5	67,6
A 8, Rampe - AS Leonb	40388	13,1	4,6	10,4	100 / 80	100 / 80	100 / 80	74,4	70,9	66,4
	41472	14,7	20,6	26,5	120 / 80	120 / 80	120 / 80	75,6	74,6	70,4
A 8, Rampe - AD Leonb	41688	14,7	20,6	26,5	100 / 80	100 / 80	100 / 80	74,7	73,9	69,8
	34184	17,3	24,3	31,2	100 / 80	100 / 80	100 / 80	74,2	73,5	69,4
Rampe A8 - AD Leonbe	13000	18,3	6,4	14,6	80 / 80	80 / 80	80 / 80	69,6	65,1	61,4
Rampe A8 > A81 - AD	12852	13,1	4,6	10,4	80 / 80	80 / 80	80 / 80	68,6	64,4	60,4
A 8/ E 52	44128	10,9	15,3	19,7	120 / 80	120 / 80	120 / 80	75,7	74,5	70,2
A 81/ E 41	53880	9,9	13,8	17,8	100 / 80	100 / 80	100 / 80	75	74	69,8
A 8	147568	11,8	8,5	25,3	100 / 80	100 / 80	100 / 80	79,6 - 81,6	77,8 - 79,8	74,9 - 76,9

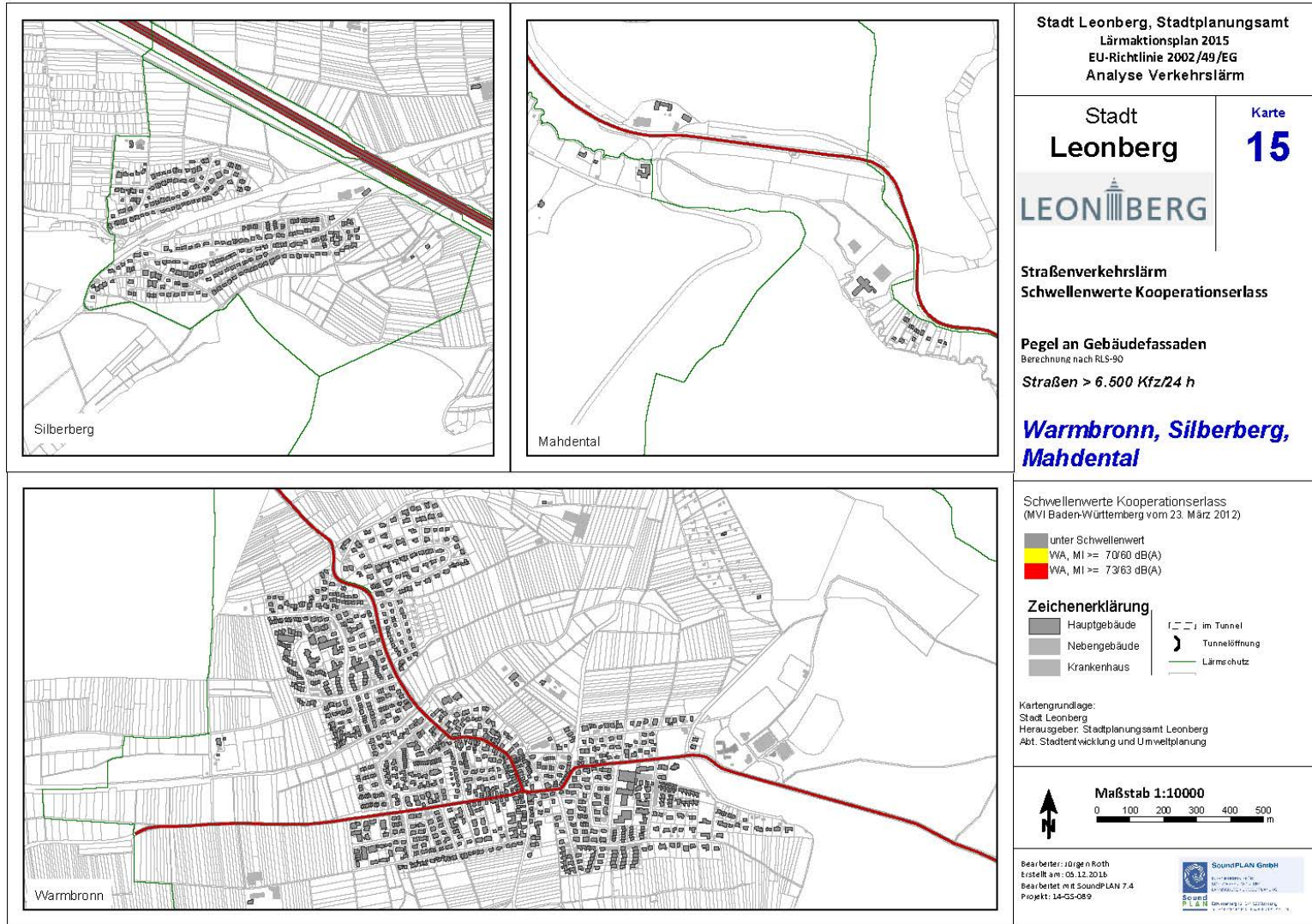
Abschnittsname	Verkehrszahlen DTV Kfz/24h	Schwerverkehrsanteile			Geschw. (vPkw /vLkw)			Emissionspegel		
		pd %	pe %	pn %	d km/h	e km/h	n km/h	LmEd dB(A)	LmEe dB(A)	LmEn dB(A)
	84672	13,9	10,8	33,8	125 / 80	125 / 80	125 / 80	74,8	73,4	70,1
(je Richtung)	42336	13,9	10,8	33,8	110 / 80	110 / 80	110 / 80	73	71,4	68,7
(je Richtung)	42336	13,9	10,8	33,8	110 / 80	110 / 80	110 / 80	71	69,4	66,7
	80572	13	10,1	31,8	130 / 80	130 / 80	130 / 80	74,8 - 76,8	74,4-75,4	69,9-71,9
	147568	11,8	8,5	25,3	100 / 80	100 / 80	100 / 80	81,6	79,8	76,9
	84672	13,9	10,8	33,8	110 / 80	110 / 80	110 / 80	78	76,5	73,7
	147568	11,8	8,5	25,3	110 / 80	110 / 80	110 / 80	80,2 - 82,2	78,5 - 80,5	75,2 - 77,2

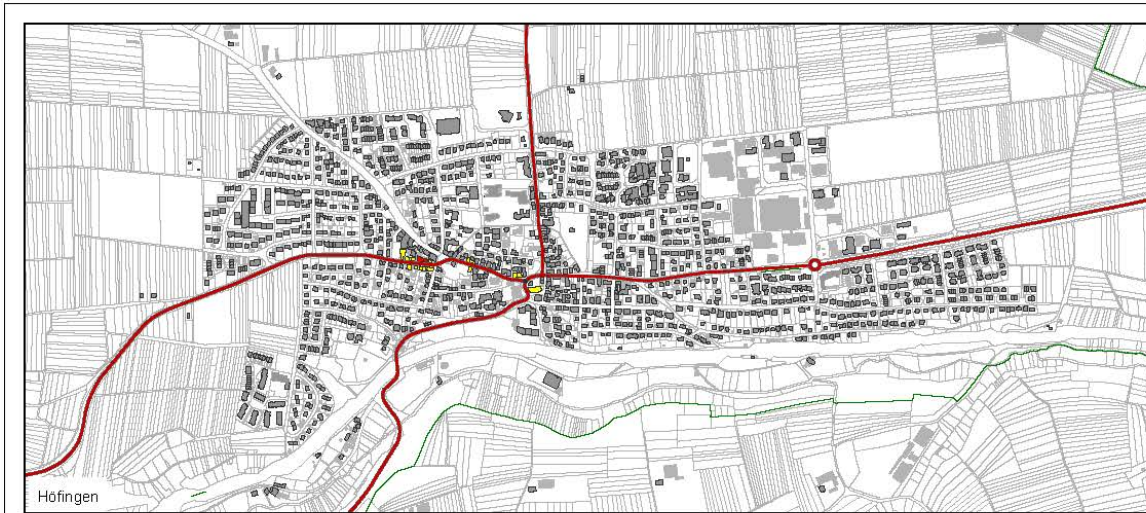
Kartenteil:



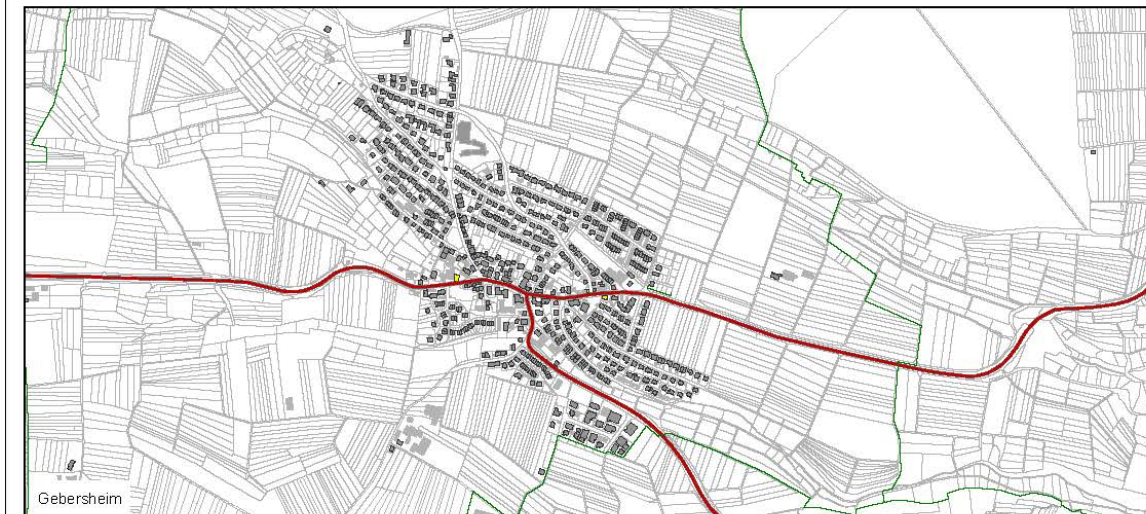








Höfingen



Gebersheim

Stadt Leonberg, Stadtplanungsamt
Lärmaktionsplan 2015
EU-Richtlinie 2002/49/EG
Analyse Verkehrslärm

Stadt
Leonberg

Karte
16



Straßenverkehrslärm
Schwellenwerte Kooperationserlass

Pegel an Gebäudefassaden
Berechnung nach RLS-90

Straßen > 6.500 Kfz/24 h

Gebersheim, Höfingen

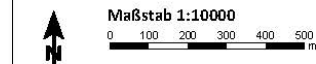
Schwellenwerte Kooperationserlass
(MVI Baden-Württemberg vom 23. März 2012)

- unter Schwellenwert
- WA, MI \geq 70/60 dB(A)
- WA, MI \geq 73/63 dB(A)

Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- im Tunnel
- Tunnelöffnung
- Lärmchutz

Kartengrundlage:
Stadt Leonberg
Herausgeber: Stadtplanungsamt Leonberg
Abt. Stadtentwicklung und Umweltplanung



Bearbeiter: Jürgen Roth
Erstellt am: 05.12.2015
Bearbeitet mit SoundPLAN 7.4
Projekt: 14-05-089



