LEONBERG

Sitzung des Gemeinderates

Sitzungstermin:	Dienstag, 31.01.2017, 19:00 Uhr
Ort, Raum:	Rathaus Sitzungssaal groß RL023, Belforter Platz 1, 71229 Leonberg

Tagesordnung:

Einwohnerfragestunde

Einwohnerfragestunde

Öffentlicher Teil

1 Bekanntgaben

2 Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes Leonberg
- Einbringung der Ergebnisse der GMA-Studie
- Festlegung des einzelhandelsbezogenen Nutzungskonzeptes für das Postareal/den Brückenschlag innerhalb der Stadtumbaumaßnahme "Leonberg-Mitte"

3 Hotelmarkt- und Standortstudie Leonberg
- Einbringung der Untersuchungsergebnisse der sog. "Treugast-Studie"
- Festlegung des hotelmarktbezogenen Nutzungskonzeptes für das Postareal/den Brückenschlag innerhalb der Stadtumbaumaßnahme "Leonberg-Mitte"

4 Stadtumbau "Leonberg - Mitte", Projektentwicklung Postareal und Brückenschlag
- Verabschiedung Rahmenterminplanung
- Vorbereitung Investorenauswahlverfahren und Beauftragung externe Projektsteuerung

5 Stadtumbau "Leonberg-Mitte"
- Vorstellung der aktuellen Entwurfsplanung Hochbau Eltinger Straße 44 - 48
- Billigung der Freiflächengestaltung Stadtachse im Bereich Eltinger Straße 48/Stichstraße Eltinger Straße
- Billigung der Eckpunkte Kaufvertrag/städtebaulicher Vertrag Stufe 2
- Besonderes Vorkaufsrecht nach § 25 BauGB für das Grundstück Flst. 3131/3 (Eltinger Straße 48)

6 Bebauungsplangebiet „Stadtmitte Teil 1 – 2. Änderung – Bereich nördlich Römerstraße“
- Neubebauung Flst. 3044 (Parkplatz zwischen Leo 2000 und Volksbank)
- Eckpunkte städtebaulicher Vertrag Stufe 2

7 Bebauungsplan „Stadtmitte, Teil 1 – 2. Änderung: Bereich nördlich der Römerstraße“ mit Satzung über örtliche Bauvorschriften, Planbereich 03.04-3/2, in Leonberg
- Aufhebung des bisherigen Aufstellungsbeschlusses für das Bebauungsplanverfahren „Stadtmitte, Teil 1 – 2. Änderung: Bereich nördlich der Römerstraße“ vom 25.09.2012 (DS 2012 Nr. P 47)
- Billigung des Bebauungsplanentwurfes
- Aufstellungs- und Auslegungsbeschluss

8 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

9 Bebauungsplan "Römer-/Bahnhof-/Marienstraße - 2. Änderung im Bereich westlich Marienstraße" mit Satzung über örtliche Bauvorschriften Planbereich 02.03-5/2, in Leonberg
- Billigung des Bebauungsplanentwurfes
- Aufstellungs- und Auslegungsbeschluss

10 Befreiung von Elektrofahrzeugen von Parkgebühren auf öffentlichen Parkplätzen: Neufassung der Parkgebührensatzung

11 Entwicklung von Baugebieten im Rahmen des Ankaufverfahrens - Allgemeine Kriterien für das Ankaufverfahren zur Entwicklung von neuem Wohnbauland

12 Aufnahme des Bindungsentgelts in die Optionsverträge für Gewerbebauland

13 Vergabe der Dienstleistung "Betrieb der Mensa an der Ostertag-Realschule"

14 Vergabe der Mittagsverpflegung für die Kindertageseinrichtung Kinderhaus Spitalhof

15 Sanierung Leobad
- Genehmigung der weiteren Vorgehensweise

16 Kommission für nachhaltige Mobilität
- personelle Besetzung und Geschäftsordnung

17 Anfragen

18 Verschiedenes

2016/006
öffentlich

Dezernat C
Planungsamt
Peter Mauch

Stadtentwicklung und
Umweltplanung
Wirtschaftsförderung

Bezugsvorlagen:

Beratungsfolge	*Geplante Sitzungstermine*	*Ö / N*
Gemeinderat (Vorberatung)	22.11.2016	Ö
Planungsausschuss (Vorberatung)	26.01.2017	Ö
Gemeinderat (Entscheidung)	31.01.2017	Ö

Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes Leonberg

- Einbringung der Ergebnisse der GMA-Studie
- Festlegung des einzelhandelsbezogenen Nutzungskonzeptes für das Postareal/ den Brückenschlag innerhalb der Stadtumbaumaßnahme "Leonberg-Mitte"

Beschlussvorschlag und Kenntnisnahme

für den Gemeinderat (Sitzung am 22.11.2016) als TISCHVORLAGE:

Die dargelegten Ergebnisse der GMA-Studie zum Einzelhandel in Leonberg und dessen Entwicklungsspielräume werden zur Kenntnis genommen.

für den Planungsausschuss (Sitzung am 26.01.2017) als Empfehlung an den Gemeinderat (Sitzung am 31.01.2017):

1. Die Verwaltung wird beauftragt, das Einzelhandelskonzept zur Beurteilung von Erweiterungs- und Ansiedlungsvorhaben des Einzelhandels sowie zur Formulierung von Standortprioritäten im Zuge der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung heranzuziehen.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, das im Einzelhandelskonzept skizzierte Nutzungskonzept für das Postareal der weiteren Projektentwicklung zu Grunde zu legen und hierauf aufbauend ein Investorenauswahlverfahren vorzubereiten.

Zur Steuerung der Einzelhandelsentwicklung in der Stadt Leonberg wurde von der GMA (Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH) eine Fortschreibung des aus dem Jahre 2003 stammenden Einzelhandelskonzeptes Leonberg (CIMA Stadtmarketing GmbH) erarbeitet. Das neue Einzelhandelskonzept ist künftig als aktualisierte Grundlage zur Beurteilung von Erweiterungs- und Ansiedlungsvorhaben des Einzelhandels sowie zur Formulierung von Standortprioritäten im Zuge der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung heran zu ziehen.
Im Rahmen der GR- Sitzung am 22.11.2016 werden die Gutachter ihre Untersuchungsergebnisse im Sinne einer Einbringung darlegen, eine inhaltliche Beratung ist in der Januar-

Sitzungsrunde 2017 vorgesehen.

Als Aufgabenstellung wurden neben der generellen Fortschreibung des Einzelhandelsthemas (unter Einbeziehung der Entwicklung des Internethandels) auch konkretisierte Überlegungen zur einzelhandelsbezogenen Nutzung des Postareals sowie zur Entwicklung im Bereich der Römerstraße/ MöbelHofmeister bearbeitet.

Im Bereich des Postareals mit Brückenschlag sehen die Gutachter einzelhandelsbezogene Entwicklungspotentiale für eine Positionierung als eigenständiger (Nah)Versorgungsstandort mit einem Lebensmittelmarkt, ggfs. ergänzt um einen Biomarkt sowie einen größeren Drogeriemarkt. Eine Angebotsarrondierung mit einem zusätzlichen Besatz im Ladenhandwerk oder weitere kleinteiligere Sortimente sind genauso wünschenswert wie ergänzende Nutzungen (z.B. Postbank/ -filiale, Gastronomie, Hotel, Büronutzungen etc.) als weitere Frequenzbringer. Wichtig ist in diesem Zusammenhang eine klare Positionierung sowie die Ausbildung eines eigenständigen und selbsttragenden Konzeptes zum Abbau der Versorgungsdefizite („Leonberg-Nord“) und zur gezielten Ergänzung der bestehenden Sortimente.

Ziele der Maßnahme

Neben einer Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts und der Analyse der Einzelhandelssituation im Mittelzentrum Leonberg, steht insbesondere die Ausgestaltung des Stadtumbaugebiets Leonberg-Mitte mit dem zentralen Entwicklungsbaustein „Postareal" im Fokus der Analyse. So sollen auf Basis einer aktuellen Analyse der Einzelhandelssituation in Leonberg Empfehlungen für ein konkretes Nutzungskonzept im Vorfeld eines angestrebten Investorenauswahlverfahrens erarbeitet werden. Auch am Standort von Möbel Hofmeister stellt sich die Frage nach möglichen Nachnutzungen am Standort und deren baurechtlicher Absicherung.

Sachverhalt/Sachstand

Zur Steuerung der Einzelhandelsentwicklung in der Stadt Leonberg wurde von der GMA eine Fortschreibung des aus dem Jahre 2003 stammenden Einzelhandelskonzeptes der CIMA erarbeitet. Das Einzelhandelskonzept ist künftig als aktualisierte Grundlage zur Beurteilung von Erweiterungs- und Ansiedlungsvorhaben des Einzelhandels sowie zur Formulierung von Standortprioritäten im Zuge der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung heranzuziehen. Aufbauend auf den städtebaulichen Zielsetzungen der Stadt Leonberg wurde die Zentren- und Standortstruktur der Stadt Leonberg überprüft, eine Abgrenzung zentraler Versorgungsbereiche vorgenommen und eine "Leonberger Sortimentsliste" erarbeitet.

Die wichtigsten Ergebnisse der Studie werden im folgenden zusammengefasst (vgl. auch Anlage 1):

Die Entwicklung des **Einzelhandelsbesatzes** in Leonberg zwischen 2003 und 2016 zeigt, dass die Gesamtverkaufsfläche per Saldo um rd. 2 % zurückgegangen ist. Während im Lebensmitteleinzelhandel ein Zuwachs der Verkaufsfläche zu verzeichnen war, sind die Verkaufsflächen in Nichtlebensmitteleinzelhandel um rd. 10% zurückgegangen. Die Einzelhandelszentralität des Mittelzentrums Leonberg zeigt mit einem Wert von 94 %, dass per Saldo Kaufkraftabflüsse aus dem Leonberger Stadtgebiet vorhanden sind, welche auf die starke Konkurrenzbeziehungen in der Region hinweisen. Im Vergleich mit anderen Mittelzentren wird eher eine geringe Einzelhandelszentralität erreicht. Die Landeshauptstadt Stuttgart hat sich im Hinblick auf die Einkaufszentren nochmals deutlich stärker positioniert (z.B. Milaneo, Gerber, Dorotheenquartier). Aber auch die Umlandkommunen haben sich in den letzten Jahren stark entwickelt (z.B. Ditzingen, Böblingen (Mercaden), Sindelfingen (Hofmeister). Auch in Zukunft ist von einem verstärkten Wettbewerb der Standorte in Verbindung mit einer noch stärkeren **Bedeutung des Onlinehandels** zu rechnen.

Bei einer quantitativen Bewertung des Einzelhandelsbesatzes in Leonberg bleibt festzuhalten, dass die Verkaufsflächenausstattung sowohl im Vergleich zu Durchschnittswerten der GMA-Kennziffernstudie als auch im regionalen Vergleich insbesondere im Nahrungs- und Genussmittelbereich sowie im Bau-, Heimwerker- und Gartenbedarfsbereich deutlich unterdurchschnittlich ausgeprägt ist. Im Nahrungs- und Genussmittelbereich konnte zwar wie in den vergangenen Jahren eine positive Verkaufsflächenentwicklung beobachtet werden. Diese konnte jedoch nicht mit den Zusatzpotenzialen durch gestiegene Einwohnerzahlen schritthalten. Im Bau-, Heimwerker- und Gartenbedarfsbereich ist die sehr geringe Verkaufsflächenausstattung v.a. auf die vergleichsweise kleine Dimensionierung des örtlichen Obi-Baumarktes in Verbindung mit dem Fehlen sonstiger größerer Spezialfachmärkte aus diesem Sortimentsbereich zurückzuführen (z.B. größeres Gartencenter). Ansonsten bewegen sich die Verkaufsflächenausstattungen im Bereich Bekleidung, Schuhe, Sport und im Sortiment Hausrat, Einrichtung, Möbel auf einem durchschnittlichen bis leicht überdurchschnittlichen Niveau, wenngleich bei Möbeln die hohen Ausstattungswerte nahezu ausschließlich auf das Ende des Jahres 2016 schließende Hofmeister Einrichtungshaus zurückzuführen sind.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurde eine **Befragung** mit ausgewählten Händlern und Experten des Wirtschafts- und Handelsstandorts aus dem gesamten Stadtgebiet durchgeführt. Ziel war es, nähere Aussagen zur Qualität und zur Entwicklungsperspektive des Einzelhandelsstandortes Leonberg zu erhalten und ein aktuelles Stimmungsbild der Händler einzufangen. Insgesamt sind die befragten Händler sowohl mit der eigenen Geschäftsentwicklung, als auch mit der Entwicklung des Einzelhandelsstandortes Leonberg zufrieden.

Für die **Nahversorgungsstrukturen** in Leonberg lässt sich festhalten, dass in der Kernstadt (Leonberg, Eltingen und Ramtel) kompakte Nahversorgungsstrukturen vorliegen. Lücken bei der fußläufigen Versorgung zeigen sich lediglich in der Altstadt sowie nördlich der Altstadt (Haldengebiet, Engelberg) und im westlichen Teil der Kernstadt (Ezach). Der Teilort Höfingen ist mit den Märkten Edeka und Lidl sehr gut versorgt. Der Frischemarkt in Gebersheim befindet sich in der Mitte des Ortes und ist fußläufig aus weiten Teilen des Siedlungsgebiets zu erreichen. Gleiches gilt für den Teilort Warmbronn. Dort ist mit einem kleinen „nah und gut“ Markt ebenfalls ein Grundversorgungsangebot in zentraler Lage vorhanden. Einzig im Stadtteil Silberberg ist angesichts der geringen Einwohnerzahlen vor Ort kein Anbieter angesiedelt.

Die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten auf dem **Postareal** werden stark durch den Zuschnitt des Areals sowie die Topographie beeinflusst. Dabei stellt der bereits bestehende städtebauliche Vorentwurf des Rahmenplans bereits eine auch unter Einzelhandelsgesichtspunkten sinnvolle Planung dar. Die größte zusammenhängende Fläche befindet sich in dem Bereich, welcher heute durch das Postgebäude geprägt ist. Perspektivisch könnten hier die größten Einzelhandelsflächen realisiert werden. So würde die Flächengröße für eine Großfläche und ggf. eine andere mittelflächige Nutzung inkl. der notwendigen Stellplatzflächen (ober- oder unterirdisch) ausreichen (gesetzt ist die Erschließung über die stark befahrene Grabenstraße). Der südwestlich gelegene Baukörper (eigentumsrechtlich ist diese Fläche derzeit nicht verfügbar) würde sich gut für die Realisierung einer mittelflächigen mehrgeschossigen Einzelhandelsnutzung eignen. Das zentral gelegene Gebäude könnte im Wesentlichen durch Gastronomie ggf. Bäcker mit gastronomischer Nutzung bespielt werden. Insbesondere in Richtung Stadtgarten und Altstadt mit Pomeranzengarten sind zum einen Sichtbeziehungen vorhanden, zum anderen eignet sich dieser Bereich aufgrund des Sonnengangs gut für Außengastronomie.



Auf dem Postareal könnte eine Positionierung als eigenständiger Versorgungsstandort angestrebt werden. Eine Schwerpunktsetzung als Nahversorgungsstandort birgt die Chance sich gegenüber dem Leo-Center zu positionieren und ebenfalls eigenständig Frequenz anzuziehen. So könnte ein moderner Lebensmittelmarkt mit rd. 2.500- 3.000 m² Verkaufsfläche als ein zentraler Magnetbetrieb realisiert werden. Als Ergänzung im Lebensmitteleinzelhandel fehlt aktuell ein größerer Biomarkt in Leonberg. Darüber hinaus wäre die Ansiedlung eines größeren Drogeriemarktes mit rd. 1.500 - 2.000 m² Verkaufsfläche (z.B. Drogerie Müller) denkbar. Als Angebotsarrondierung ist laut GMA ein ergänzender Besatz im Ladenhandwerk (Bäcker / Metzger) oder einiger weniger kleinteiliger Händler (Zeitschriften / Blumenladen, Post, Postbank-Filiale etc.) zu empfehlen. Am Standort wäre zudem auch die Ansiedlung von Sortimenten und Anbietern denkbar, die ihren Standort innerhalb von Leonberg verlagern wollen bzw. neue Konzepte in Leonberg etablieren möchten. Durch eine Öffnung und die Zulassung sonstiger Sortimente in einer Größenordnung von rd. 1.500-2.000 m² Verkaufsfläche wird diesem Ziel Rechnung getragen. In der Summe ergibt sich für den Einzelhandel auf dem Postareal ein Verkaufsflächenpotential von ca. 7.000 m². Dieses liegt deutlich unter den zuletzt im Jahre 2010 ermittelten Flächenpotentialen für das Postareal.

Durch die Schließung des **Hofmeister-Möbelhauses** Ende des Jahres 2016 stellt sich die Frage, welche Nachnutzungsmöglichkeiten für den Standort bestehen. Für den Standort empfiehlt der Gutachter, eine Nachnutzung durch einen anderen Möbelanbieter anzustreben. Bauplanungsrechtlich ist am Standort bereits ein Sondergebiet mit einer Beschränkung zentrenrelevanter Sortimente vorhanden.

Als **zentraler Versorgungsbereich** in dem zukünftig zentrenrelevante Sortimente gemäß "Leonberger Sortimentsliste" angesiedelt werden sollen, wird vom Gutachter die Innenstadt mit dem Standort Leo-Center im Süden, dem Entwicklungsbereich "Stadtumbaugebiet Leonberg-Mitte" mit dem neuen Rathaus, Postareal und Brückenschlag sowie der Altstadt festgelegt.

Bei dem **Ergänzungsstandort Römerstraße** handelt es sich um einen vorwiegend autokundenorientierten Standort mit einem Einzelhandelsbesatz, welcher aus überwiegend großflächigen Betrieben aus dem Fachmarktbereich besteht. Aufgrund der Gewerbegebietslage, sowie der vorgesehenen Funktionsteilung zwischen der Innenstadt als Standort für zentrenrelevante Sortimente und dem Ergänzungsstandort Römerstraße, soll der Standort der Ansiedlung von Einzelhandel mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten dienen und so

zukünftig - im Hinblick auf die gesamtstädtische Zentrenstruktur - eine ergänzende Funktion zum zentralen Versorgungsbereich einnehmen.

Weiteres Vorgehen

- Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse mit Vertreter/innen des Leonberger Einzelhandels im AK Stadtmarketing (3. KW 2017).
- Identifikation und Definition weiterer Nutzungspotentiale (u.a. Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe) für das Postareal/Brückenschlag
- Definition und Verabschiedung eines städtebaulichen Konzeptes und eines Nutzungskonzeptes für das Postareal/Brückenschlag als Grundlage für ein Investorenauswahlverfahren
- Durchführung des Investorenauswahlverfahrens.

Alternativen zum Beschlussvorschlag

Keine oder eine abweichende Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes Leonberg.

Finanzierungsübersicht

	Jahr	verfügbares Budget	Finanzbedarf	Bemerkung

Klaus Brenner
Bürgermeister

Dr. Ulrich Vonderheid
Erster Bürgermeister

Bernhard Schuler
Oberbürgermeister

Anlage/n

1	Anlage 1 zur Vorlage 2016/006; Auszüge aus GMA-Einzelhandelskonzept n.ö.

2016/004
öffentlich

Dezernat C
Planungsamt
Peter Mauch
Norbert Geissel

Wirtschaftsförderung
Stadtentwicklung und
Umweltplanung

Bezugsvorlagen: DS 2005 Nr. V 5/2 ö

Beratungsfolge	*Geplante Sitzungstermine*	*Ö / N*
Gemeinderat (Vorberatung)	22.11.2016	Ö
Planungsausschuss (Vorberatung)	26.01.2017	Ö
Gemeinderat (Entscheidung)	31.01.2017	Ö

Hotelmarkt- und Standortstudie Leonberg

- Einbringung der Untersuchungsergebnisse der sog. "Treugast-Studie"
- Festlegung des hotelmarktbezogenen Nutzungskonzeptes für das Postareal/ den Brückenschlag innerhalb der Stadtumbaumaßnahme "Leonberg-Mitte"

Beschlussvorschlag und Kenntnisnahme

für den Gemeinderat (Sitzung am 22.11.2016) als TISCHVORLAGE:

Die dargelegten Ergebnisse der sog. Treugast- Studie zum Hotelmarkt in Leonberg und dessen Entwicklungsspielräumen werden zur Kenntnis genommen.

für den Planungsausschuss (Sitzung am 26.01.2017) als Empfehlung an den Gemeinderat (Sitzung am 31.01.2017):

1. Auf Grundlage der Ergebnisse der Treugast- Studie wird ein möglicher Hotelstandort innerhalb des Postareals bzw. des Brückenschlags priorisiert. Ergänzend sind für diesen Bereich auch bauliche Entwicklungen in Form von Boardingshouse- Konzepten denkbar.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, dieses Nutzungskonzept als Baustein einer Ausschreibung eines Investorenauswahlverfahrens aufzunehmen und die Ausschreibungsinhalte für eine entsprechende Beschlussfassung vorzubereiten.

Zusammenfassung des Sachverhalts

Im Rahmen der GR- Sitzung am 22.11.2016 werden die Gutachter ihre Untersuchungsergebnisse im Sinne einer Einbringung darlegen, eine inhaltliche Beratung ist in der Januar-Sitzungsrunde 2017 vorgesehen.

Die Verfasser der Studie sehen entsprechende Entwicklungsspielräume für einen weiteren Hotelbetrieb in Leonberg. Die Grundlage dieser Einschätzung bildet eine umfassende Wettbewerbsanalyse, die Leonberg und die unmittelbare Umgebung betrachtet hat. Im Landkreis Böblingen fand in den letzten 10 Jahren eine angebotsseitig wechselhafte Entwicklung statt, die insgesamt jedoch einen leicht positiven Trend erkennen lässt.

Die nachfrageseitig schwankende Entwicklung zeigt die Abhängigkeit vom konjunkturanfälligen Geschäftsreise-Segment. In Leonberg besteht ein insgesamt moderater Nachfragedruck bei durchschnittlicher Bettenauslastung.

Die Gutachter sehen für Leonberg ein Marktpotential für ein Budget- bis Midscale- Hotel (2- bis 3- Sterne nach DEHOGA) mit Anschluss an eine strahlkräftige Marke mit starkem Vertriebssystem (ca. 80 Betten). Eine gewisse Standortpräferenz besteht im Bereich des Gewerbegebiets LeoWest aufgrund seiner besonderen Lagegunst in Verbindung mit nationalen und internationalen Geschäftsreisenden als Primärzielgruppe.

In der städtebaulichen Gesamtabwägung wird das Postareal bzw. der Bereich des Brückenschlags aufgrund seines höherwertigen Umfelds, seiner besseren Infrastruktur bei annähernd gleich guten Erreichbarkeiten priorisiert. Erwartet werden mit einer solchen Ansiedlung weitere Impulse auf die Innenstadtentwicklung. Boardinghouse- Konzepte sollen den Hotelbetrieb abrunden.

Ziele der Maßnahme

Entwicklung eines Nutzungskonzeptes für das Postareal mit Brückenschlag als Grundlage für ein Investorenauswahlverfahren.

Sachverhalt/Sachstand

Der bundesweite Hotelmarkt ist bereits seit Jahrzehnten in Bewegung. Waren früher inhabergeführte Unternehmen marktbestimmend, sind zwischenzeitlich konzern- oder franchisegeführte Hotelbetriebe innerhalb eines vertrieblichen Verbundes führend. Leonberg war von dieser Entwicklung beispielsweise durch die Schließung des traditionsreichen „Hotel Eiss“ kurz nach der Jahrtausendwende betroffen.

Zur Klärung des aktuellen Hotelmarktes sowie zur Bestimmung möglicher Entwicklungspotentiale hat die Treugast Unternehmensberatungsgesellschaft mbH eine aktuelle Marktstudie erstellt. Die wichtigsten Ergebnisse dieser Studie werden im Rahmen der Sitzung des Gemeinderates am 22.11.2016 vorgestellt. Auszüge dieser Ergebnispräsentation sind als Anlage dieser Drucksache beigefügt.

Innerhalb einer aktuellen Markt- und Wettbewerbsanalyse legt die Studie die realisierten Marktentwicklungen in Form eines quantitativen und qualitativen Hotelbedarfs innerhalb der Stadt sowie eines näheren Einzugsbereichs dar. Im Rahmen einer Standortanalyse werden potentielle Standorte im Bereich „LeoWest“ und „Postareal/ Brückenschlag“ gegenüber gestellt.

Das Hotelmarktprofil in Leonberg wird wesentlich bestimmt durch 2 größere Anbieter (Hotel Hirsch und Amber-Hotel) sowie 2 kleinere Betriebe lokaler Spezifikation. Die Übernachtungskapazität wurde zuletzt von rund 370 auf knapp über 400 Betten erhöht. Die Zahl der Übernachtungen in Leonberg schwankt zwischen ca. 50.000 und 55.000 Übernachtungen pro Jahr, die Bettenauslastung liegt bei ca. 41 % (Bundesdurchschnitt ca. 43 %).

Der Markt wird wesentlich von Geschäftsreisenden bestimmt, was eine gewisse Konjunkturanfälligkeit erkennen lässt. Erkennbar ist ein regionales Nachfragepotential von zahlreichen internationalen Großunternehmen, die ihre Standorte in der näheren Umgebung Leonbergs haben.

Relevante Hotelwettbewerber sitzen in Gerlingen (Bonjour Tagungshotel), Rutesheim (Hotel 2050) und Renningen (Hotel Campo). In der Region sind aktuell 10 neue Hotelprojekte mit zusammen rd. 1.800 Zimmern in der Projektierungs-/ Realisierungsphase, kein Projekt befindet sich im Umkreis von ca. 15 Kilometern von Leonberg.

Das Wettbewerbsumfeld zeigt ein umfassendes Angebot auf dem Tagungsmarkt. Die Studie zeigt einen gering ausgebildeten Wettbewerb in der Budget-/ Midscale- Kategorie (2- bis 3- Sterne Kategorie nach DEHOGA). Insoweit werden in diesem Segment entsprechende Potentiale in Leonberg gesehen, wobei eine strahlkräftige Marke mit einem starken Vertriebssystem ausdrücklich empfohlen wird. Insoweit ergibt sich ein konzeptioneller Rahmen mit einer Konzentration auf Logiskapazitäten, vorrangig als schlanke F & B- Konzeptionen. Als typische Infrastrukturelemente sind ein (Frühstücks-) Restaurant, Bar, ca. 80 Zimmer zwischen 16- 22 qm Nutzfläche (inkl. Sanitärbereich) und hoher Flächeneffizienz denkbar.

Als mögliche Standorte kommen insbesondere in Frage das sog. „Postareal mit Brückenschlag“ oder das neue Gewerbegebiet „LeoWest“:

- Standort „LeoWest“ als Hotel in der Budget- Kategorie (vergleichbar 2- Sterne nach DEHOGA) mit ca. 80- 100 Betten und schlankem Gastronomiekonzept. Primärzielgruppen sind nationale und internationale Geschäftsreisende sowie Messebesucher, Sekundärzielgruppe können preissensible Freizeit-/ Urlaubsreisende sein (Markenkonzepte NOVUM style hotels, B&B Hotels, ibis styles, ibis budget o.ä.).

- Standort „Postareal/ Brückenschlag“ als Hotel in der höherwertigen Midscale-Kategorie (vergleichbar 3- Sterne nach DEHOGA) mit ca. 80- 100 Betten und vergleichbarem Angebotskonzept (Markenkonzepte Holiday Inn Express, Mercure Hotels o.ä.).

Eine Realisierung beider Standorte würde ein erhebliches lokales Marktwachstum bedeuten in Verbindung mit einer deutlichen Wettbewerbsintensivierung zu Lasten bestehender Hotelbetriebe in Leonberg.

In der städtebaulichen Gesamtabwägung wird eine hotelbezogene Projektentwicklung im Bereich des Postareals empfohlen, da mit dieser Standortentscheidung eine funktional höherwertige Entwicklung sowie eine weitere Belebung der Innenstadt erwartet werden kann. Ergänzende Nutzungen im Bereich von sog. „Boardinghouse“ Konzepten (boarding = Verpflegung/Beköstigung, house = Haus) sollen angestrebt werden. Dabei handelt es sich um Appartements mit hotelähnlichen Leistungen für einen längeren Aufenthalt („Zuhause auf Zeit“). Die Zimmer und Wohnungen in einem Boardinghouse werden vor allem von Firmen genutzt, die über längere Zeit Mitarbeiter projektbezogen beschäftigen und entsprechende Unterkünfte benötigen. Die Unterbringung in einem Boardinghouse ist in der Regel günstiger als in einem Hotel.

Weiteres Vorgehen

- Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse mit Vertreter/innen des Leonberger Einzelhandels im AKT Stadtmarketing (3. KW 2017)
- Identifikation und Definition weiterer Nutzungspotentiale (u.a. Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistung etc.) für das Postareal/ Brückenschlag
- Definition und Verabschiedung eines städtebaulichen Konzeptes und eines Nutzungskonzeptes für das Postareal/ Brückenschlag als Grundlage für ein Investorenauswahlverfahren
- Durchführung des Investorenauswahlverfahrens.

Alternativen zum Beschlussvorschlag

Keine oder eine abweichende Festlegung von möglichen Nutzungen für das Postareal bzw. den Bereich Brückenschlag.

Finanzierungsübersicht

Der Beschlussvorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen.

	Jahr	verfügbares Budget	Finanzbedarf	Bemerkung

Klaus Brenner
Bürgermeister

Dr. Ulrich Vonderheid
Erster Bürgermeister

Bernhard Schuler
Oberbürgermeister

Anlage/n

1	DS 2016_004_Anlage zu Hotelbedarfsanalyse (Auszug der Ergebnispräsentation)

Hotelbedarfsanalyse - Leonberg

Ergebnispräsentation

TREUGAST | Solutions Group

Hotelbedarfsanalyse Leonberg

- **Auftraggeberin:** Planungsamt Leonberg
  Bellforter Platz 1
  71229 Leonberg

- **Auftragnehmerin:** TREUGAST Unternehmensberatungsgesellschaft mbH
  Bavariaring 29
  80336 München
  +49 (0) 89 622 866 10

- **Ansprechpartner:** Stefanie Salwender, Senior Consultant; Julian Miebach, Junior Consultant

- **Erstellungsdatum:** 04.10.2016

Die Studie einschließlich aller ihrer Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung der TREUGAST Unternehmensberatungsgesellschaft mbH oder einer mit ihr unmittelbar oder mittelbar verbundenen Gesellschaften. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Inhalt

1. Auftragserteilung und Auftragsdurchführung

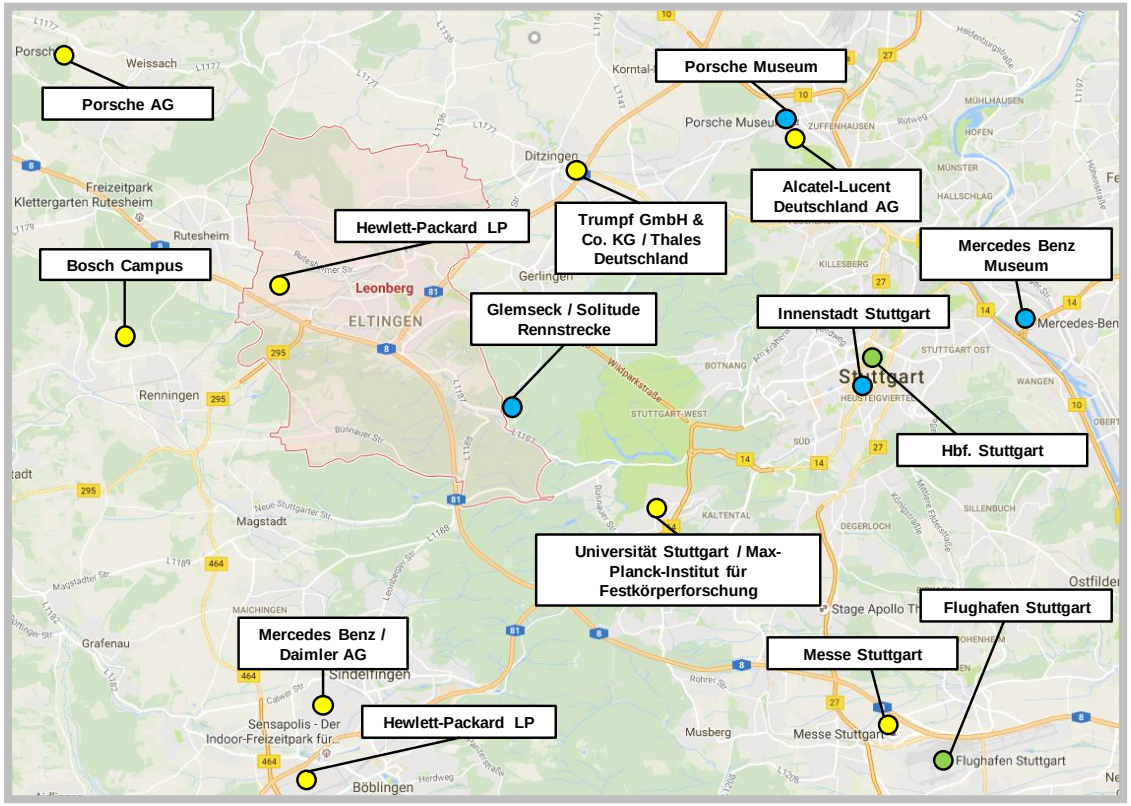
2. Markt- & Wettbewerbsanalyse
   - 2.1 Standort- und Hotelmarktprofil Leonberg / Landkreis Böblingen
   - 2.2 Wettbewerbsanalyse
   - 2.3 Betriebstypendefinition

3. Standortanalyse
   - 3.1 Untersuchung der Standortgegebenheiten
   - 3.2 Nutzwertanalyse

4. Standort- & Konzeptempfehlung
   - 4.1 Betriebstypendefinition
   - 4.2 Flächenplanung
   - 4.3 Markenempfehlungen

5. Glossar

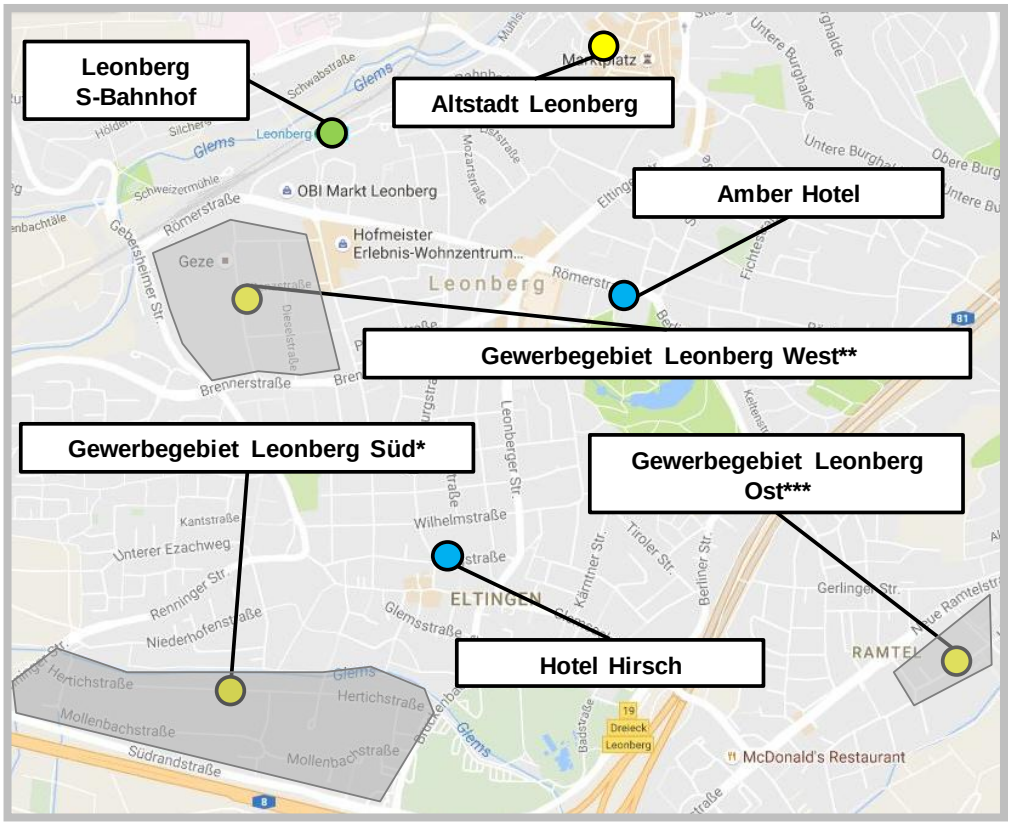
Ausgewähltes Nachfragepotential in der **Region**



- bedeutendste **Unternehmen der Region:**
  - Mercedes Benz / Daimler AG (rund 26.000 Mitarbeiter)
  - Porsche AG (rund 6.500 Mitarbeiter)
  - Hewlett-Packard (rund 3.200 Mitarbeiter)
- **Bosch Campus** mit rund 1.700 Mitarbeitern seit 2015 in Renningen (Entfernung: ca. 12 km)
- **freizeittouristisch** sind Nachfrage-generatoren der Stadt Stuttgart sowie die direkt in der Nachbarschaft befindliche Solitude Rennstrecke relevant

geschäftstouristische Nachfragegeneratoren | **freizeittouristische Nachfragegeneratoren** | **überregionale Verkehrsanbindungen**

Ausgewähltes Nachfragepotential in **Leonberg**



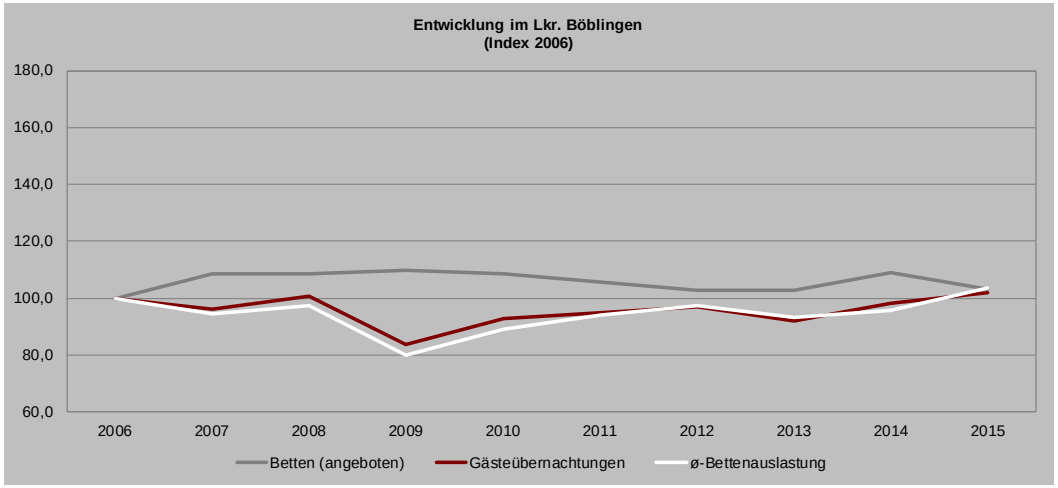
touristische Nachfragegeneratoren | Wettbewerbsbetriebe | ÖPNV

- Leonberg maßgeblich von Unternehmen aus dem Maschinenbau und der Automobilbranche geprägt
- Bedeutendste Unternehmen:
  - Robert Bosch GmbH (rund 1.100 Mitarbeiter)
  - GEZE GmbH (rund 900 Mitarbeiter)
  - LEWA GmbH (rund 560 Mitarbeiter)
- Stadt Leonberg arm an freizeittouristischen Nachfragegeneratoren
- Leonberg profitiert von Lage in wirtschaftlich florierender Region und Nähe zu Stuttgart

*Unternehmen: Gemballa GmbH, TDK Europe, Pfeiffer & May GmbH & Co. KG
**Unternehmen: Geze GmbH, Robert Bosch GmbH, Brückner GmbH & Co. KG
*** Unternehmen: Pfeiffer Carl A. GmbH & Co. KG, LEWA GmbH

Hotelmarktprofil Landkreis Böblingen: Entwicklung Hotelangebot & -nachfrage

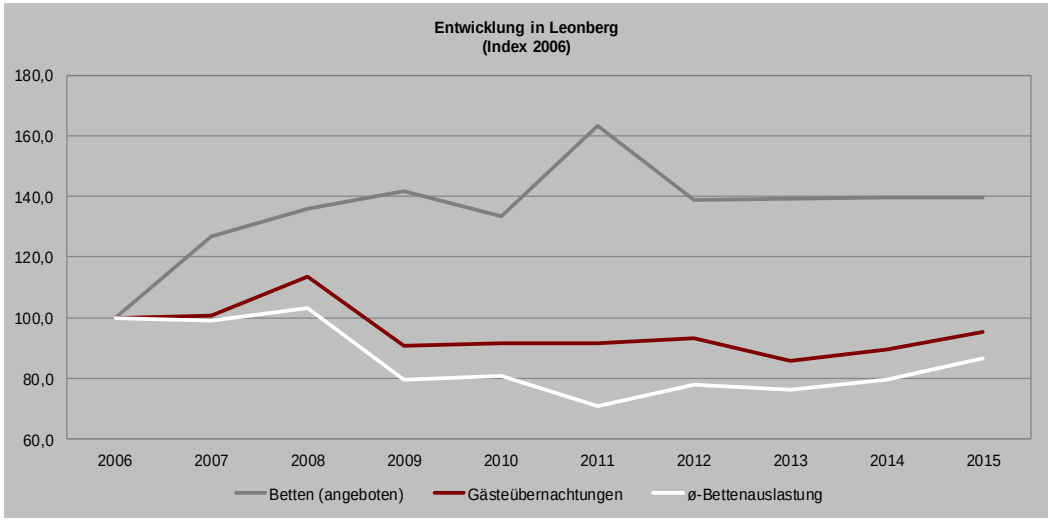
Lkr. Böblingen	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	CAGR*	Prognose
Entwicklung des Angebots												
Betriebe (geöffnet)	45	48	49	49	49	50	49	49	48	47	0,5 %	⇨
Betten (angeboten)	3.794	4.111	4.126	4.168	4.123	4.012	3.902	3.894	4.137	3.916	0,4 %	⇗
ø-Betriebsgröße (Betten)	84	86	84	85	84	80	80	79	86	83	-0,1 %	⇗
Entwicklung der Nachfrage												
Gästeankünfte	312.354	298.658	291.154	278.012	303.430	328.335	334.089	284.334	286.074	304.354	-0,3 %	⇗
Gästeübernachtungen	615.540	592.356	618.782	514.533	570.244	582.676	597.541	564.816	603.471	628.257	0,2 %	⇗
ø-Bettenauslastung	42,4 %	40,0 %	41,2 %	33,9 %	37,7 %	39,8 %	41,3 %	39,5 %	40,6 %	44,0 %	0,4 %	⇨



- im Betrachtungszeitraum **angebotsseitig** wechselhafte Entwicklung, insgesamt jedoch leichter Zuwachs (angebotene Betten: +3,2 %)
- **nachfrageseitig** schwankende Entwicklung mit deutlichem Nachfrageeinbruch im Krisenjahr 2009 (-16,8 % ggü. VJ) zeigt Abhängigkeit vom konjunkturanfälligen Geschäftsreise-Segment
- **Vorkrisenniveau** erst 2015 wieder erreicht / übertroffen
- insgesamt moderat positive Entwicklung am Hotelmarkt im Lkr. Böblingen, mit positiven Tendenzen ab 2014

Hotelmarktprofil Stadt Leonberg: Entwicklung Hotelangebot & -nachfrage

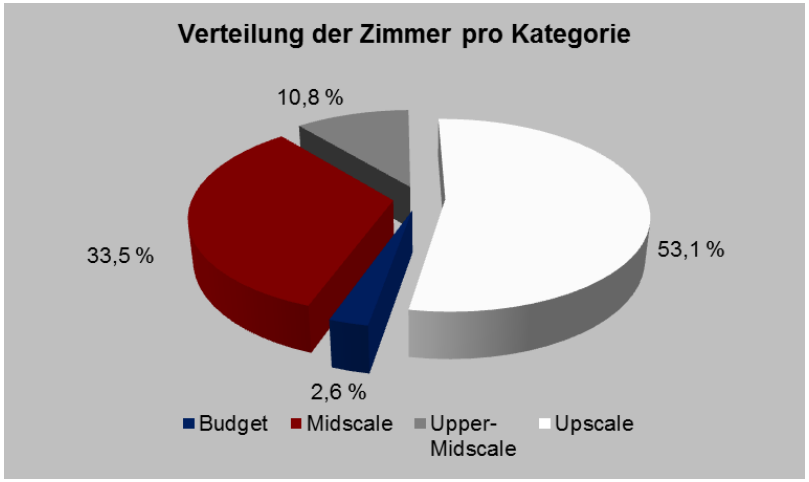
Leonberg	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	1. HJ 2015	1. HJ 2016	CAGR*	Prognose
Entwicklung des Angebots														
Betriebe (geöffnet)	5	4	5	5	4	5	4	4	4	4	4	4	-2,4 %	⇨
Betten (angeboten)	264	335	359	374	352	431	367	368	369	369	369	418	3,8 %	⇨
ø-Betriebsgröße (Betten)	53	84	72	75	88	86	92	92	92	92	92	105	6,4 %	⇨
Entwicklung der Nachfrage														
Gästeankünfte	31.663	31.699	33.151	31.803	37.340	38.121	37.464	26.795	29.391	29.070	14.161	15.449	-0,9 %	⇨
Gästeübernachtungen	57.744	58.140	65.653	52.290	52.899	52.741	53.862	49.399	51.714	54.967	26.359	28.714	-0,5 %	⇨
ø-Bettenauslastung	48,2 %	47,7 %	49,8 %	38,3 %	39,0 %	34,2 %	37,5 %	36,7 %	38,4 %	41,7 %	39,5 %	40,8 %	-1,6 %	⇨



- im Betrachtungszeitraum **angebotsseitig** volatile Entwicklung, seit 2012 aber vergleichsweise konstant
- **nachfrageseitig** zwischen 2006 und 2008 konstant positive Entwicklung (Gästeübernachtungen: +13,7 %)
- deutlicher Nachfrageeinbruch im Krisenjahr 2009 (-20,4 % ggü. VJ) zeigt Abhängigkeit vom konjunkturanfälligen Geschäftsreise-Segment
- Vorkrisenniveau der Nachfrage konnte nicht wieder erreicht werden
- Insgesamt eher moderater Nachfragedruck am Hotelmarkt Leonberg (Bettenauslastung 2015 Leonberg: 41,7 %, BRD: 43,1 %)

Wettbewerbsanalyse – Alle Wettbewerber in Leonberg (15 km Umkreis)

Anzahl Hotels pro Kategorie	Budget	Midscale	Upper-Midscale	Upscale	Gesamt
Absolut	3	13	6	14	36
Prozentualer Anteil	8,3 %	36,1 %	16,7 %	38,9 %	
Anzahl Zimmer pro Kategorie	**Budget**	**Midscale**	**Upper-Midscale**	**Upscale**	**Gesamt**
Absolut	85	1.078	347	1.707	3.217
Prozentualer Anteil	2,6 %	33,5 %	10,8 %	53,1 %	
Betriebsstruktur	**Budget**	**Midscale**	**Upper-Midscale**	**Upscale**	**Gesamt**
Durchschnittliche Anzahl Zimmer	28	83	58	122	89
Markendurchdringung (Betriebe)	0,0 %	30,8 %	16,7 %	71,4 %	41,7 %
Markendurchdringung (Zimmer)	0,0 %	43,2 %	34,6 %	90,7 %	66,4 %

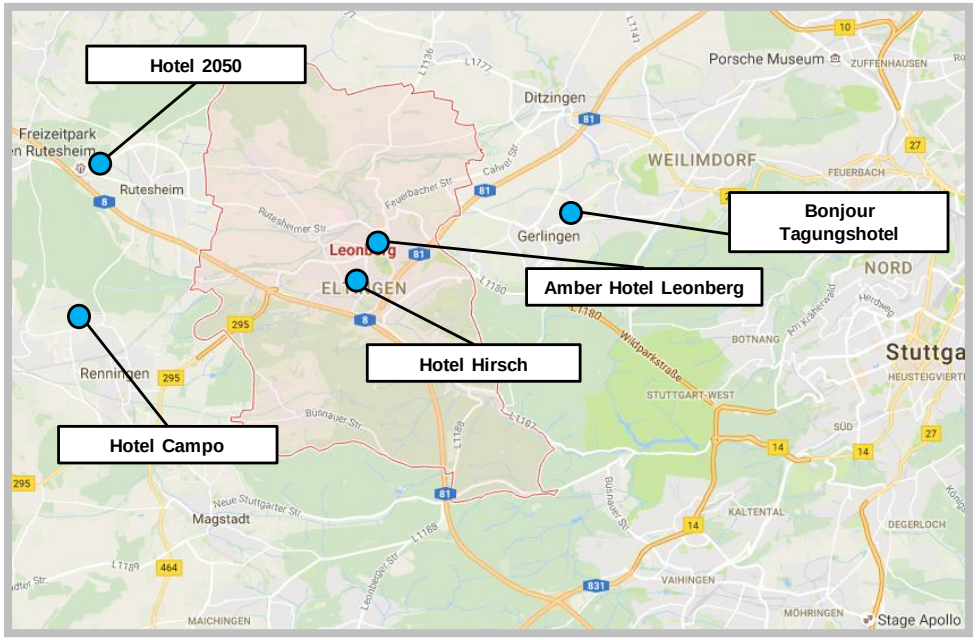


- Leonberger Hotelmarkt wird von Betrieben der **Upscale-Kategorie** dominiert (38,9 % der Betriebe, 53,1 % der angebotenen Zimmer)
- **Midscale-Kategorie** von mittlerer Betriebsgröße und einer moderaten Markendurchdringung
- Upscale-Kategorie größtenteils in der Hand der **internationalen Markenhotellerie** (Markendurchdringung 71,4 % der Betriebe und 90,7 % der Zimmer) → erhöhtes Maß an Professionalität, insbesondere im Hinblick auf Vertrieb und Marketing
- **Budget-Kategorie** mit kleinbetrieblichen Strukturen und keinem Markenanbieter vergleichsweise gering ausgeprägt

Wettbewerbsanalyse – Relevante Wettbewerber

- Zur Detaildarstellung des relevanten Wettbewerbes wurden Hotels anhand der folgenden Kriterien ausgewählt:
  - profilierte Anbieter am lokalen und regionalen Markt
  - Zimmervolumen >40 Zimmer

- Folgende direkte Wettbewerber wurden daher hinsichtlich ihrer quantitativen und qualitativen Merkmale im Detail untersucht:
  - Amber Hotel Leonberg-Stuttgart
  - Hotel Hirsch
  - Bonjour Tagungshotel
  - Hotel 2050
  - Hotel Campo



Wettbewerbsanalyse – Relevante Wettbewerber

Amber Hotel Leonberg-Stuttgart

Anschrift	Römerstraße 102 71229 Leonberg	
Entfernung zum Standort	Standort "Leonberg Mitte": 0,6 km Standort "Leo West": 3,0 km	
Kategorie	Upscale	
Anzahl Zimmer **Zimmermix (m²)**	Gesamt Standard Comfort Business	141 42 (22 m²) 42 (22 m²) 57 (22 m²)
Gastronomisches Angebot	1 Restaurant 1 Bar Außengastronomie	
Tagungskapazitäten	Gesamtfläche Anzahl Räume Max. Personenanzahl* Tagungspauschale**	428 m² 6 70 € 55,00
Wellnessangebot • Sauna	**Freizeitangebot** • "House Running"	
Sonstiges	• 30 Außenparkplätze (€ 4,00 / Tag) • 30 Tiefgaragenplätze (€ 7,50 / Tag) • W-Lan (kostenfrei)	
Bewertungen	• www.hrs.de • www.booking.com • www.tripadvisor.com • www.holidaycheck.de	6,9 / 10 7,6 / 10 3,5 / 5 4,5 / 6

* Kapazität im größten Raum bei parlamentarischer Bestuhlung
** beinhaltet: Tagungsraum, Standard Tagungstechnik, Tagungsgetränke, 2 Kaffeepausen, 1 Mittagessen







TREUGAST Solutions Group

Wettbewerbsanalyse – Relevante Wettbewerber

Hotel Hirsch

Anschrift	Hindenburgstraße 1 71229 Leonberg	
Entfernung zum Standort	Standort "Leonberg Mitte": 1,4 km Standort "Leo West": 2,1 km	
Kategorie	Upper-Midscale	
Anzahl Zimmer **Zimmermix (m²)**	Gesamt Einzelzimmer Doppelzimmer	77 12 (20 m²) 65 (20 - 32 m²)
Gastronomisches Angebot	1 Restaurant 1 Weinkeller Außengastronomie	
Tagungskapazitäten	Gesamtfläche Anzahl Räume Max. Personenanzahl* Tagungspauschale**	120 m² 2 33 k.A.
Wellnessangebot • kein Angebot	**Freizeitangebot** • kein Angebot	
Sonstiges	• 80 Außenparkplätze (kostenfrei) • W-Lan (kostenfrei)	
Bewertungen	• www.hrs.de • www.booking.com • www.tripadvisor.com • www.holidaycheck.de	8,3 / 10 8,4 / 10 4,0 / 5 5,0 / 6

* Kapazität im größten Raum bei parlamentarischer Bestuhlung
** beinhaltet: Tagungsraum, Standard Tagungstechnik, Tagungsgetränke, 2 Kaffeepausen, 1 Mittagessen







TREUGAST Solutions Group

Quelle: Homepage des Hotels, diverse Buchungsportale; Darstellung TREUGAST

Wettbewerbsanalyse – Relevante Wettbewerber

Bonjour Tagungshotel

Anschrift		Weilimdorfer Straße 70 70839 Gerlingen
Entfernung zum Standort		Standort "Leonberg Mitte": 6,8 km Standort "Leo West": 9,0 km
Kategorie		Midscale
Anzahl Zimmer **Zimmermix (m²)**	Gesamt Standard DZ	120 120 (20 m²)
Gastronomisches Angebot	1 Restaurant 1 Bar	
Tagungskapazitäten	Gesamtfläche Anzahl Räume Max. Personenanzahl* Tagungspauschale**	1.700 m² 21 150 € 49,00
Wellnessangebot • kein Angebot	**Freizeitangebot** • kein Angebot	
Sonstiges	• 25 Außenparkplätze (€ 12,00 / Tag) • 100 Tiefgaragenplätze (€ 12,00 / Tag) • W-Lan (kostenfrei)	
Bewertungen	• www.hrs.de • www.booking.com • www.tripadvisor.com • www.holidaycheck.de	7,4 / 10 7,6 / 10 3,5 / 6 4,5 / 6

* Kapazität im größten Raum bei parlamentarischer Bestuhlung
** beinhaltet: Tagungsraum, Standard Tagungstechnik, Tagungsgetränke, 2 Kaffeepausen, 1M ittagessen







TREUGAST Solutions Group

Quelle: Homepage des Hotels, diverse Buchungsportale; Darstellung TREUGAST

Wettbewerbsanalyse – Relevante Wettbewerber

Hotel 2050

Anschrift		Drescher Straße 46 71277 Rutesheim
Entfernung zum Standort		Standort "Leonberg Mitte": 9,0 km Standort "Leo West": 7,6 km
Kategorie		Upper Midscale
Anzahl Zimmer **Zimmermix (m²)**	Gesamt Standard DZ	40 40 (28 m²)
Gastronomisches Angebot	1 Frühstücksraum 1 Bar	
Tagungskapazitäten	Gesamtfläche Anzahl Räume Max. Personenanzahl* Tagungspauschale**	250 m² 1 140 -
Wellnessangebot • kein Angebot	**Freizeitangebot** • kein Angebot	
Sonstiges	• 31 Außenparkplätze (kostenfrei) • W-Lan (kostenfrei)	
Bewertungen	• www.hrs.de • www.booking.com • www.tripadvisor.com • www.holidaycheck.de	9,0 / 10 8,7 / 10 3,5 / 5 -

* Kapazität im größten Raum bei parlamentarischer Bestuhlung;
** beinhaltet: Tagungsraum, Standard Tagungstechnik, Tagungsgetränke, 2 Kaffeepausen, 1 Mittagessen







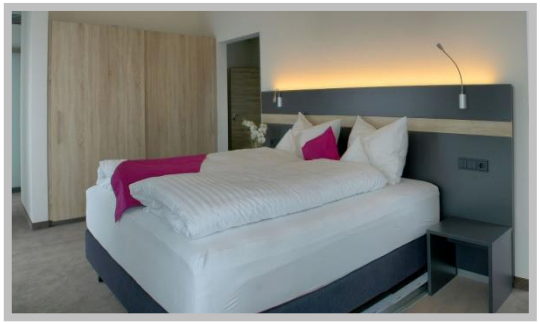
Wettbewerbsanalyse – Relevante Wettbewerber

Hotel Campo

Anschrift	Reitestraße 26 71272 Renningen	
Entfernung zum Standort	Standort "Leonberg Mitte": 9,7 km Standort "Leo West": 6,5 km	
Kategorie	Upscale	
Anzahl Zimmer **Zimmermix (m²)**	Gesamt Standard EZ / DZ Suiten / Appartments	71 64 (21 m²) 7 (44 - 45 m²)
Gastronomisches Angebot	1 Restaurant / Bistro 1 Bar Außengastronomie	
Tagungskapazitäten	Gesamtfläche Anzahl Räume Max. Personenanzahl* Tagungspauschale**	180 m² 2 97 € 58,00
Wellnessangebot • Sauna • Dampfbad • Ruheraum • Fitnessraum	**Freizeitangebot** • kein Angebot	
Sonstiges	• 50 Außenparkplätze (kostenfrei) • 35 Tiefgaragenplätze (€ 5,00 / Tag) • W-Lan (kostenfrei)	
Bewertungen	• www.hrs.de • www.booking.com • www.tripadvisor.com • www.holidaycheck.de	8,7 / 10 8,8 / 10 5,0 / 5 4,9 / 6

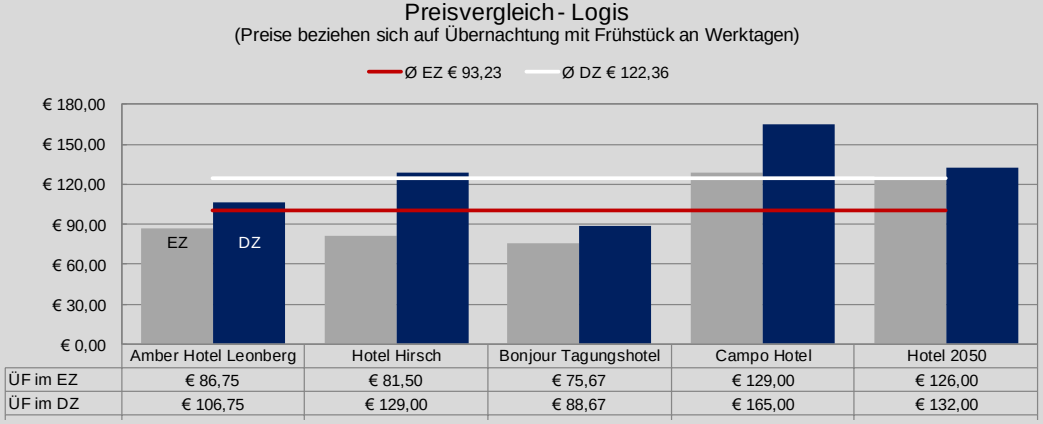
* Kapazität im größten Raum bei parlamentarischer Bestuhlung;
** beinhaltet: Tagungsraum, Standard Tagungstechnik, Tagungsgetränke, 2 Kaffeepausen, 1 Mittagessen



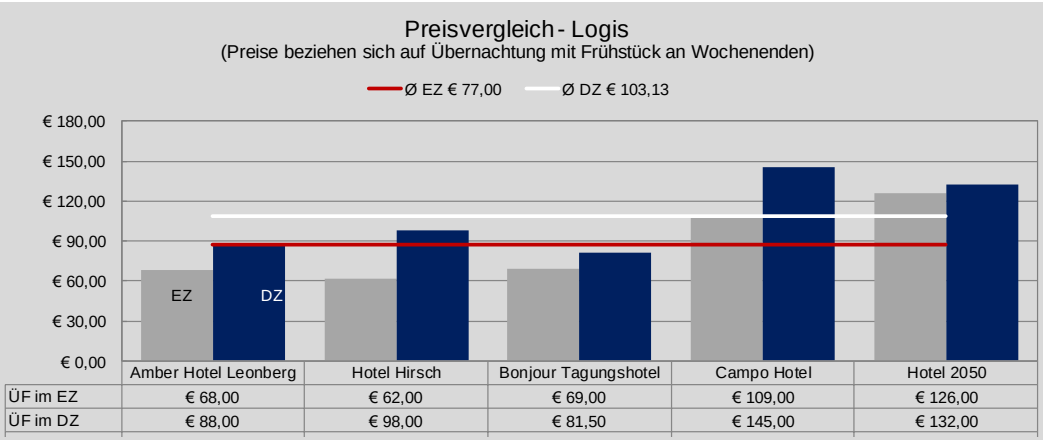




Wettbewerbsanalyse – Relevante Wettbewerber - Preisvergleich



	Amber Hotel Leonberg	Hotel Hirsch	Bonjour Tagungshotel	Campo Hotel	Hotel 2050
ÜF im EZ	€ 86,75	€ 81,50	€ 75,67	€ 129,00	€ 126,00
ÜF im DZ	€ 106,75	€ 129,00	€ 88,67	€ 165,00	€ 132,00



	Amber Hotel Leonberg	Hotel Hirsch	Bonjour Tagungshotel	Campo Hotel	Hotel 2050
ÜF im EZ	€ 68,00	€ 62,00	€ 69,00	€ 109,00	€ 126,00
ÜF im DZ	€ 88,00	€ 98,00	€ 81,50	€ 145,00	€ 132,00

- signifikant höhere Preise an Werktagen im Vergleich zum Wochenende, verdeutlichen hohe Bedeutung des Geschäftsreisetourismus
- Campo Hotel ist Qualitäts- und Preisführer
- Frühstückspreise vom Amber Hotel Leonberg im Übernachtungspreis inkludiert. Frühstückspreise p.P. der weiteren Wettbewerber:
  - Hotel Hirsch: € 12,00
  - Bonjour Tagungshotel: € 6,00
  - Campo Hotel: € 6,00
  - Hotel 2050: € 6,00

Wettbewerbsanalyse – Tagungs- & Veranstaltungssegment (Leonberg & Umfeld*)

Tagungskapazitäten	Hotels	Zimmer insgesamt	Ø Zimmeranzahl	Tagungskapazitäten insgesamt m²	Ø Tagungskapazitäten	Größter Tagungsraum
Midscale Hotels	4	626	157	3.329 m²	832 m²	204 m²
Upper-Midscale Hotels	6	947	158	2.476 m²	413 m²	260 m²
Upscale Hotels	18	3560	198	17.337 m²	963 m²	2.127 m²
Upper Upscale Hotels	5	1286	257	4.391 m²	878 m²	564 m²
SUMME	**33**	**6419**	**195**	**27.533 m²**	**834 m²**	**2.127 m²**

- **umfangreiches Tagungsangebot** in Leonberg und der Umgebung (bis 20 km)
- insbesondere mit zunehmender Nähe zu **Stuttgart** nimmt Tagungsangebot stetig zu
- zusätzlich umfangreiches Angebot an Tagungskapazitäten ohne Logis-Einheiten (Tagungszentren / Messegelände) im Umfeld vorhanden

→ Tagungs- und Veranstaltungsmarkt in Leonberg und Umgebung mit **umfangreichen Angebot**

Quelle: Tagungshotels.com; Darstellung TREUGAST; * Umkreis 20 km

Fazit Markt- & Wettbewerbsanalyse Leonberg

- ✓ Leonberg profitiert von Lage in Metropolregion Stuttgart, mit zahlreichen internationalen Großunternehmen sowie der sehr guten Autobahnanbindung
- ✓ geschäftstouristische Nachfrage durch mittelständische Unternehmen in Leonberg sowie internationale Großunternehmen in der Region
- ✓ gering ausgeprägter Wettbewerb in der Budget-Kategorie
- ❑ freizeittouristisches Nachfragepotenzial beschränkt sich auf die Nachfragegeneratoren der Stadt Stuttgart, sodass Leonberg auf Overflow-Nachfrage angewiesen ist.
- ❑ Entwicklung am Hotelmarkt Leonberg zeigt hohe Abhängigkeit vom konjunkturanfälligen Geschäftsreisetourismus und einen lediglich moderaten Nachfragedruck

→konservative Einschätzung der zukünftigen Marktentwicklung in Leonberg mit stagnierender Nachfragesituation wird bei deutlich wachsendem Angebot zu einem lokalen Verdrängungswettbewerb führen

Bedarfsprognose Hotelmarkt Leonberg

- **Wettbewerbsumfeld** mit steigender Kategorie zunehmend professionalisiert. **Budget- bis Midscale-Kategorie** mit kleinbetrieblicher Struktur und geringem Professionalisierungsgrad und folglich vorhandenen Marktpotentialen

- **Tagungsmarkt** aufgrund der Nähe zu Stuttgart mit umfangreichen Angebot

→ **größte Marktpotentiale für ein Budget- bis Midscale-Hotel (2- bis 3- Sterne-Kategorie nach DEHOGA) mit Anschluss an eine strahlkräftige Marke mit starkem Vertriebssystem**

- **Konzeptioneller Rahmen:**

  - Fokus auf Logiskapazitäten
  - Reduzierung / Auslagerung von Services und Funktionsbereichen
  - vorrangig schlanke F&B-Konzeptionen
  - Steuerung und Übernahme von Services durch den Kunden
  - Trend zu hohem Design-Anspruch und Emotionalisierung
  - unteres Preissegment

Quantitative Merkmale:

– übliche Zimmeranzahl:	ab 80 Zimmer
– Ø-Größe Standardzimmer inkl. Bad:	16 m² - 22 m²
– Richtgröße BGF / Zimmer:	30 m² - 35 m²
– typische Infrastruktur:	(Frühstücks-) Restaurant, Bar, kleiner Fitnessbereich, gestraffte öffentliche Flächen (hohe Flächeneffizienz)

3. Standortanalyse

Qualitative Standortbewertung – Vorgehensweise

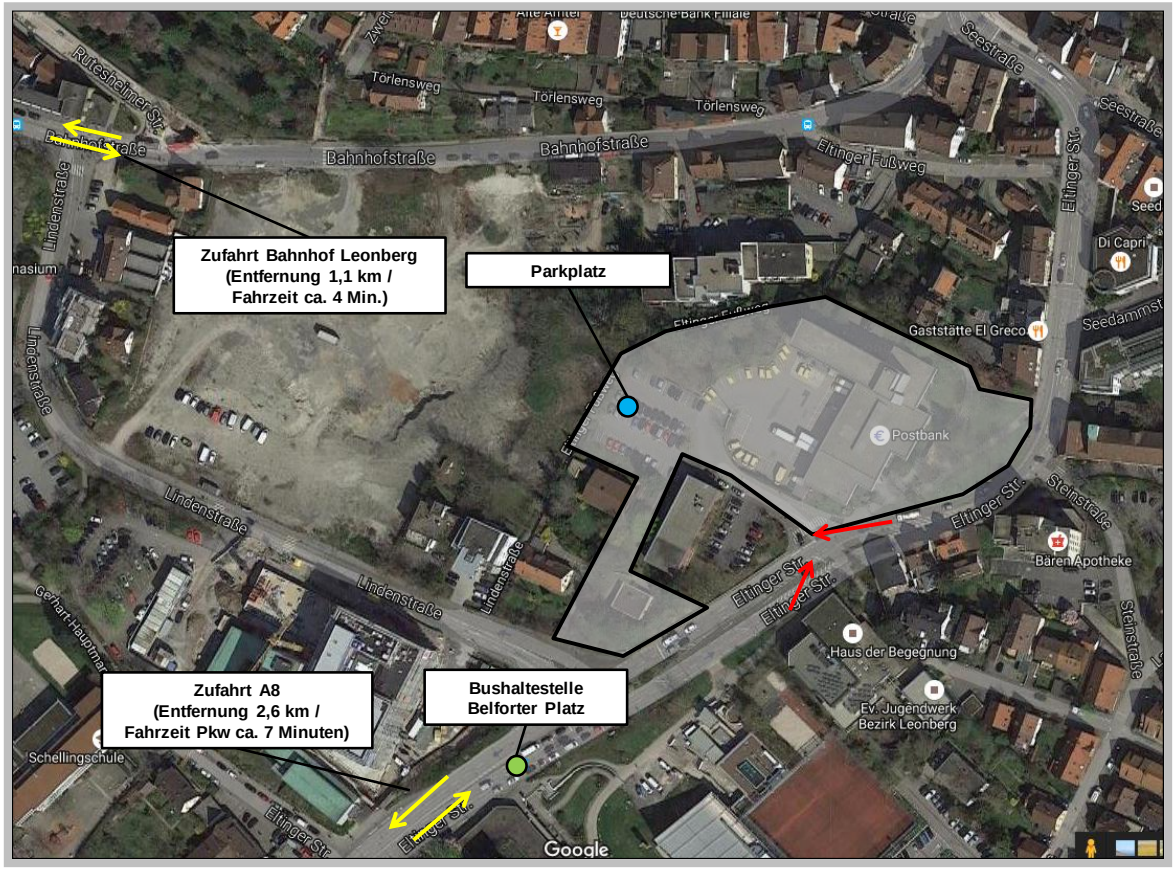
- Folgende Kriterien wurden in die **qualitative Bewertung** der Grundstücke einbezogen:

  – **Lage des Grundstücks**
    - Qualität der Aussicht, allg. Attraktivität der Lage sowie Sichtbarkeit von einer Hauptstraße
    - Grundstücksform und potentielle Flächennutzung sowie potentielle Erweiterungsmöglichkeit

  – **Anbindung und verkehrliche Aspekte**
    - Vorhandensein oder Baumöglichkeit von ausreichend Parkplätzen
    - Verkehrsanbindungen und Erreichbarkeit der Stadtzentren Leonbergs und Stuttgarts
    - Anbindung an das Pkw-Straßennetz sowie den ÖPNV
    - Höhe der Passanten- / Pkw-Frequenz am Standort

  – **Umfeld und Nachbarschaft**
    - Vorhandensein infrastruktureller Gegebenheiten wie Gastronomie, Einzelhandel etc.
    - Nähe zu potentiellen Nachfragegeneratoren in Leonberg
    - Nähe zu potentiellen Nachfragegeneratoren in der Region
    - Wettbewerbsintensität im direkten Standortumfeld

(1) Postareal: Standortgegebenheiten



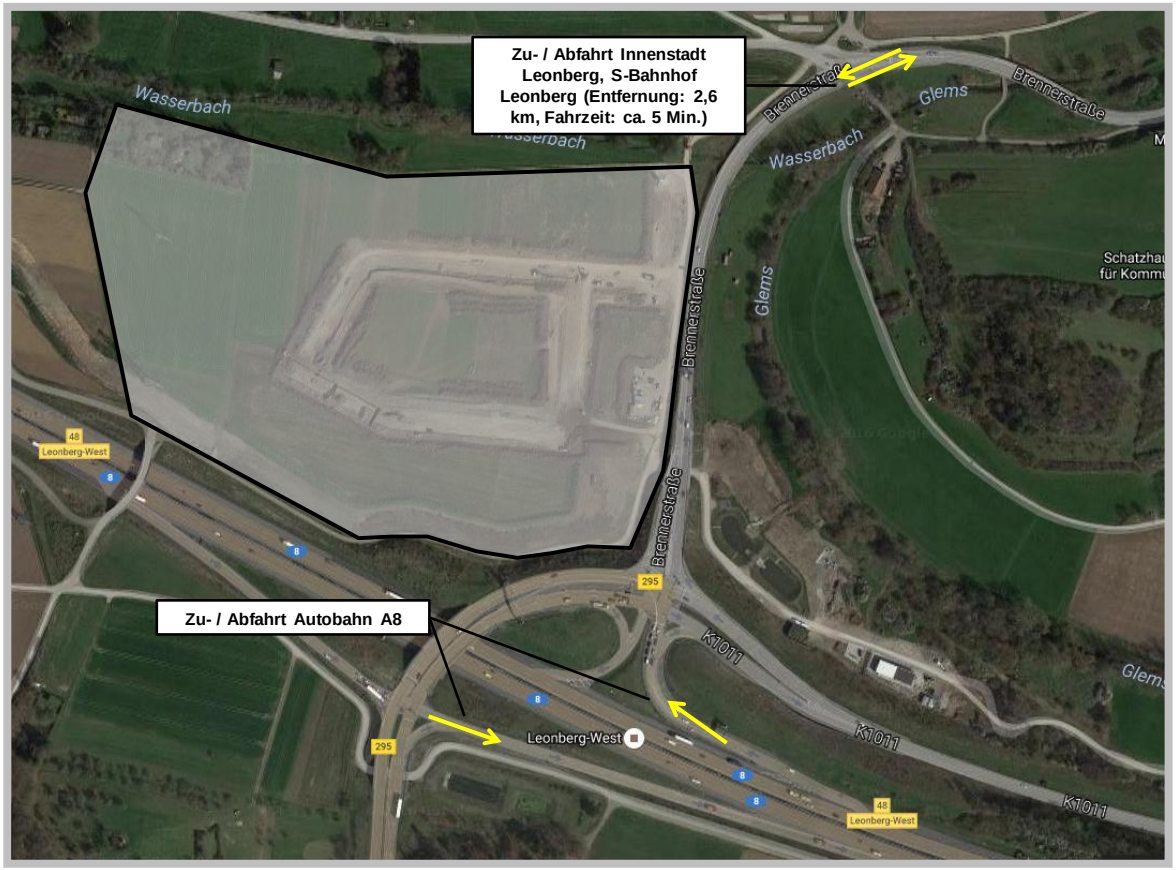
- **Lage:** Die Sichtbarkeit des Grundstückes kann aufgrund der direkten Lage an der Eltinger Straße als gut bewertet werden, eine Positionierung zur Straßenfront vorausgesetzt.
- **Anbindung:** Die Verkehrsanbindung für den motorisierten Individualverkehr ist als befriedigend zu bewerten. Die Anbindung an den ÖPNV erfolgt in fußläufiger Entfernung über die Bushaltestelle Belforter Platz.
- **Umfeld:** Die infrastrukturellen Gegebenheiten sind aufgrund der Nähe zum Stadtzentrum als gut zu bewerten. Als direkte geschäftstouristische Nachfragegeneratoren können die drei Gewerbegebiete Leonbergs (Fahrzeit Pkw: 4-6 Minuten) gewertet werden.

→ Mögliche Zu- & Ausfahrt Autobahn / ÖPNV → Mögliche Zu- & Ausfahrt Hotel

TREUGAST Solutions Group

Quelle: Google Maps; Darstellung TREUGAST

(2) Leo West: Standortgegebenheiten



- **Lage:** Die Sichtbarkeit des Grundstückes kann aufgrund der direkten Lage an der A8 als gut bewertet werden, eine entsprechende Lokalisierung / Bauweise mit ausreichender Sichtbarkeit vorausgesetzt.
- **Anbindung:** Die Verkehrsanbindung via Pkw ist aufgrund der direkten Nähe zur A8 als sehr gut zu bewerten. Eine fußläufig erreichbare Anbindung an den ÖPNV ist aktuell nicht gegeben und sollte daher im Planungsprozess für das Gewerbegebiet berücksichtigt werden.
- **Umfeld:** Die Attraktivität des Umfelds ist aufgrund der Lage in einem Gewerbegebiet und der Nähe zur Autobahn gering. Neben den drei Gewerbegebieten Leonbergs (Fahrzeit Pkw: 4-11 Minuten) besitzen auch die regionalen Nachfragegeneratoren (Messe / Flughafen Stuttgart, regionale Großunternehmen) eine erhöhte Relevanz, basierend auf der sehr guten Erreichbarkeit via Pkw.

→ Mögliche Zu- & Ausfahrt Autobahn / ÖPNV

TREUGAST Solutions Group

Quelle: Google Maps; Darstellung TREUGAST

Übersicht Standortbewertung - Nutzwertanalyse

Nutzwertanalyse (Ziel-Wert-Matrix)

Zielkriterien (Auswirkung) / Alternativen (Standort)	Gewichtung	Potentielle Projektstandorte "Postareal" Note (1-5)		"Leo West" Note (1-5)	
	g	n	g*n	n	g*n
A.) *Grundstück / Lage*	***20***	**2**	***100***	**1**	***110***
Lage (Attraktivität Umfeld, Qualität)	10	4	40	2	20
Sichtbarkeit (von nächster Hauptstraße)	10	4	40	5	50
Entwicklungspotentiale Standort	10	2	20	4	40
B.) *Anbindung / Erreichbarkeit*	***45***	**2**	***170***	**1**	***185***
Parkplätze	15	4	55	4	65
auf Grundstück möglich	*10*	*4*	*40*	*5*	*50*
im Umfeld	*5*	*3*	*15*	*3*	*15*
Erreichbarkeit	30	4	115	4	120
Erreichbarkeit Stadtzentrum Leonberg	*5*	*5*	*25*	*3*	*15*
Erreichbarkeit Stadtzentrum Stuttgart	*5*	*4*	*20*	*3*	*15*
Erreichbarkeit Gewerbegebiete	*10*	*3*	*30*	*4*	*40*
Erreichbarkeit Messe / Flughafen	*10*	*4*	*40*	*5*	*50*
C.) *Umfeld / Nachbarschaft*	***20***	**1**	**70**	**2**	**60**
Infrastrukturelle Gegebenheiten	10	4	*40*	2	20
Wettbewerbsintensität am Standort	10	3	*30*	4	40
Gesamtnutzwert je Standort	***85***		***340***		***355***
Anhand der qualitativen Bewertung ergibt sich folgendes Standortranking:		**2**		**1**	

- **Lage:** Standort „Postareal“ insbesondere mit optischen Vorteilen gegenüber Standort „Leo West“. Entwicklung des Gewerbegebiet Leo West birgt Potentiale für eine Standortaufwertung hinsichtlich des lokalen Nachfragedrucks (500 bis 600 Arbeitsplätze geplant).
- **Anbindung:** Standort „Leo West“ profitiert von der sehr guten Erreichbarkeit via Pkw über die A 8. Der Standort Postareal verfügt im Gegenzug über den besseren Anschluss an den ÖPNV.
- **Umfeld:** Insgesamt leichte Vorteile des Standorts „Postareal“ aufgrund deutlich besserer Infrastruktur (Gastronomiebetriebe, Supermärkte etc.), wenngleich die Wettbewerbsintensität ebenfalls stärker ausgeprägt ist.

→ Grundsätzlich weisen beide Standorte gute Voraussetzungen für die vorgeschlagene Hotelkonzeption auf. Im Ergebnis der Nutzwertanalyse, werden die Potentiale am Standort **„Leo West“** durch TREUGAST gleichwohl als höher bewertet.

Legende: g = Gewichtung (Einfluss Zielkriterium auf die Gesamtbewertung in %), n = Note Erfüllungsgrad:
1 – sehr schlecht, 2 – schlecht, 3 – befriedigend, 4 – gut, 5 – sehr gut

TREUGAST Solutions Group

Betriebstypendefinition – Standort „Leo West“

- Basierend auf den Ergebnissen der Markt- und Wettbewerbsanalyse sowie den spezifischen Standortgegebenheiten, bewerten die Berater die Realisierung eines

modernen Hotels
in der Budget-Kategorie
(vergleichbar mit 2-Sterne Niveau nach DEHOGA)
mit 80 bis 100 Zimmern
schlankem Gastronomieangebot und kleinem Fitnessbereich als marktkonform.

- Als **Primärzielgruppe** sollten nationale und internationale Geschäftsreisende sowie Messebesucher fokussiert werden. Als **Sekundärzielgruppe** können preissensible Freizeitreisende angesprochen werden.

- Den Anschluss an eine **internationale Marke mit hoher Strahlkraft** und einem umfangreichen Vertriebsnetz, als Alleinstellungsmerkmal am Standort Leonberg, bewerten die Berater hierbei als erfolgskritischen Faktor.

- Weitere **Alleinstellungsmerkmale** / Verkaufsargumente sollten zudem am Standort erfolgswirksam herausgearbeitet und den Zielgruppen gegenüber kommuniziert werden.

Alleinstellungsmerkmale – Budget Hotel Standort „Leo West“

- Potentielle **Alleinstellungsmerkmale** für ein Budget-Hotel am Standort „Leo West“ sind:
  - **neuwertiges Hotelprodukt** in direkter Nähe zur Autobahn A8 und der Stadt / Metropoleregion Stuttgart
  - einziger Anbieter in Leonberg mit Anschluss an eine **internationale Marke** mit hoher Strahlkraft
  - einziger kapazitätsstarker und professioneller Anbieter in der **Budget-Kategorie**
  - funktionale und **moderne Gästezimmer**, welche die Ansprüche von Geschäftsreisenden (funktional und ergonomisch eingerichteter Arbeitsplatz, high-speed Internet) und Freizeitreisenden (Gemütlichkeit) bestmöglich erfüllen
  - **Schlankes, personaleffizientes Gastronomiekonzept** mit Fokus auf regionale Speisen und Produkte

Weiteres Vorgehen / Empfehlungen

- Basierend auf den vorliegenden Ergebnissen der Hotelbedarfsanalyse für Leonberg empfehlen die Berater von TREUGAST folgende weitere Schritte:
  - erweiterte Markt- und Wettbewerbsbetrachtung für den Standort Leonberg sowie die Region
  - Primärerhebung zur Quantifizierung des zu erwartenden Nachfragedrucks am Standort durch eine statistische Befragung der regionalen Firmen
  - Verfeinerung der konzeptionellen Planungen für den favorisierten Standort anhand eines Flächenanforderungsprofils
  - Wirtschaftlichkeits-Vorausschaurechnung für die ersten 5 Betriebsjahre inkl. Pachtindikation
  - Investitionskostenschätzung
  - Betreiber- und / oder Investorenansprache

2016/069
öffentlich

Dezernat C
Planungsamt
Norbert Geissel
Peter Mauch

Bezugsvorlagen:
2016/004, 2016/006

Beratungsfolge	*Geplante Sitzungstermine*	*Ö / N*
Planungsausschuss (Vorberatung)	26.01.2017	Ö
Gemeinderat (Entscheidung)	31.01.2017	Ö

Stadtumbau "Leonberg - Mitte", Projektentwicklung Postareal und Brückenschlag
- Verabschiedung Rahmenterminplanung
- Vorbereitung Investorenauswahlverfahren und Beauftragung externe Projektsteuerung

Beschlussvorschlag

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die in Anlage 1 enthaltene Rahmenterminplanung der weiteren Projektentwicklung zu Grunde zu legen und kontinuierlich fortzuschreiben.

2. Die Firma Drees & Sommer Infra Consult und Entwicklungsmanagement GmbH wird mit der externen Projektsteuerung für die Projektentwicklung Postareal und Brückenschlag beauftragt.

3. De Verwaltung wird beauftragt, die Auslobungsunterlagen für das Investorenauswahlverfahren vor der Ausschreibung dem Gemeinderat zur Freigabe vorzulegen.

Ziele der Maßnahme

Umsetzung der Ziele der Stadtumbaumaßnahme Leonberg-Mitte und Entwicklung des Bereichs Postareal und Brückenschlag. Hierzu Verabschiedung einer Rahmenterminplanung und Vorbereitung eines Investorenauswahlverfahrens.

Sachverhalt/Sachstand

Durch die Verlagerung der DPDHL-Bereiche Brief und Fracht in das neue Gewerbegebiet Leo-West und den Umzug des städtischen Gebäudemanagements in den Rathausneubau am Belforter Platz konnten die entscheidenden Weichen zur Projektentwicklung des Postareals gestellt werden. Darüber hinaus ist absehbar, dass die städtischen Immobilien im Bereich des geplanten Brückenschlags bis spätestens 01.01.2019 geräumt und damit parallel zum Postareal bis Ende 2021 neu bebaut werden können.
Anlage 1 zeigt den aktuellen Rahmenterminplan. Dieser sieht vor, dass bis Mitte 2017 die Auslobungsunterlagen für ein Investorenauswahlverfahren erstellt und das Verfahren bis Anfang 2018 abgeschlossen wird. Auf dieser Grundlage kann dann ein erforderliches Bebauungsplanverfahren bis Anfang 2019 durchgeführt werden, sodass im Laufe des Jahres 2019 der Baubeginn erfolgen könnte.

Die Verwaltung empfiehlt, die Firma Drees & Sommer Infra Consult und Entwicklungsmanagement GmbH mit der externen Projektsteuerung für die Projektentwicklung/

Investorenauswahlverfahren Postareal und Brückenschlag (zusammen ca. 10.000 qm Grundstücksfläche) zu beauftragen. Ein entsprechendes Angebot liegt dem Gemeinderat vor. Dieser Dienstleister verfügt über reiche Erfahrungen bei der Entwicklung vergleichbarer Areale und über eine Vielzahl von Kontakten zu einschlägigen Investoren. Drees & Sommer konnte zuletzt bei der Projektsteuerung zum Rathausneubau seine Kompetenzen unter Beweis stellen.

Auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie zum Brückenschlag (Schlaich-Bergemann-Partner und HaasCookZemmrich Studio2050- siehe Präsentation in der GR- Sitzung am 17.11.2015) sowie der Ergebnisse der GMA-Studie zum Postareal (vgl. Vorlage 2016/006) und der Hotel- und Standortstudie Leonberg der Treugast (vgl. Vorlage 2016/004) empfiehlt Drees & Sommer für eine 1. Phase (Bearbeitungszeit ca. 4- 5 Monate) eine

- Standort- und Markteinschätzung,
- eine Stärken/Schwächen-Analyse des Standorts,
- eine Wirtschaftlichkeitsanalyse aus Investorensicht,
- ein Entwicklungskonzept,
- eine hierauf basierende Baukostenschätzung und anschließende Kaufpreisbildung.

Ziel des anschließenden Investorenauswahlverfahrens (2. Phase) ist es, transparent und zielgerichtet einen potentiellen Käufer mit einem angemessenen Kaufpreis für die Grundstücke zu gewinnen. Grundlage bildet die bisher abgestimmte und weiter zu konkretisierende Konzeption für die Areale Post und Brückenschlag.

Dieses Verfahren, mit einer empfohlenen Teilnehmerzahl bis zu 15 Bietern (potentielle Investoren), soll neben der Erstellung einer tragfähigen und architektonisch qualitätsvollen Planung auch einen angemessenen Grundstückspreis hervorbringen.

In einer öffentlichen und überregionalen Bekanntmachung werden die Investoren auf das Verfahren aufmerksam gemacht. Die Investoren haben sich mit ihren verbundenen Planungsbüros (Architektur/Stadtplanung und evtl. Freiraumplanung) in einem ersten Schritt zu bewerben (Präqualifikation).

Aus den eingegangenen Bewerbungen werden anschließend in einem zweiten Schritt ca. 8 bis max. 15 Investoren zur Erstellung eines Bebauungs-/ Nutzungskonzeptes und zur Abgabe eines konkreten Kaufangebotes aufgefordert.

In einem durch Fach- und Sachpreisrichter (Vertreter/innen des Gemeinderates, der Verwaltung und externe Fachpreisrichter) besetzten Auswahlgremium können dann die potentiellen Partner der zukünftigen Entwicklung festgelegt werden. Anschließend werden die erforderlichen Verträge zwischen der Stadt Leonberg und dem Investor verhandelt und abgeschlossen.

Für die Entscheidungsfindung innerhalb des Investorenauswahlverfahrens (bis Ergebnisse Auswahlverfahren/ Beginn Verkaufsverhandlungen) ist ein Zeitraum von ca. 6- 9 Monaten anzusetzen.

Aus dem vorgeschlagenen Investorenauswahlverfahren resultiert ein Mittelbedarf von ca. 80.000 € (Honorar Drees & Sommer, Entschädigung Preisrichter, Nebenkosten etc.). Weitere Kosten können im Bedarfsfall für eine juristische Projektbegleitung anfallen. Entsprechende Haushaltsmittel stehen bei der Stadtumbaumaßnahme Leonberg-Mitte bereit. Für die bauliche Umsetzung stehen weitere Stadtumbaufördermittel zur Verfügung. Außerdem können auch Grundstückserlöse generiert werden.

Weiteres Vorgehen

Ausarbeitung der Auslobungsunterlagen für das Investorenauswahlverfahren und Vorlage im Gemeinderat zur Freigabe.

Alternativen zum Beschlussvorschlag

Keine oder andere Projektentwicklung auf dem Postareal/Brückenschlag, keine oder abweichende Rahmenterminplanung.

Finanzierungsübersicht

	Jahr	verfügbares Budget	Finanzbedarf	Bemerkung
2 I 61590001 962000 Weitere Vorbereitung	2017		80.000	

Klaus Brenner
Bürgermeister

Dr. Ulrich Vonderheid
Erster Bürgermeister

Bernhard Schuler
Oberbürgermeister

Anlage/n

1	Rahmenterminplanung Projektentwicklung Postareal und Brückenschlag
2	Angebot Drees & Sommer vom 11.05.2016 (Nichtöffentlich)

LEONBERG MITTE
zusammen wachsen



Projektentwicklung

Postareal und Brückenschlag

Rahmenterminplanung

Anlage 1 zur Sitzungsvorlage 2016/069

Stadtplanungsamt

Rahmenterminplanung

Arbeitsschritte/ Meilensteine	Zieltermine
Abschluss Grundstücksvertrag DHL Leo West	**12.07.2016**
Projektentwicklung Brückenschlag/Postareal (PPB): Vorlage Einzelhandelsgutachten	22.11.2016
PPB: Bezug Rathausneubau und Umzug GM/TBA	09.01.2017
PPB: Grundsatzbeschluss und Beauftragung externe Projektsteuerung	**31.01.2017**
Baubeginn Wohnbau Layher	**01.03.2017**
Baubeginn DHL Leo West	**01.05.2017**
PPB: Vorlage Machbarkeitsstudie, Beschluss Rahmenplan und Vorgaben Investorenauswahlverfahren	**27.06.2017**
PPB: EU-Investorenauswahlverfahren Auslobung (2-stufig, ggf. verschiedene Lose)	01.07.2017
Vorlage Entwurfsplanung Stadtgarten	01.09.2017
PPB: EU-Investorenauswahlverfahren Ergebnis	01.12.2017
PPB: Bebauungsplan Aufstellungsbeschluss	01.02.2018
PPB: Investorenauswahlverfahren Endverhandlung	01.02.2018
PPB: Räumung Postgebäude (DHL, Vereine etc.); Interimslösung Postbank	01.07.2018
Fertigstellung DHL Leo West (Bezug)	**01.07.2018**
Fertigstellung Wohnbau Layher	**01.11.2018**
Baubeginn Stadtgarten	01.11.2018
PPB: Bebauungsplan Satzungsbeschluss	01.01.2019
PPB: Räumung Bahnhofstraße 5 (UMA)	**01.01.2019**
PPB: Räumung Eltinger Fussweg 2/1, Eltinger Fussweg 4, Eltinger Straße 32 (Städtische Wohnungen)	01.01.2019
PPB: Baubeginn Postareal (BA 1)	**01.03.2019**
PPB: Baubeginn Brückenschlag (BA 2)	**01.03.2019**
Fertigstellung Stadtgarten	**01.07.2019**
PPB: Fertigstellung Postareal (BA 1)	**01.01.2021**
PPB: Fertigstellung Brückenschlag (BA 2)	**01.01.2021**



Neubau des Rathauses





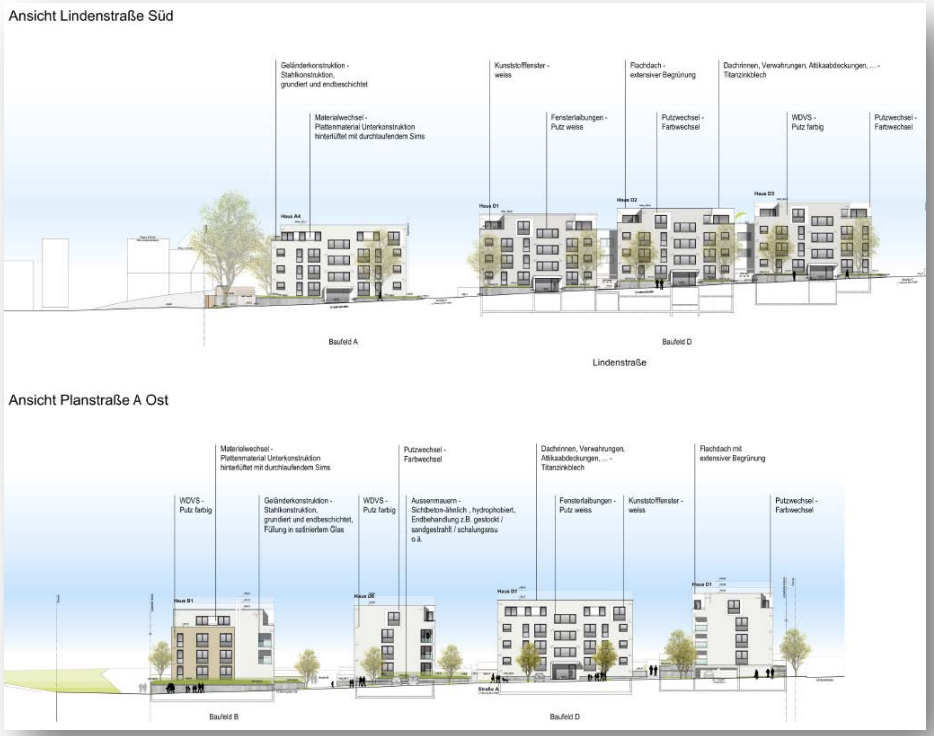
Bilder: Wolff & Müller + Schaller-Architekten

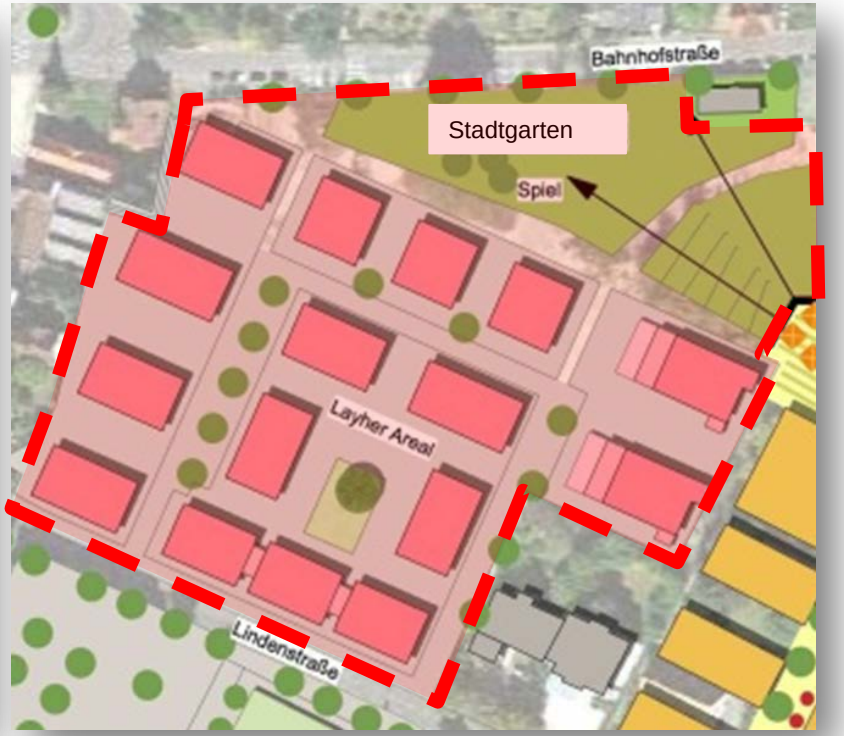
Fertigstellung 2017



Bild: Stadt Leonberg

„Layher-Areal und Stadtgarten“





Baubeginn Layher 2017

Baubeginn Stadtgarten 2018

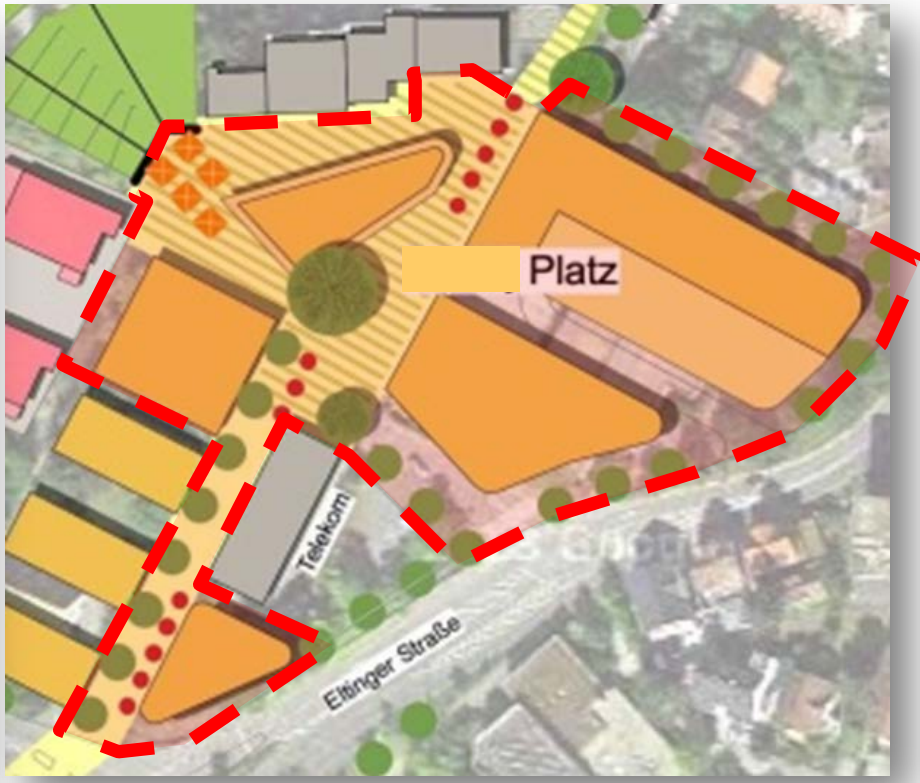
Fertigstellung Layher 2018

Fertigstellung Stadtgarten Mitte 2019

LAYHER Sympathisch. Zuverlässig. Schwäbisch. ARP

„Postareal“





Baubeginn DHL Leo West 2017

Fertigstellung DHL Leo West 2018

Baubeginn Postareal 2019

Fertigstellung Postareal 2021

„Brückenschlag“



Baubeginn Brückenschlag Mitte 2019

Fertigstellung Brückenschlag 2021

Räumung Bahnhofstraße 5 01.01.2019

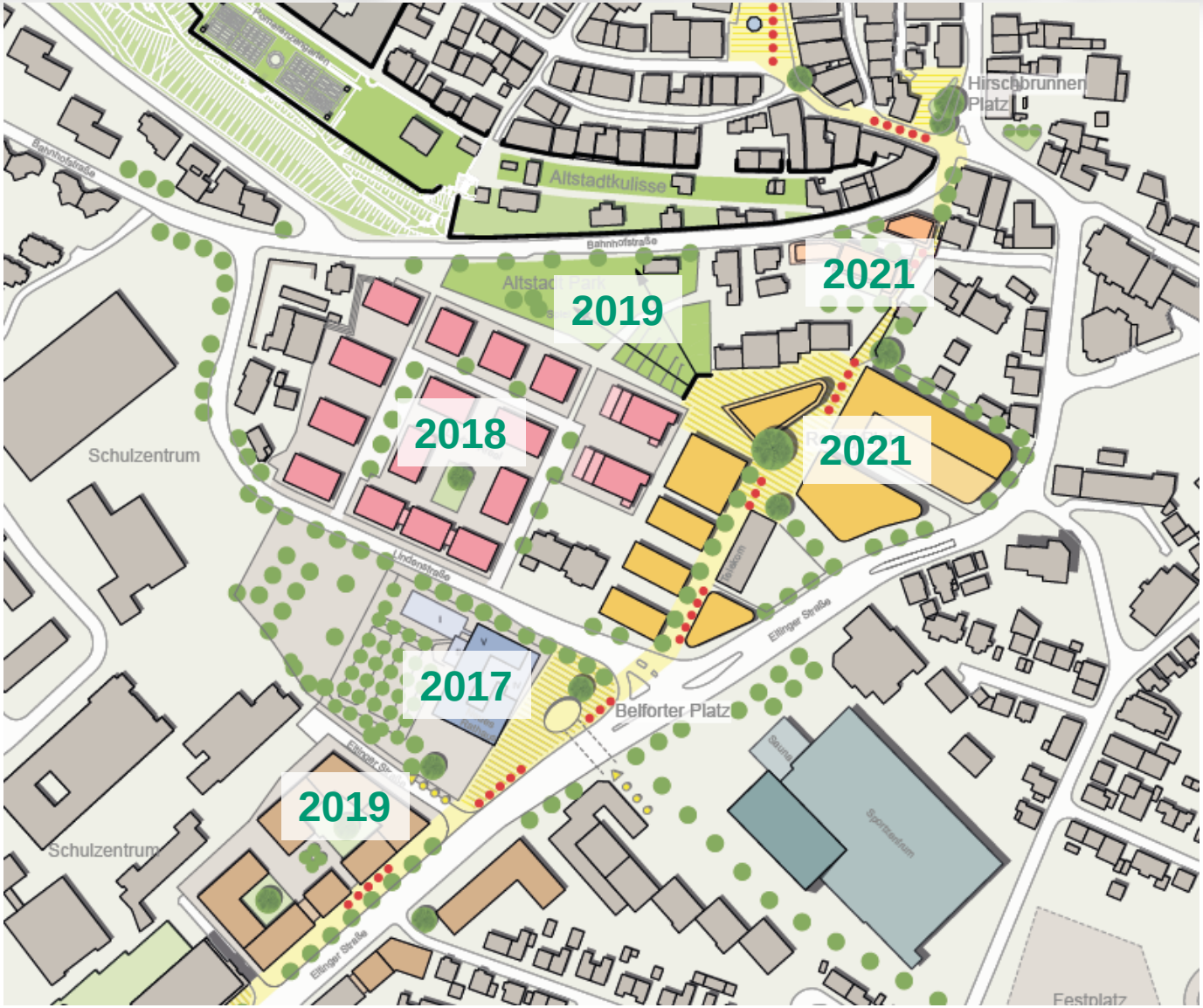


sbp schlaich bergermann partner

haas cook zemmrich

STUDIO2050

Zusammenfassung – Fertigstellungstermine (Zielplanung)



Nächste Schritte bis Ende 2017

Arbeitsschritte/ Meilensteine	Zieltermine
Abschluss Grundstücksvertrag DHL Leo West	**12.07.2016**
Projektentwicklung Brückenschlag/Postareal (PPB): Vorlage Einzelhandelsgutachten	22.11.2016
PPB: Bezug Rathausneubau und Umzug GM/TBA	09.01.2017
PPB: Grundsatzbeschluss und Beauftragung externe Projektsteuerung	**31.01.2017**
Baubeginn Wohnbau Layher	**01.03.2017**
Baubeginn DHL Leo West	**01.05.2017**
PPB: Vorlage Machbarkeitsstudie, Beschluss Rahmenplan und Vorgaben Investorenauswahlverfahren	**27.06.2017**
PPB: EU-Investorenauswahlverfahren Auslobung (2-stufig, ggf. verschiedene Lose)	01.07.2017
Vorlage Entwurfsplanung Stadtgarten	01.09.2017
PPB: EU-Investorenauswahlverfahren Ergebnis	01.12.2017

Weitere Schritte ab 2018

Arbeitsschritte/ Meilensteine	Zieltermine
PPB: Bebauungsplan Aufstellungsbeschluss	01.02.2018
PPB: Investorenauswahlverfahren Endverhandlung	01.02.2018
PPB: Räumung Postgebäude (DHL, Vereine etc.); Interimslösung Postbank	01.07.2018
Fertigstellung DHL Leo West (Bezug)	**01.07.2018**
Fertigstellung Wohnbau Layher	**01.11.2018**
Baubeginn Stadtgarten	01.11.2018
PPB: Bebauungsplan Satzungsbeschluss	01.01.2019
PPB: Räumung Bahnhofstraße 5 (UMA)	**01.01.2019**
PPB: Räumung Eltinger Fussweg 2/1, Eltinger Fussweg 4, Eltinger Straße 32 (Städtische Wohnungen)	01.01.2019
PPB: Baubeginn Postareal (BA 1)	**01.03.2019**
PPB: Baubeginn Brückenschlag (BA 2)	**01.03.2019**
Fertigstellung Stadtgarten	**01.07.2019**
PPB: Fertigstellung Postareal (BA 1)	**01.01.2021**
PPB: Fertigstellung Brückenschlag (BA 2)	**01.01.2021**

2016/070
öffentlich

LEONBERG

Dezernat C
Planungsamt
Thomas Merkle

Bezugsvorlagen:
DS 2016 Nr. V 56ö

Beratungsfolge	*Geplante Sitzungstermine*	*Ö / N*
Planungsausschuss (Vorberatung)	26.01.2017	Ö
Finanz- und Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	26.01.2017	Ö
Gemeinderat (Vorberatung)	31.01.2017	Ö

Stadtumbau "Leonberg-Mitte"

- **Vorstellung der aktuellen Entwurfsplanung Hochbau Eltinger Straße 44- 48**
- **Billigung der Freiflächengestaltung Stadtachse im Bereich Eltinger Straße 48 / Stichstraße Eltinger Straße**
- **Billigung der Eckpunkte Kaufvertrag / Städtebaulicher Vertrag Stufe 2**
- **Besonderes Vorkaufsrecht nach § 25 BauGB für das Grundstück Flst. 3131/3 (Eltinger Straße 48)**

Beschlussvorschlag und Kenntnisnahme

1. Das aktuelle Nutzungs- und Planungskonzept Eltinger Straße 44-48 („Brezger-Areal“) zur Realisierung eines Wohn- und Geschäftshauses mit Pflegeeinrichtung wird zur Kenntnis genommen.

2. Die Freiflächenplanung des Büros ARP, Stuttgart vom 19.12.2016 zur Gestaltung der Stadtachse im Bereich Eltinger Straße 48 und der Stichstraße Eltinger Straße wird als Grundlage für das weitere Verfahren gebilligt.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage der im Sachvortrag Ziffer 3 dargestellten Eckpunkte mit der Fa. Mörk GmbH & Co. KG einen Kaufvertrag / Städtebaulichen Vertrag (Stufe 2) abzuschließen sowie bezüglich des Kaufvertrages Grundstück Flst. 3131/3 (Eltinger Straße 48) vom 29.11.2016 ein Negativtestat für das allgemeine und besondere Vorkaufsrecht gem. § 24 ff. BauGB zu erteilen.

1. Zusammenfassung des Sachverhalts

Die Fa. Mörk GmbH & Co. KG plant als Projetentwickler / Investor in der Eltinger Str. 44-48 in Leonberg die Errichtung eines Wohn- und Geschäftshauses mit einer Pflegeeinrichtung, Café und weiteren gewerblichen Nutzungen. Das in der Sitzungsrunde im September 2016 vorgestellte Nutzungs- und Planungskonzept zur Entwicklung der Grundstücke Eltinger Straße 44 – 48 und der angrenzenden öffentlichen Flächen (Stadtachse, Stichstraße Eltinger Straße) wurde zwischenzeitlich konkretisiert und mit dem Investor ein Städtebaulicher Vertrag (Stufe 1) abgeschlossen. Der

Bebauungsplanentwurf zur erforderlichen Änderung des bestehenden Bebauungsplans aus dem Jahr 1996 wird derzeit ausgearbeitet. Als nächster Verfahrensschritt sind mit dem Investor in einem Kaufvertrag / Städtebaulichen Vertrag (Stufe 2) Regelungen zur Gestaltung des geplanten Bauvorhabens sowie Vereinbarungen zur Bereitstellung und Herstellung der im Bebauungsplan vorgesehenen öffentlichen Verkehrsflächen zu vereinbaren. Auf die Ausübung eines Vorkaufsrechts bezüglich des vom Investor erworbenen Grundstücks Flst. 3131/3 (Eltinger Straße 48) soll verzichtet werden.

2. Ziele der Maßnahme

(Städte-)bauliche Entwicklung eines zentralen Quartiers innerhalb des Stadtumbaugebiets.

3. Sachverhalt/Sachstand

Die Fa. Mörk GmbH & Co. KG plant als Projetentwickler / Investor in der Eltinger Str. 44-48 in Leonberg die Errichtung eines Wohn- und Geschäftshauses mit einer Pflegeeinrichtung mit ca. 90 Pflegeplätzen sowie im südwestlichen Gebäudeteil zur Schellingschule und im Dachgeschoss zur Eltinger Straße / Stichstraße insgesamt ca. 20 Wohneinheiten. Die Gebäude sind in 4 geschossiger Bauweise zuzüglich teilweise eingerücktem Dachgeschoss geplant. Entlang der geplanten Stadtachse an der Eltinger Straße sind im EG ein Café mit Außenbewirtschaftung und weitere Gewerbeeinheiten vorgesehen. Die für die Wohnungen (Stellplatzschlüssel 1,5) und für die Pflegeeinrichtung / gewerblichen Nutzungen (Stellplatzschlüssel entsprechend VwV Stellplätze) erforderlichen 44 Stellplätze werden in einer Tiefgarage (42 Stellplätze) und an der Stichstraße (2 oberirdische Stellplätze) nachgewiesen. Des Weiteren werden im Rahmen der Umgestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Straßenraum insgesamt 11 öffentliche Parkplätze erstellt. Die aktuelle Entwurfsplanung des Büros ARP, Stuttgart vom 30.11.2016 ist auszugsweise als Anlage 1 – 3 beigefügt. Insgesamt ist ein attraktiver Beitrag zur Belebung der Stadtachse zu erwarten.

Das Nutzungs- und Planungskonzept des projektierten Bauvorhabens wurde in der Sitzungsrunde der Gremien im September 2016 vorgestellt (vergleiche DS 2016 Nr. V 56ö). Baubeginn des Vorhabens ist ab Herbst 2017 geplant.

Im Zuge der Hochbaumaßnahmen ist vorgesehen, den Vorbereich an der Eltinger Straße (Stadtachse) und die Stichstraße neu zu gestalten. Mit der Planung der Freiflächen wurde seitens der Stadt das mit der privaten Hochbaumaßnahme betraute Planungsbüro ARP, Stuttgart, beauftragt. Grundlage für die Freiflächengestaltung Stadtachse und Stichstraße bilden die im Bereich der Stadtmitte (Neuköllner Platz) zugrundegelegten Gestaltungsrichtlinien. Die aktuellen Entwürfe zur Freiflächengestaltung des Büros ARP vom 19.12.2016 sind als Anlagen 4 und 5 beigefügt. Das Gestaltungskonzept wird in der Ausschusssitzung im Detail vorgestellt und soll als Grundlage für die Weiterführung des Verfahrens beschlossen werden.

Im Vorgriff auf die Projektentwicklung hatte die Fa. Mörk GmbH & Co. KG ein erstes Grundstücksgeschäft getätigt, bei dem die Stadt aufgrund der mit der Fa. Mörk GmbH & Co. KG in einem Städtebaulichen Vertrag (Stufe 1) vereinbarten Regelungen auf die Ausübung des im Stadtumbaugebiet bestehenden Besonderen Vorkaufsrechts gemäß § 25 BauGB verzichtet hat.
Mit notariellem Kaufvertrag vom 29.11.2016 wurde zur Realisierung des geplanten Vorhabens ein weiteres Grundstücksgeschäft getätigt, das den Verkauf des Grundstückes Flst. 3131/3 (Eltinger Straße 48) an die Fa. Mörk GmbH & Co. KG vorsieht. Auch dieser Vertrag unterliegt dem Besonderen Vorkaufsrechts gemäß § 25 BauGB. Die Stadt kann auf die Ausübung des Vorkaufsrechts verzichten, wenn erkennbar ist, dass die Ziele und Zwecke der städtebaulichen Maßnahme erreicht werden können.

Hierzu wurden entsprechende Gespräche mit der Fa. Mörk GmbH & Co. KG geführt und die planerische Konzeption konkretisiert.

Zur Realisierung des Bauvorhabens der Fa. Mörk GmbH & Co. KG und zur Neugestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen ist vorgesehen, auf der Grundlage der vom Büro ARP, Stuttgart erstellten Fachplanungen (Entwurfsplanung Hochbau vom 30.11.2016 (Anlagen 1 bis 3) und Freiflächengestaltung Stadtachse / Stichstraße vom 19.12.2016 (Anlagen 4 und 5)) und des noch zu erstellenden Bebauungsplanentwurfs einen Kaufvertrag / Städtebaulichen Vertrag (Stufe 2) abzuschließen, der Regelungen zur

- Gestaltung der Gebäude
- Flächenbereitstellung, Bau- und Kostenträgerschaft bezüglich der öffentlichen Verkehrsflächen (Stadtachse, Stichstraße)
- Begründung von Rechten sowie
- zur zeitlichen Abwicklung

definiert.

Im Folgenden werden die Eckpunkte des Städtebaulichen Vertrages (Stufe 2) zusammengefasst:

- Die Fa. Mörk GmbH & Co. KG verpflichtet sich, ihr Wohnbauprojekt gemäß den mit der Stadt abgestimmten Vorgaben zur Gestaltung, Materialität und Farbgebung zu errichten.

- Die Fa. Mörk GmbH & Co. KG verpflichtet sich die projektierten Gebäude an die in unmittelbarer Nähe verlaufende Nahwärmeversorgung anzuschließen oder alternativ durch ein bauseitiges Blockheizkraftwerk (BHKW) mit Wärme zu versorgen.

- Die Fa. Mörk GmbH & Co. KG verpflichtet sich im Rahmen eines Erschließungsvertrages auf der Grundlage der Freiflächengestaltung Stadtachse / Stichstraße des Planungsbüros ARP, Stuttgart vom 19.12.2016 (Anlagen 4 und 5) sowie des noch zu erstellenden Bebauungsplans zur Herstellung des Vorbereichs entlang der Eltinger Straße (Stadtachse) und der Stichstraße Eltinger Straße mit 11 öffentlichen Stellplätzen (davon 3 an der Stadtachse, 8 an der Stichstraße), Wendeplatte und Anpassungsarbeiten zum Rathausvorplatz sowie einer Wegeverbindung an der westlichen Grundstücksgrenze bei Grundstück Eltinger Straße 44 einschließlich Beleuchtung, Möblierung und Bepflanzung.

- Die Kosten für die Herstellung der öffentlichen Verkehrsflächen einschließlich Beleuchtung, Möblierung und Bepflanzung trägt die Fa. Mörk GmbH & Co. KG. Die Stadt stellt zur Herstellung der öffentlichen Verkehrsflächen Fördermittel aus dem Bund-Länderprogramm Stadtumbau West in Höhe von maximal 150€/m² Verkehrsfläche zur Verfügung (ca. 520 m² Stadtachse + ca. 1200 m² Stichstraße + ca. 150 m² Fußweg = ca. 280.000, - €, hiervon 168.000,- € Bund/Land, 112.000,- € Stadt).
  Die öffentlichen Verkehrsflächen sind bis zur Fertigstellung der privaten Hochbaumaßnahmen, spätestens bis 31.12.2019 endgültig herzustellen und an die Stadt zu übergeben.

- Die Fa. Mörk GmbH & Co. KG verpflichtet sich im Rahmen eines notariellen Kaufvertrages die für die Herstellung der öffentlichen Verkehrsflächen im Bereich der Stadtachse und der Stichstraße erforderlichen Flächen der Grundstücke Flst. 3130/1 (Eltinger Straße 44) und Flst. 3131/3 (Eltinger Straße 48) mit insgesamt ca. 485 m² zu einem Quadratmeterpreis von 25,- €/m² auf die Stadt zu übertragen. Die Stadt überträgt im Bereich der Stichstraße Teilflächen des Grundstücks Flst. 3129

(Stichstraße) mit insgesamt ca. 30 m², die in der Entwurfsplanung zur Herstellung privater Stellplätze und Außenanlagen vorgesehen sind, ebenfalls zum Ausgleichsbetrag von 25,- €/m² an die Fa. Mörk GmbH & Co. KG. Der aus den Tauschvorgängen resultierende, von der Stadt zu leistende Kaufpreis in Höhe von vorläufig 11.375,- € zuzüglich Grunderwerbsteuer wird aus Haushaltsmitteln des Stadtumbaus (Grunderwerb) finanziert.
Zur Realisierung des öffentlichen Geh- / Radweges entlang der westlichen Grundstücksgrenze auf Flst. 3130/1 (Eltinger Straße 44), verpflichtet sich die Fa. Mörk GmbH & Co. KG zur Begründung einer Dienstbarkeit zur grundbuchrechtlichen Sicherung der öffentlichen Nutzung.

4. Weiteres Vorgehen

- Verzicht auf die Ausübung des Besonderen Vorkaufsrechts bezüglich des Kaufvertrages vom 29.11.2016 zum Erwerb des Grundstückes Flst. 3131/3 (Eltinger Straße 48) durch die Fa. Mörk GmbH & Co. KG.

- Abschluss eines Kaufvertrages / Städtebaulichen Vertrags (Stufe 2) nach Maßgabe der unter vorstehend Ziffer 3 genannten Eckpunkte mit der Fa. Mörk GmbH & Co. KG und Weiterführung des Bebauungsplanverfahrens zur weiteren Umsetzung des Vorhabens.

5. Alternativen zum Beschlussvorschlag

Keine vertragliche Bindung des Investors sowie Ausübung des Vorkaufsrechts zugunsten der Stadt.

Finanzierungsübersicht

Kontierung	Jahr	verfügbares Budget	Finanzbedarf	Bemerkung
Stadtumbau „Leonberg-Mitte“				
2 I 61590001 932000	2017		13.000	Grunderwerb
2 I 61590001 963100	2019		280.000	Ordnungsmassnahmen Stadtachse

Klaus Brenner Bürgermeister	Dr. Ulrich Vonderheid Erster Bürgermeister	Bernhard Schuler Oberbürgermeister

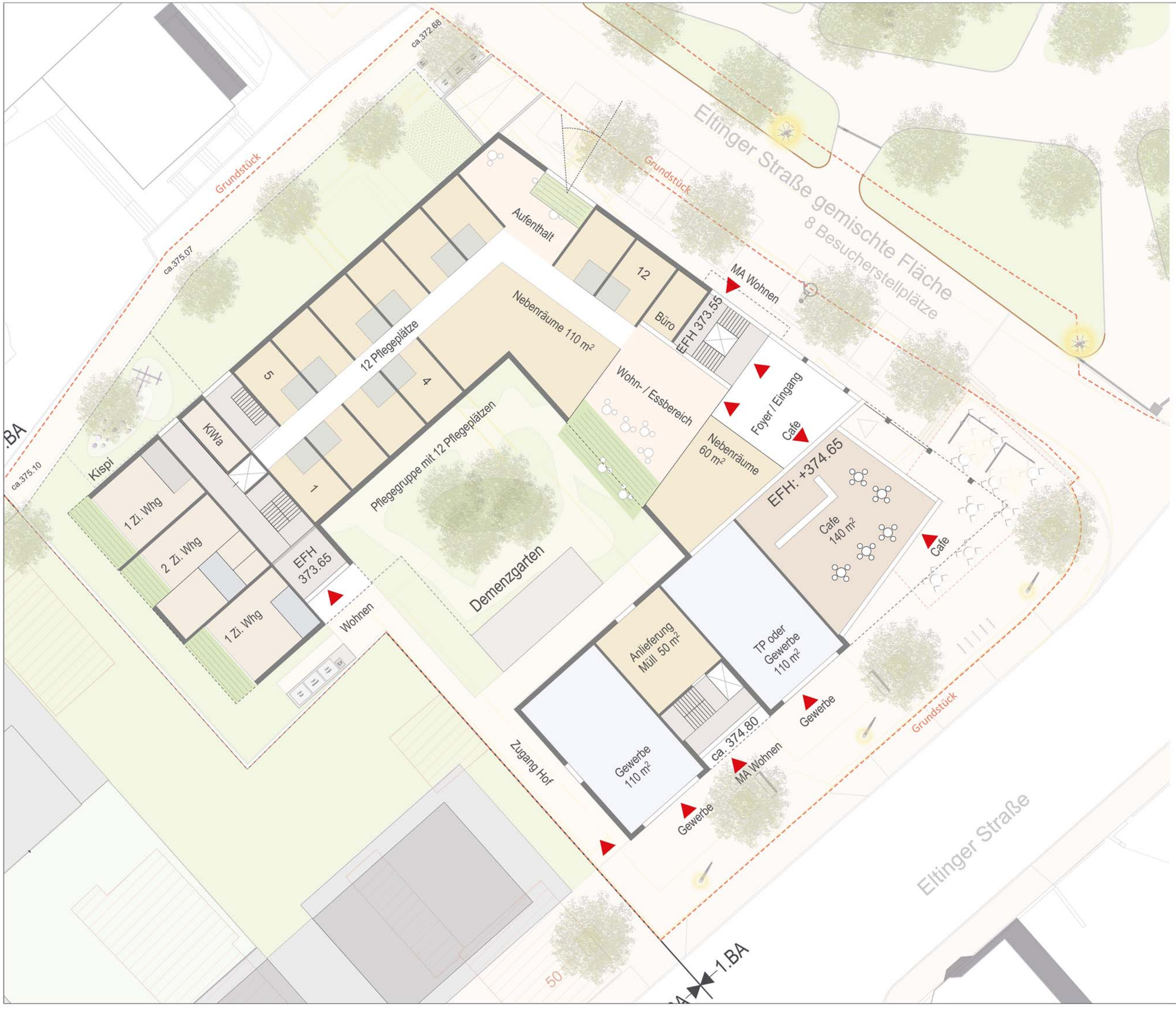
Anlage/n

1	BV_Mörk-Bau_EG_30.11.2016
2	BV_Mörk-Bau_Ansichten_30.11.2016

3	BV_Mörk-Bau_Illustration_30.11.2016
4	Freiflächengestaltung_Stadtachse - Stichstraße_19.12.2016
5	Stadtachse_Gestaltungsvarianten_19.12.2016

Anlage 1

Siehe auch Außenanlagenplan



MÖRK IMMOBILIEN

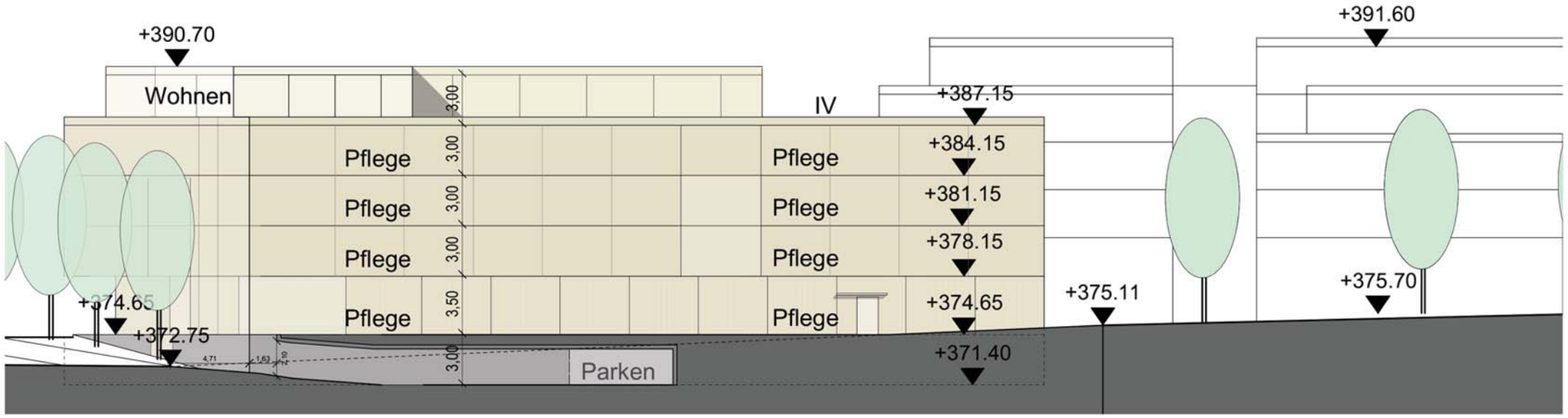
Stadt Leonberg
Wohn- und Geschäftshaus
mit Pflegeeinrichtung
Eltingerstr. 44-48

Erdgeschoss

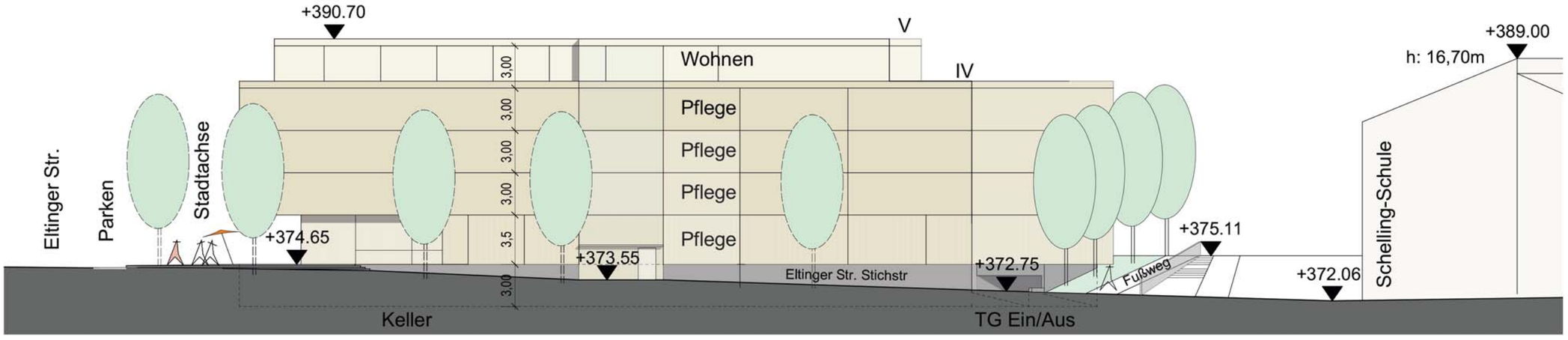
gesamt ca. 90 Pflegeplätze
9 Mitarbeiter Wohnungen
11 Wohnungen
360 m² Gewerbe

ARP

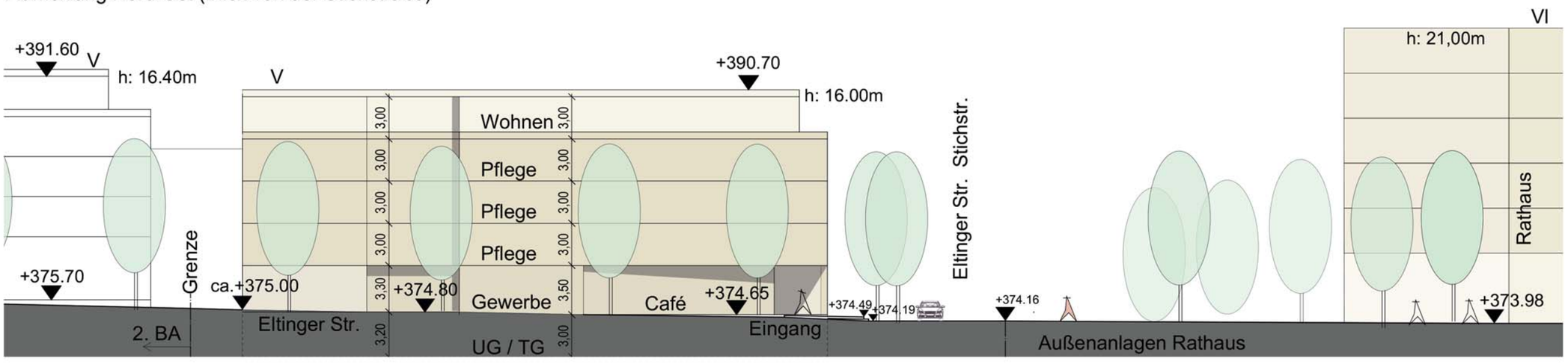
M 1:200 30.11.2016



Abwicklung Nord-West (Blick von der Schelling-Schule)



Abwicklung Nord-Ost (Blick von der Stichstraße)



Abwicklung Süd-Ost (Blick von der Stadtachse)

MÖRK IMMOBILIEN

Stadt Leonberg
Wohn- und Geschäftshaus
mit Pflegeeinrichtung
Eltingerstr. 44-48

Ansichten

Höhen Stand 30.11.2016
(Planung ARP)

ARP

M 1:200 30.11.2016



MÖRK IMMOBILIEN

Stadt Leonberg
Wohn- und Geschäftshaus
mit Pflegeeinrichtung
Eltingerstr. 44-48

Unverbindliche Illustration

ARP
30.11.2016




Liriodendron tulipifera, Tulpenbaum (Stadtachse)

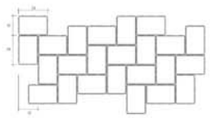

Carpinus betulus 'Fastigiata', Pyramidenhainbuche (Stichstraße)


Systemleuchte Arini, (Stichstraße)


Betonbaumscheibe Stadtachse / Stichstraße


Anfahrschwelle Stichstraße


Betonbank mit Holzauflage (beispielhaft) Stadtachse


Fischgrätenverband Übergangsbereich

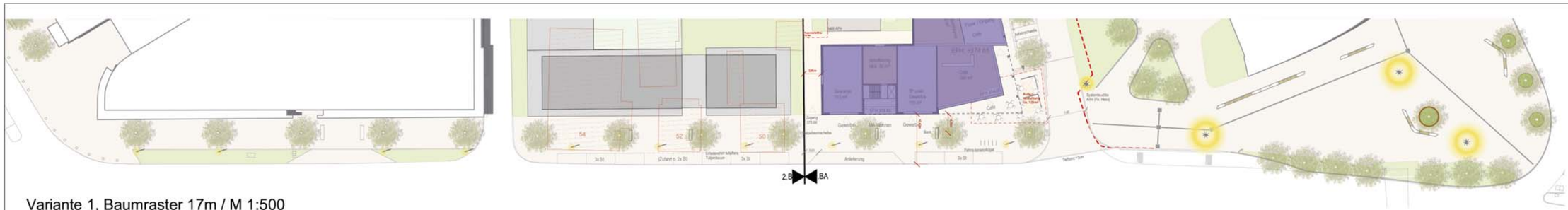
MÖRK IMMOBILIEN

Stadt Leonberg
Wohn- und Geschäftshaus
mit Pflegeeinrichtung
Eltingerstr. 44-48

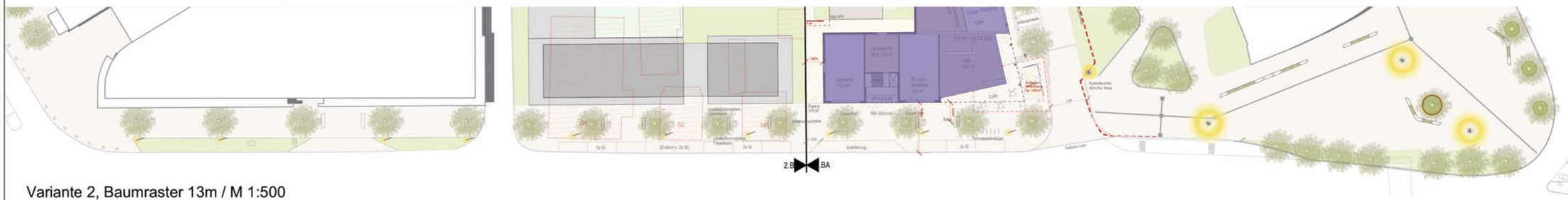
Außenanlagen
Stichstraße Eltinger Straße

ARP

M 1:200 19.12.2016



Variante 1, Baumraster 17m / M 1:500



Variante 2, Baumraster 13m / M 1:500



Variante 2, Baumraster 17m / M 1:200



Variante 2, Baumraster 13m / M 1:200



Liriodendron tulipifera,
Tulpenbaum (Stadtachse)



Betonbaumscheibe



Betonbank mit Holzauflage (beispielhaft)

MÖRK IMMOBILIEN

Stadt Leonberg
Wohn- und Geschäftshaus
mit Pflegeeinrichtung
Eltingerstr. 44-48

Stadtachse Leonberg

M 1:500 /
M 1:200

ARP
19.12.2016

2016/066
öffentlich

LEONBERG

Dezernat C
Geoinformation, Bodenordnung und Vermessung
Thomas Merkle

Bezugsvorlagen:
2016/065

Beratungsfolge	*Geplante Sitzungstermine*	*Ö / N*
Planungsausschuss (Vorberatung)	26.01.2017	Ö
Gemeinderat (Entscheidung)	31.01.2017	Ö

Bebauungsplangebiet „Stadtmitte Teil 1 – 2. Änderung – Bereich nördlich Römerstraße“
- Neubebauung Flst. 3044 (Parkplatz zwischen Leo 2000 und Volksbank)
- Eckpunkte städtebaulicher Vertrag Stufe 2

Beschlussvorschlag und Kenntnisnahme

Empfehlung an den Gemeinderat

1. Der Vorentwurf zur Neugestaltung der Römerstraße zwischen Eltinger Straße und Steinstraße und der angrenzenden Bereiche vom 20.12.2016 (Anlage 1) sowie der Bebauungsplanentwurf Stand 19.12.2016 (Anlage 2) bilden die Grundlage für den Abschluss eines städtebaulichen Vertrages mit der BPD Immobilienentwicklung GmbH, Niederlassung Stuttgart.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage der in Ziffer 3.3 dargestellten Eckpunkte mit der BPD Immobilienentwicklung GmbH, Niederlassung Stuttgart, einen städtebaulichen Vertrag abzuschließen.

1. Zusammenfassung des Sachverhalts

Zur Entwicklung des Areals nördlich der Römerstraße zwischen Leo 2000 und der Volksbank wurde mit der BPD Immobilienentwicklung GmbH, Niederlassung Stuttgart (im nachfolgenden BPD genannt) am 23.07.2013 ein städtebaulicher Vertrag (Stufe 1) zur Übernahme der Kosten des Bebauungsplanverfahrens und erforderlicher Fachgutachten abgeschlossen. Der Bebauungsplanentwurf liegt zwischenzeitlich vor (vergleiche Vorlage 2016/065). Zur Weiterführung des Verfahrens sind mit der BPD in einem städtebaulichen Vertrag (Stufe 2) u.a. Regelungen zur Gestaltung des geplanten Bauvorhabens der BPD, zur Gestaltung und Kostenübernahme des Vorbereichs zur Römerstraße und Erneuerung der Signalisierung im Kreuzungsbereich Römerstraße / Neuköllner Straße zu vereinbaren.

2. Ziele der Maßnahme

Definition von Eckpunkten zum Abschluss eines städtebaulichen Vertrages mit der BPD.

3. Sachverhalt/Sachstand

3.1 Städtebauliches Konzept

Die BPD plant nördlich der Römerstraße auf dem Areal zwischen Leo 2000 und der Volksbank die Erstellung von 7 Wohn- und Geschäftsgebäuden mit ca. 72 Wohnungen, eine Einrichtung zur Tagespflege und in den zur Römerstraße orientierten 3 Gebäuden weitere gewerbliche Nutzungen in den Erdgeschossen und 1. Obergeschossen. Für das gesamte Vorhaben werden rund 205 Tiefgaragenplätze in 2 Tiefgaragenebenen und 4 oberirdische Stellplätze im Anlieferbereich erstellt. 68 der baurechtlich erforderlichen Stellplätze sind zweckgebunden für die auf dem Grundstück entfallenden Stellplätze für das Gebäude Leo 2000 zur Verfügung zu stellen.
Zur Erschließung des Bauvorhabens sind Umbaumaßnahmen im bestehenden Kreuzungsbereich Römerstraße / Neuköllner Straße, unter anderem der Umbau der Lichtsignalanlage erforderlich.
Weiterhin ist beabsichtigt, den Vorbereich zur Römerstraße auf dem privaten Grundstück und dem angrenzenden öffentlichen Bereich, nach Maßgabe der im Bereich Stadtmitte / Neuköllner Platz zugrundegelegten Materialitäten neu zu gestalten.
Überlagert werden die privaten Baumaßnahmen mit dringend erforderlichen Sanierungsmaßnahmen im Kanalsystem im Bereich der Römerstraße. Diese Sanierungsmaßnahmen sollen zum Anlass genommen werden, den gesamten Abschnitt der Römerstraße zwischen Eltinger Straße und Steinstraße neu zu gestalten, um hier insbesondere Verbesserungen für den Radverkehr und den Gehwegbereich entlang Leo 2000 zu erzielen.
Die der weiteren Entwurfsplanung für den Straßenraum und Vorbereich BPD zugrundezulegenden Eckpunkte (siehe Vorentwurf zur Neugestaltung der Römerstraße zwischen Eltinger Straße und Steinstraße Stand 20.12.2016, Anlage 1) wurden im Planungsausschuss am 17.11.2016 vorgestellt. Mit der Entwurfsplanung für den Tiefbau- und Straßenbereich ist das Büro Gauss+Lörcher, Rottenburg, beauftragt, die Freiflächengestaltung der öffentlichen und privaten Bereiche (Materialität, Baumpflanzungen, Möblierung, Beleuchtung etc.) erfolgt durch die Projekt GmbH, Esslingen.

3.2 Bebauungsplanentwurf

Anlage 2 zeigt den resultierenden Bebauungsplanentwurf Stand 19.12.2016.

3.3 Eckpunkte städtebaulicher Vertrag mit der BPD

Zur Realisierung des Bauvorhabens BPD auf der Grundlage des Bebauungsplanentwurfs und der noch zu erstellenden Entwurfsplanung Gauss+Lörcher und Freiflächengestaltung Projekt GmbH sind Regelungen bezüglich

- der Gestaltung der Gebäude
- der Gestaltung und Kostentragung Freiflächen
- der Begründung von Geh-, Fahr- und Leitungsrechten
- -der Kostenübernahme für Umbaumaßnahmen im Kreuzungsbereich sowie
- des Bauablaufs private Hochbaumaßnahmen / Neugestaltung Römerstraße, Umbau Kreuzungsbereich

zu vereinbaren.

Im Folgenden werden die Eckpunkte des städtebaulichen Vertrages zusammengefasst.

- Die BPD verpflichtet sich, ihr Wohnbauprojekt gemäß den mit der Stadt abgestimmten Vorgaben zur Materialität und Farbgebung zu errichten.

- Die BPD verpflichtet sich, die Kosten für die Herstellung des Vorbereichs zwischen den Gebäuden und dem künftigen Radweg an der Römerstraße zu übernehmen (Beläge, Baumpflanzungen, Beleuchtung, Möblierung etc.). Grundlage für die noch zu erstellende Freiflächengestaltung des Vorbereichs bilden die im Bereich der Stadtmitte zugrundengelegten Gestaltungsrichtlinien.

- Die BPD verpflichtet sich zur Begründung von Dienstbarkeiten bezüglich der im Bebauungsplan zugunsten der Stadt, Energieversorgern und Nachbarn (Tiefgaragenzufahrt) ausgewiesenen Geh-, Fahr- und Leitungsrechte.

- Die erforderliche Erneuerung der Signalanlage im Kreuzungsbereich Römerstraße / Neuköllner Straße wird verursacht durch die Einbindung des Bauvorhabens der BPD in die Signalisierung und den Umbau des Einmündungsbereiches Römerstraße / Neuköllner Straße. Entsprechend wird hierzu eine hälftige Kostenteilung zwischen BPD und Stadt vereinbart.

- Die zeitliche Vertaktung der privaten Hochbaumaßnahme und der vorgesehenen Sanierungs- / Neugestaltungsmaßnahmen im Bereich der Römerstraße ist nach Vorliegen der Entwurfsplanung weiter zu konkretisieren.

Die vorgesehenen vertraglichen Regelungen sind grundsätzlich mit dem Investor erörtert; differenzierte Regelungen für den städtebaulichen Vertrag Stufe 2 sind nach Vorliegen der Entwurfsplanung und Freiflächengestaltung noch auszuformulieren.

4. Weiteres Vorgehen

Auf der Grundlage der in Ziffer 3.3 dargestellten Eckpunkte Abschluss eines städtebaulichen Vertrages.

5. Alternativen zum Beschlussvorschlag

Es wird kein Vertrag oder ein Vertrag mit abweichenden Inhalten mit der BPD Immobilienentwicklung GmbH, Niederlassung

6. Finanzierungsübersicht

Der Beschlussvorschlag

☒ hat finanziellen Auswirkungen (Einnahmen Kostenbeteiligung Investor).
Eine erste Schätzung der voraussichtlichen Kostenbeteiligung des Investors ist frühestens nach Vorliegen der Entwurfs- und Freiflächenplanung möglich. Die entstehenden Einnahmen sind mit Baubeschluss für die Neugestaltung der Römerstraße haushaltstechnisch zu erfassen.

☒ Die Finanzierungsübersicht ist mit dem Kämmereiamt abgestimmt

Klaus Brenner Bürgermeister	Dr. Ulrich Vonderheid Erster Bürgermeister	Bernhard Schuler Oberbürgermeister

Anlage/n

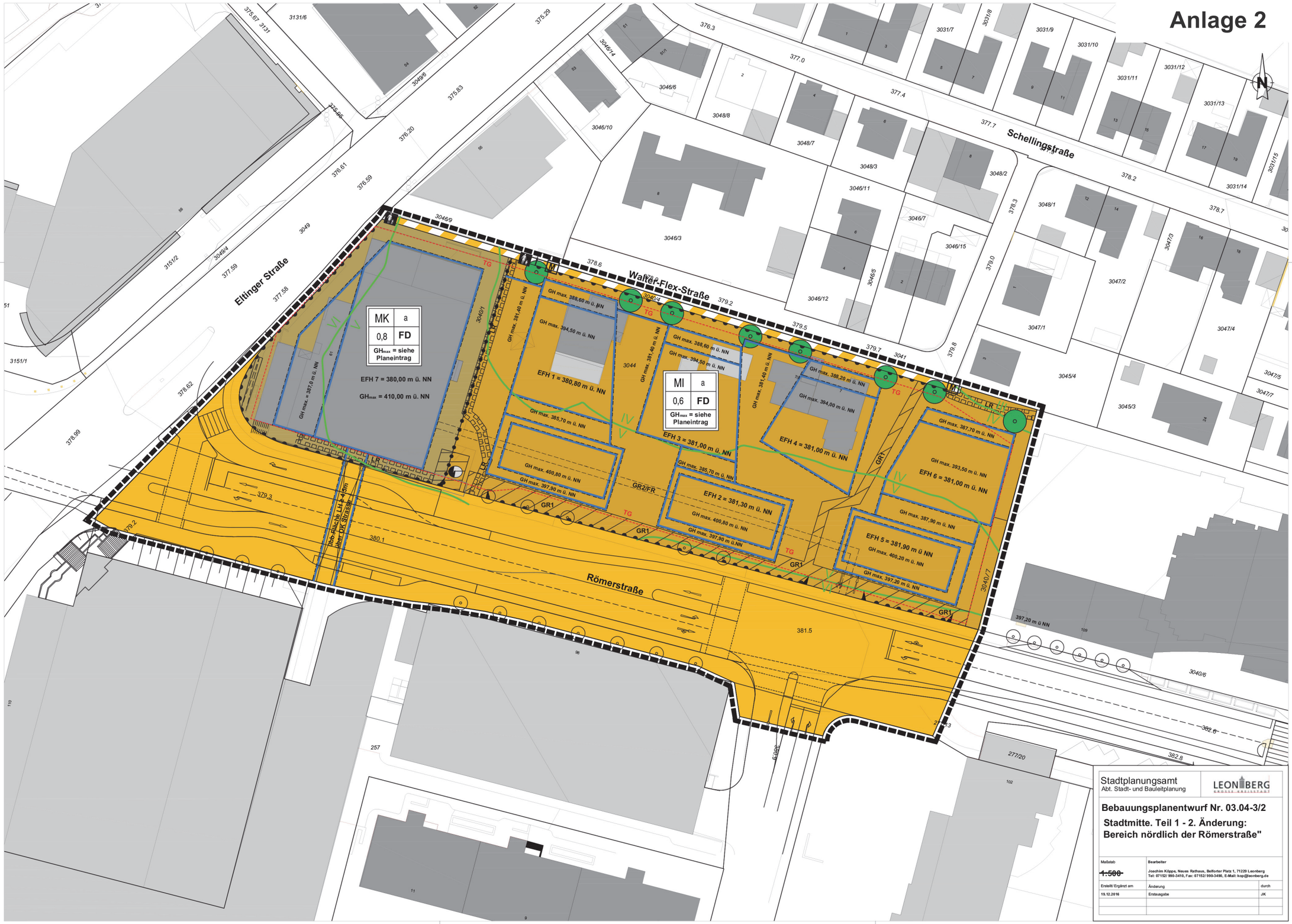
1	Vorentwurf Neugestaltung Römerstraße Stand 20.12.2016
2	Bebauungsplanentwurf Stand 19.12.2016

Anlage 1

Vorentwurf
Neugestaltung Römerstraße
zwischen Eltinger Straße
und Steinstraße

Stand 20.12.2016

Anlage 2



Stadtplanungsamt
Abt. Stadt- und Bauleitplanung

LEONBERG
GROSSE KREISSTADT

Bebauungsplanentwurf Nr. 03.04-3/2

Stadtmitte. Teil 1 - 2. Änderung: Bereich nördlich der Römerstraße"

Maßstab	Bearbeiter
~~1:500~~	Joachim Köppa, Neues Rathaus, Belforter Platz 1, 71229 Leonberg Tel: 07152/ 990-3410, Fax: 07152/ 990-3490, E-Mail: kop@leonberg.de

Erstellt/ Ergänzt am	Änderung	durch
19.12.2016	Erstausgabe	JK

2016/065
öffentlich

Dezernat C
Stadt- und Bauleitplanung
Hans-Joachim Köppe-Malich

Bezugsvorlagen:

Beratungsfolge	*Geplante Sitzungstermine*	*Ö / N*
Planungsausschuss (Vorberatung)	26.01.2017	Ö
Gemeinderat (Entscheidung)	31.01.2017	Ö

Bebauungsplan „Stadtmitte, Teil 1 – 2. Änderung: Bereich nördlich der Römerstraße“ mit Satzung über örtliche Bauvorschriften, Planbereich 03.04-3/2, in Leonberg
- Aufhebung des bisherigen Aufstellungsbeschlusses für das Bebauungsplanverfahren „Stadtmitte, Teil 1 – 2. Änderung: Bereich nördlich der Römerstraße“ vom 25.09.2012 (DS 2012 Nr. P 47)
- Billigung des Bebauungsplanentwurfes
- Aufstellungs- und Auslegungsbeschluss

Beschlussvorschlag

Empfehlung an den Gemeinderat:

1. Der städtebauliche Entwurf für den Bereich zwischen LEO 2000 und Volksbank des Büros Project GmbH vom 12.12.2016 wird als städtebauliche Grundlage für das Bebauungsplanverfahren gebilligt (Anlage 2 zu DS 2017 Nr. P XX).
2. Der Aufstellungsbeschluss für das bisherige Bebauungsplanverfahren „Stadtmitte, Teil 1 – 2. Änderung: Bereich nördlich der Römerstraße“ vom 25.09.2012 (DS 2012 Nr. P 47) wird aufgehoben.
3. Der Bebauungsplanentwurf „Stadtmitte, Teil 1 – 2. Änderung: Bereich nördlich der Römerstraße“ mit dem Entwurf der Satzung über örtliche Bauvorschriften, Planbereich 03.04-2/3, in Leonberg vom 19.12.2016 wird beschlossen.

   Maßgebend ist der Entwurf vom 22.12.2016 mit Begründung und Umweltbericht (Stand 19.12.2016) (Anlagen 3 – 5 zu DS 2017 Nr. P xx)
4. Der Bebauungsplanentwurf und der Entwurf der Satzung über örtliche Bauvorschriften sowie die Begründung und Darstellung der Umweltbelange vom 19.12.2016 und die wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen wird nach § 2 Abs. 1 BauGB aufgestellt und nach § 3 Abs. 2 BauGB für die Dauer eines Monats zur Auslegung beschlossen.

   Die Aufstellung erfolgt gemäß § 13a BauGB im beschleunigten Verfahren.
5. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zu beteiligen.

Der Planbereich liegt im Stadtzentrum von Leonberg und umfasst das Gebiet nördlich der

Römerstraße bis zur Walter-Flex-Straße. Es schließt das Gebäude „LEO 2000“, Eltinger Straße 61, im Westen ein und reicht bis an die Volksbank, Römerstraße 109, die außerhalb des Plangebietes liegt.

Der Bereich wird durch das mehrgeschossige Wohn- und Geschäftshaus „LEO 2000“ im Westen geprägt wird. Östlich des LEO 2000, entlang der Römerstraße, schließt ein Bereich an, der sich als mindergenutztes und, aufgrund der großflächigen Parkierungsanlage städtebaulich nicht attraktives Areal darstellt. An der Walter-Flex-Straße befinden sich mehrere Grundstücke, 2 davon sind mit Wohnhäusern bebaut. Diese Grundstücke weisen größere Baum- und Strauchbestände auf.

Für das Plangebiet besteht der rechtskräftige Bebauungsplan „Stadtmitte, Teil 1“ aus dem Jahr 1972, der ein Kerngebiet nach § 7 Baunutzungsverordnung (BauNVO) 1968 festsetzt. Die zulässigen Bauvolumina und die Anordnung der überbaubaren Flächen entsprechen nicht den heutigen städtebaulichen Vorstellungen mit einer Berücksichtigung der Maßstäblichkeit der umliegenden baulichen Strukturen und einer Gestaltung des öffentlichen Raums.

In den letzten Jahren gab es mehrfach Bestrebungen, die Flächen zwischen LEO 2000 und Volksbank mittels Bebauungsplanänderungen neu zu ordnen. Allerdings gingen diese Vorhaben nicht über die Aufstellungsbeschlüsse hinaus.

2015 wurde nunmehr der Stadtverwaltung ein Konzept zur Neubebauung des Areals mit mehreren Wohn- und Geschäftshäusern vorgelegt. Im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Römerstraße entsteht eine gut proportionierte Vorzone zu den Gebäuden an der Römerstraße, die zur Aufwertung des gesamten Bereichs entlang der östlichen Römerstraße führt.

Ziel des Bebauungsplans ist es, neben der Anwendung der aktuellen BauNVO 1990, das Gebiet nördlich der Römerstraße auf der Grundlage des vorgelegten Investorenkonzeptes teilweise neu zu ordnen, um eine nachhaltige Aufwertung und Stärkung des Stadtzentrums als Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Wohnstandort zu erreichen.

1. Ziele der Maßnahme

- Änderung des Bebauungsplans „Stadtmitte, Teil 1“,
- Städtebauliche Neuordnung des westlichen Planbereichs,
- Nachhaltige Aufwertung und Stärkung des Stadtzentrums als Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Wohnstandort.

2. Sachverhalt/Sachstand

Der Planbereich liegt im unmittelbaren Stadtzentrum von Leonberg und umfasst das Gebiet nördlich der Römerstraße bis zur Walter-Flex-Straße einschließlich des Straßenkörpers der Römerstraße. Im Osten wird das Plangebiet durch das Grundstück Römerstraße 109 begrenzt und im Westen durch die Eltinger Straße. Das Gebäude „LEO 2000“, Eltinger Straße 61 ist Teil des neuen Bebauungsplangebietes.

Der seit 1972 rechtskräftige Bebauungsplan 03.04-3 „Stadtmitte, Teil 1“ weist für den o. g. Bereich Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO 1968 aus. Dieses dient vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft und Verwaltung. Trotz der Lage im unmittelbaren Stadtzentrum von Leonberg ist im Plangebiet bislang eine bauliche Neuentwicklung nur im westlichen Teil erfolgt.

3.1 Vorgänge

Bereits 2008 wurde eine Änderung des Bebauungsplans für den Planbereich beschlossen (DS 2008 Nr. P 16 ö). Der Aufstellungsbeschluss wurde im Februar 2008 gefasst und im Sommer 2008 die städtebauliche Konzeption zur Errichtung eines

Einkaufszentrums für Fachmärkte mit rund 6.200 m² Geschossfläche gebilligt. Zur Realisierung gelangte diese Konzeption allerdings nicht.

Im Sommer 2012 erfolgte ein neuer Aufstellungsbeschluss mit dem Ziel, auf dem Grundstück zwischen LEO 2 000 und Volksbank eine Anlage für „betreutes Wohnen mit unterstützenden Leistungen“ zu errichten (DS 2012 Nr. P 47). Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden die notwendigen Fachgutachten erstellt und die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit sowie die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange durchgeführt.

Im Sommer / Herbst 2015 wurde in Abstimmung mit der Stadtverwaltung ein „neuer“ städtebaulicher Entwurf (siehe Anlage 2) erarbeitet, der sowohl architektonisch als auch von der Nutzung vom bisherigen Entwurf abwich. Mit dem neuen Entwurf wird eine direkte fußläufige Verbindung zwischen Römerstraße und Walter-Flex-Straße geschaffen. Die vormals zur Römerstraße geschlossene Bauweise wird in Einzelbaukörper aufgelöst und dadurch gegliedert. Es werden „neue“ Stadträume gebildet. Die architektonische Formensprache unterscheidet deutlich zwischen der Bebauung entlang der Römerstraße und der eher kleinteiligen Wohnbebauung an der Walter-Flex-Straße. Dieser Entwurf wurde im Dezember 2015 den Mitgliedern des Planungsausschusses vorgestellt. Er sollte nun die Grundlage für ein neues Bebauungsplanverfahren sein.

Der Entwurf nimmt die Struktur der Volksbank auf und führt diese in drei Baukörpern (5 Geschosse mit zusätzlich zurückgesetztem Dachgeschoss) zur Römerstraße hin gegliedert fort. Das zur Volksbank direkt anschließende Gebäude nimmt die Höhe der Bank auf und schafft damit einen kontinuierlichen Abschluss zur Römerstraße.

Zur kleinteilig strukturierten nördlichen Grundstücksseite (Walter-Flex-Straße) hin entstehen 4 Häuser (3 – 4 geschossig), die durch die rundlichen Ausformungen eine zeitgemäße, eigenständige Architektursprache sprechen. Zudem werden die verbleibenden Zwischenbereiche aufgeweitet. Sie gliedern sich harmonisch in das nördlich angrenzende durchgrünte Stadtgebiet.

Dieser Entwurf trägt zur nachhaltigen Aufwertung und Stärkung des Stadtzentrums als Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Wohnstandort bei. Die entsprechenden Bausteine für die Bebauungsplanänderung umfassen dabei u. a. folgende Aspekte:

- Erzielung einer städtebaulich verträglichen Einbindung der im Plangebiet möglichen
  baulichen Entwicklungen in die umliegenden Strukturen.
- Stärkung und Fortentwicklung der öffentlichen Räume im Sinne einer qualitätvollen Stadtgestaltung unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Anforderungen an den
  Straßenraum. Umsetzung der verbleibenden Bauabschnitte zur Neuordnung des Neuköllner Platzes einschließlich der angrenzenden Straßenräume.
- Anpassung des Plangebietes an die aktuelle Baunutzungsverordnung 1990 unter Berücksichtigung der im April 2011 beschlossenen Vergnügungsstättenkonzeption.

Im Übrigen wird auf die Begründung zum Bebauungsplan verwiesen (Anlage 5 zu DS 2017 Nr. P XX ö).

Die Kostenträgerschaft für das Bebauungsplanverfahren übernimmt der Vorhabenträger. Näheres ist in einem städtebaulichen Vertrag geregelt.

Zur Umsetzung der Planungsziele ist es gemäß § 1 Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB) erforderlich, den Bebauungsplan im Bereich nördlich der Römerstraße zu ändern.

3.2 Anwendung des beschleunigten Verfahrens

Der Bebauungsplan „**Stadtmitte, Teil 1 – 2. Änderung: Bereich nördlich der Römerstraße**“ wird im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB aufgestellt. Im beschleunigten Verfahren wird von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, von dem Umweltbericht nach § 2a BauGB, von der Angabe über verfügbare

umweltbezogene Informationen nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB, von der zusammenfassenden Erklärung nach § 10 Abs. 4 BauGB sowie von der Überwachung der Umweltauswirkungen (Monitoring) nach § 4c BauGB abgesehen. Die Eingriffsregelung nach § 1a Abs. 3 BauGB ist nicht anzuwenden.

Die Anwendungsvoraussetzungen für das beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB liegen vor, weil der Bebauungsplan der Neuordnung minder genutzter Flächen im innerstädtischen Bereich dient und weniger als 20.000 m² anrechenbare Grundfläche festgesetzt werden.

Durch den Bebauungsplan wird die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen, nicht begründet.

Es bestehen keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele und Schutzzwecke von FFH-Gebieten oder europäischen Vogelschutzgebieten.

3. Weiteres Vorgehen

Aufstellungs- und Auslegungsbeschluss. Öffentliche Auslegung und Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange am Verfahren.

4. Alternativen zum Beschlussvorschlag

Keine Bebauungsplanänderung. Die baurechtliche Beurteilung von Vorhaben erfolgt weiterhin auf der Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplans aus dem Jahr 1972. Danach sind Entwicklungen möglich, die aus städtebaulicher Sicht nicht erwünscht sind.

1. Finanzierungsübersicht

Der Beschlussvorschlag

☒ hat **keine** finanziellen Auswirkungen

Klaus Brenner
Bürgermeister

Bernhard Schuler
Oberbürgermeister

Anlage/n

1	Verfahrensübersicht zum B ebauungsplan
2	Städtebaulicher Enwurf - Stand 12.12.2016
3	Zeichnerischer Teilo des Bebauungsplans mit Abgrenzung vom 19.12.2016
4	Textteil der planungsrechtlichen Festsetzungen und der Satzung über örtliche Bauvorschriften vom 19.12.2016
5	Begründung zum Bebauungsplan und zur Satzung über örtliche Bauvorschriften vom 19.12.2016

Anlage 1

Verfahrensübersicht zum Bebauungsplan

Bebauungsplan „Stadtmitte, Teil 1 – 2. Änderung: Bereich nördlich der Römerstraße, Pl.-Ber.: 03.04-3/2

☐ Bebauungsplanverfahren gemäß § 2 BauGB
☐ Vereinfachtes Verfahren gemäß § 13 BauGB
☒ Bebauungsplan der Innenentwicklung / beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a BauGB
☐ Berichtigung des Flächennutzungsplans gemäß § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB erforderlich
☐ Parallelverfahren zum Flächennutzungsplan gemäß § 8 Abs. 3 BauGB

Aufstellungsbeschluss
[§ 2 Abs. 1 BauGB]

Ortschaftsrat	
Planungsausschuss	26.01.2017
Gemeinderat	31.01.2017
Bekanntmachung im Amtsblatt	

Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung
[§ 3 Abs.1 und § 4 Abs. 1 BauGB]
bei Verf. n. §§ 13 + 13a BauGB Verzicht mögl.

Planungsausschuss	
Gemeinderat	
Bekanntmachung im Amtsblatt	
Frühzeitige Beteiligung [§ 3 Abs. 1 BauGB]	
Informationsveranstaltung	
Behördenbeteiligung [§ 4 Abs. 1 BauGB]	☐

Entwurfs- und Auslegungsbeschluss
[§ 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB]

Ortschaftsrat	
Planungsausschuss	26.01.2017
Gemeinderat	31.01.2017
Bekanntmachung im Amtsblatt	
Öffentliche Auslegung [§ 3 Abs. 2 BauGB]	
Behördenbeteiligung [§ 4 Abs. 2 BauGB]	☐
Erneute Auslegung erforderlich	☐
Beschluss zur erneuten Auslegung	
Bekanntmachung im Amtsblatt	
Öffentliche Auslegung [§ 4a Abs. 3 BauGB]	
Behördenbeteiligung [§ 4a Abs.3 BauGB]	☐

Abwägung [§ 1 Abs. 7 BauGB] und **Satzungsbeschluss**
[§ 10 Abs.1 BauGB]

Ortschaftsrat	
Planungsausschuss	
Gemeinderat	

Ausfertigung, danach Bekanntmachung im Amtsblatt und damit Inkrafttreten [§ 10 Abs. 3 BauGB]

☒ Städtebaulicher Vorvertrag geschlossen
☒ Städtebaulicher Vertrag erforderlich
☐ Umlegung erforderlich
☐ Genehmigung durch die höhere Verwaltungsbehörde gemäß § 6 (1) bzw. § 10 (2) BauGB erforderlich

Anlage 2

Städtebaulicher Entwurf

Project GmbH

Stand: 12.12.2016



bpd

BPD Immobilienentwicklung GmbH
Niederlassung Stuttgart

Silcherstraße 1
70176 Stuttgart

Tel. 0711 65 67 95 -3
Fax 0711 65 67 95 -55

www.bpd-stuttgart.de
info@bpd-de.de

Re2area GmbH
Wieblinger Weg 21

69123 Heidelberg

Tel. 06221 45 04 -0
Fax 06221 45 04 -60

www.re2area.com
info@re2area.com

24020
Römerstrasse, Leonberg
Vorentwurf
Blick Römerstrasse
West
Din A1
12/12/16



bpd

BPD Immobilienentwicklung GmbH
Niederlassung Stuttgart

Silcherstraße 1
70176 Stuttgart

Tel. 0711 65 67 95 -3
Fax 0711 65 67 95 -55

www.bpd-stuttgart.de
info@bpd-de.de

Re2area GmbH
Wieblinger Weg 21

69123 Heidelberg

Tel. 06221 45 04 -0
Fax 06221 45 04 -60

www.re2area.com
info@re2area.com

24020
Römerstrasse, Leonberg
Vorentwurf
Blick Römerstrasse Ost
Din A1
12/12/16



bpd

BPD Immobilienentwicklung GmbH
Niederlassung Stuttgart

Silcherstraße 1
70176 Stuttgart

Tel. 0711 65 67 95 -3
Fax 0711 65 67 95 -55

www.bpd-stuttgart.de
info@bpd-de.de

Re2area GmbH
Wieblinger Weg 21

69123 Heidelberg

Tel. 06221 45 04 -0
Fax 06221 45 04 -60

www.re2area.com
info@re2area.com

24020
Römerstrasse, Leonberg
Vorentwurf
Blick Walter
-Flex-Strasse 3
Din A1
12/12/16



bpd
BPD Immobilienentwicklung GmbH
Niederlassung Stuttgart
Silcherstraße 1
70176 Stuttgart
Tel. 0711 65 67 95 -3
Fax 0711 65 67 95 -55
www.bpd-stuttgart.de
info@bpd-de.de

Re2area GmbH
Wieblinger Weg 21
69123 Heidelberg
Tel. 06221 45 04 -0
Fax 06221 45 04 -60
www.re2area.com
info@re2area.com

24020
Römerstrasse, Leonberg
Vorentwurf
Blick Walter
-Flex-Strasse 2
Din A1
12/12/16



bpd
BPD Immobilienentwicklung GmbH
Niederlassung Stuttgart
Silcherstraße 1
70176 Stuttgart
Tel. 0711 65 67 95 -3
Fax 0711 65 67 95 -55
www.bpd-stuttgart.de
info@bpd-de.de

Re2area GmbH
Wieblinger Weg 21
69123 Heidelberg
Tel. 06221 45 04 -0
Fax 06221 45 04 -60
www.re2area.com
info@re2area.com

24020
Römerstrasse, Leonberg
Entwurf
2.UG
1 : 200 DIN A1
12/12/2016



bpd
BPD Immobilienentwicklung GmbH
Niederlassung Stuttgart
Silcherstraße 1
70176 Stuttgart
Tel. 0711 65 67 95 -3
Fax 0711 65 67 95 -55
www.bpd-stuttgart.de
info@bpd-de.de

Re2area GmbH
Wieblinger Weg 21
69123 Heidelberg
Tel. 06221 45 04 -0
Fax 06221 45 04 -60
www.re2area.com
info@re2area.com

24020
Römerstrasse, Leonberg
Entwurf
1.UG
1 : 200 DIN A1
12/12/2016



bpd
BPD Immobilienentwicklung GmbH
Niederlassung Stuttgart
Silcherstraße 1
70176 Stuttgart
Tel. 0711 65 67 95 -3
Fax 0711 65 67 95 -55
www.bpd-stuttgart.de
info@bpd-de.de

Re2area GmbH
Wieblinger Weg 21
69123 Heidelberg
Tel. 06221 45 04 -0
Fax 06221 45 04 -60
www.re2area.com
info@re2area.com

24020
Römerstrasse, Leonberg
Entwurf
EG
1 : 200 DIN A1
12/12/2016



bpd
BPD Immobilienentwicklung GmbH
Niederlassung Stuttgart
Silcherstraße 1
70176 Stuttgart
Tel. 0711 65 67 95 -3
Fax 0711 65 67 95 -55
www.bpd-stuttgart.de
info@bpd-de.de

Re2area GmbH
Wieblinger Weg 21
69123 Heidelberg
Tel. 06221 45 04 -0
Fax 06221 45 04 -60
www.re2area.com
info@re2area.com

24020
Römerstrasse, Leonberg
Entwurf
1.OG
1 : 200 DIN A1
12/12/2016



bpd
BPD Immobilienentwicklung GmbH
Niederlassung Stuttgart
Silcherstraße 1
70176 Stuttgart
Tel. 0711 65 67 95 -3
Fax 0711 65 67 95 -55
www.bpd-stuttgart.de
info@bpd-de.de

Re2area GmbH
Wieblinger Weg 21
69123 Heidelberg
Tel. 06221 45 04 -0
Fax 06221 45 04 -60
www.re2area.com
info@re2area.com

24020
Römerstrasse, Leonberg
Entwurf
2.OG
1 : 200 DIN A1
12/12/2016



bpd
BPD Immobilienentwicklung GmbH
Niederlassung Stuttgart
Silcherstraße 1
70176 Stuttgart
Tel. 0711 65 67 95 -3
Fax 0711 65 67 95 -55
www.bpd-stuttgart.de
info@bpd-de.de

Re2area GmbH
Wieblinger Weg 21
69123 Heidelberg
Tel. 06221 45 04 -0
Fax 06221 45 04 -60
www.re2area.com
info@re2area.com

24020
Römerstrasse, Leonberg
Entwurf
3.OG
1 : 200 DIN A1
12/12/2016



bpd
BPD Immobilienentwicklung GmbH
Niederlassung Stuttgart
Silcherstraße 1
70176 Stuttgart
Tel. 0711 65 67 95 -3
Fax 0711 65 67 95 -55
www.bpd-stuttgart.de
info@bpd-de.de

Re2area GmbH
Wieblinger Weg 21
69123 Heidelberg
Tel. 06221 45 04 -0
Fax 06221 45 04 -60
www.re2area.com
info@re2area.com

24020
Römerstrasse, Leonberg
Entwurf
4.OG
1 : 200 DIN A1
12/12/2016



bpd
BPD Immobilienentwicklung GmbH
Niederlassung Stuttgart
Silcherstraße 1
70176 Stuttgart
Tel. 0711 65 67 95 -3
Fax 0711 65 67 95 -55
www.bpd-stuttgart.de
info@bpd-de.de

Re2area GmbH
Wieblinger Weg 21
69123 Heidelberg
Tel. 06221 45 04 -0
Fax 06221 45 04 -60
www.re2area.com
info@re2area.com

24020
Römerstrasse, Leonberg
Entwurf
5.OG
1 : 200 DIN A1
12/12/2016



bpd
BPD Immobilienentwicklung GmbH
Niederlassung Stuttgart
Silcherstraße 1
70176 Stuttgart
Tel. 0711 65 67 95 -3
Fax 0711 65 67 95 -55
www.bpd-stuttgart.de
info@bpd-de.de

Re2area GmbH
Wieblinger Weg 21
69123 Heidelberg
Tel. 06221 45 04 -0
Fax 06221 45 04 -60
www.re2area.com
info@re2area.com

24020
Römerstrasse, Leonberg
Entwurf
DA
1 : 200 DIN A1
12/12/2016

Anlage 3

N

Eltinger Straße

Walter-Flex-Straße

Schellingstraße

Römerstraße

MK	a
0,8	FD
GH$_{max}$ = siehe Planeintrag	

EFH 7 = 380,00 m ü. NN

GH$_{max}$ = 410,00 m ü. NN

MI	a
0,6	FD
GH$_{max}$ = siehe Planeintrag	

EFH 1 = 380,80 m ü. NN

EFH 2 = 381,30 m ü. NN

EFH 3 = 381,00 m ü. NN

EFH 4 = 381,00 m ü. NN

EFH 5 = 381,90 m ü NN

EFH 6 = 381,00 m ü. NN

Stadtplanungsamt
Abt. Stadt- und Bauleitplanung

LEONBERG

Bebauungsplanentwurf Nr. 03.04-3/2

Stadtmitte. Teil 1 - 2. Änderung: Bereich nördlich der Römerstraße"

Maßstab	Bearbeiter
1:500	Joachim Köppe, Neues Rathaus, Belforter Platz 1, 71229 Leonberg Tel: 07152/ 990-3410, Fax: 07152/ 990-3490, E-Mail: kop@leonberg.de

Erstellt/ Ergänzt am	Änderung	durch
19.12.2016	Erstausgabe	JK

Plangröße DIN A2 (594 mm x 420 mm)

Planzeichenerklärung

Art der baulichen Nutzung

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, §§ 1-11 BauNVO)

MI — Mischgebiet (§ 6 BauNVO)

GE — Kerngebiet (§ 7 BauNVO)

Maß der baulichen Nutzung

(§ 9 Abs. 1 Nr.1 BauGB, § 16 BauNVO)

z.B. 0,6 — Grundflächenzahl (GRZ)

z.B. Gh max. 394,50 m ü. NN — maximale Gebäudehöhe (Gh max.), über NN

Bauweise, Baulinien, Baugrenzen

(§ 9 Abs. 1 Nr.2 BauGB, §§ 22 und 23 BauNVO)

a — Abweichende Bauweise

Baugrenze

Verkehrsflächen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)

öffentliche Straßenverkehrsflächen

Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung - Mischverkehrsfläche -

M — Mischverkehrsfläche

Fußweg

Bereich ohne Ein- und Ausfahrt

Einfahrtbereich

Flächen für Versorgungsanlagen, Abfallentsorgung, Abwasserbeseitigung und Ablagerungen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 12 und Abs. 6 BauGB)

Flächen für Versorgungsanlagen

Zweckbestimmung Elektrizität, Unterirdische Umspannstation

Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

(§ 9 Abs. 1 Nr. 21, 25 und Abs. 6 BauGB)

LR — mit Leitungsrechten zu belastende Flächen

GR/FR — mit Geh- und Fahrrechten zu belastende Flächen

Maßnahmen und Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

(§ 9 Abs. 1 Nr. 20, 25 und Abs. 6 BauGB)

Anpflanzen: Bäume

Sonstige Planzeichen

Grenze des räumlichen Geltungsbereiches

Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung

TG — Umgrenzung von Flächen für Nebenanlagen, hier: Tiefgaragen

III / IV — Abgrenzung unterschiedlicher Lärmpegelbereiche (siehe Textteil)

EFH 380,80 m ü. NN — Erdgeschossfußbodenhöhe, über NN

FD — Dachform: Flachdach

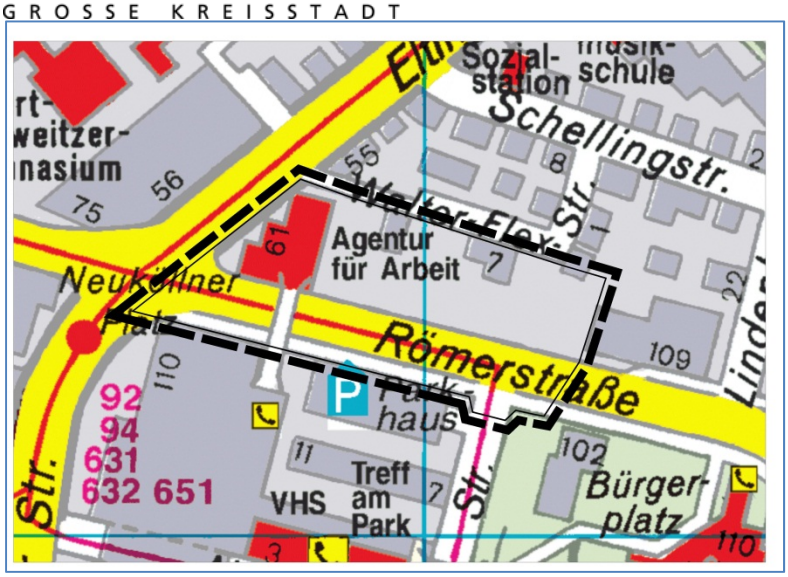
Unverbindliche Baumstandorte im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Römerstraße

Füllschema Nutzungsschablone



Stadt Leonberg
Stadtplanungsamt, Abteilung Stadt- und Bauleitplanung

LEONBERG
GROSSE KREISSTADT



Kartografie: © Städte-Verlag E.v.Wagner & J.Mitterhuber GmbH, 70736 Fellbach

TEXTTEIL – Entwurf

Stand: 19.12.2016

A. Planungsrechtliche Festsetzungen

B. Nachrichtliche Übernahmen

C. Hinweise

D. Satzung über örtliche Bauvorschriften

Bebauungsplan „Stadtmitte, Teil 1 – 2. Änderung: Bereich nördlich der Römerstraße“ mit Satzung über örtliche Bauvorschriften Planbereich 03.04-3/2, in Leonberg

A. PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

§ 9 Abs. 1 BauGB

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans werden in Ergänzung der Planzeichnung folgende Festsetzungen getroffen:

A.1 Art der baulichen Nutzung

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB und §§ 1 - 15 BauNVO)

A.1.1 **Mischgebiete** (§ 6 BauNVO)

Zulässig sind:

- Wohngebäude,
- Geschäfts- und Bürogebäude,
- Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
- sonstige Gewerbebetriebe.
- Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Nicht zulässig gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO sind:

- Gartenbaubetriebe,
- Tankstellen,
- Vergnügungsstätten im Sinne des § 4 a Abs. 3 Nr. 2 BauNVO in den Teilen des Gebiets, die überwiegend durch gewerbliche Nutzungen geprägt sind.

Nicht zulässig gem. § 1 Abs. 5 BauNVO i. V. m. § 1 Abs. 9 BauNVO sind:

- Bordelle und bordellartige Betriebe,
- Einzelhandelsbetriebe, die Güter oder Dienstleistungen sexuellen Charakters anbieten (z. B. Sex-Shops und vergleichbare Nutzungen).

Nicht Bestandteil des Bebauungsplans gem. § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO und somit nicht zulässig sind die nach § 6 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen:

- Vergnügungsstätten im Sinne des § 4 a Abs. 3 Nr. 2 außerhalb von den Teilen des Gebietes, die überwiegend durch gewerbliche Nutzungen geprägt sind.

A.1.2 **Kerngebiete** (§ 7 BauNVO)

Zulässig sind:

- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,
- Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
- sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe.
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Nicht zulässig gemäß § 1 Abs. 5 i. V. m. § 1 Abs. 9 BauNVO sind:

- Bordelle und bordellartige Betriebe,
- Sex-Shops und vergleichbare Nutzungen,
- Diskotheken,
- Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen.

Folgende Nutzung sind nur im Untergeschoss zulässig (§ 1 Abs. 7und 9 BauNVO i. V. m. § 9 Abs. 3 BauGB):

- Vergnügungsstätten.

Folgende Nutzungen sind im Kerngebiet erst ab dem 1. Obergeschoss zulässig (§ 1 Abs. 7 BauNVO i. V. m. § 9 Abs. 3 BauGB):

- Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter,
- sonstige Wohnungen im Sinne von § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO.

Nicht Bestandteil des Bebauungsplans gem. § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO und somit nicht zulässig sind die nach § 7 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen:

- Tankstellen, die nicht unter Absatz 2 Nr. 5 fallen,
- Wohnungen, die nicht unter § 7 Abs.2 Nr. 6 und 7 BauNVO fallen.

A.2 Maß der baulichen Nutzung

(§ 9 Abs.1 Nr. 1 und Abs. 3 BauGB und §§ 16 - 21a BauNVO)

Entsprechend dem Planeinschrieb in der Nutzungsschablone.

A.2.1 Höhe baulicher Anlagen

(§§ 16 und 18 BauNVO)

Die zulässigen Gebäudehöhen werden in Meter über EFH (Erdgeschossfußbodenhöhe) entsprechend Einschrieb im Lageplan festgesetzt. Die festgesetzte EFH bezieht sich auf die Fertigfußbodenhöhe. Ausnahmsweise sind Abweichungen bis zu +/- 0,2 m zulässig.

Gebäudehöhen (GH)
Siehe Eintrag in den überbaubaren Grundstücksflächen.

GH = Gebäudehöhe als Höchstmaß, einschließlich Dachbegrünung / Attika. Überschreitungen der Gebäudehöhen (GBH) durch notwendige technische Aufbauten sind bis zu 3,0 m zulässig (§ 16 Abs. 6 BauNVO).

Bauliche Anlagen, die der Nutzung regenerativer Energien dienen, sind zulässig, sofern sie nicht mehr als 2,0 m über die maximale Gebäudehöhe (GBH) hinausragen und mindestens 1,5 m von den äußeren Gebäudekanten zurückversetzt sind.

A.2.2 Grundflächenzahl, zulässige Grundfläche

(§ 19 BauNVO)

Die Grundflächenzahl wird als Höchstmaß entsprechend den Eintragungen in der Planzeichnung festgesetzt.

Die zulässige Grundfläche darf gem. § 19 Abs. 4 BauNVO bei Anrechnung von Stellplätzen mit ihren Zufahrten, Nebenanlagen i. S. d. § 14 BauNVO und Tiefgaragen sowie weiterer befestigter Flächen überschritten werden. Die daraus resultierende Grundflächenzahl darf 0,9 nicht überschreiten.

A.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche

(§ 9 Abs.1 Nr. 2 BauGB und §§ 22 - 23 BauNVO)

Entsprechend dem Planeinschrieb in der Nutzungsschablone.

A.3.1 Bauweise

a = Abweichende Bauweise (§ 22 Abs. 4 BauNVO)
Es sind Gebäude und Gebäudegruppen ohne Längenbeschränkung im Sinne der offenen Bauweise zugelassen.

A.3.2 Überbaubare Grundstücksfläche

(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB und § 23 BauNVO)

Baugrenzen
(§ 23 Abs. 3 BauNVO)

Die Gebäude sind innerhalb der Abgrenzungen der Baugrenzen zu erstellen.

Ein Vortreten von untergeordneten Bauteilen (z. B. Balkone) sowie Vorbauten über die festgesetzte Baugrenze bis max. 1,50 m ist zulässig, sofern die Summe aller Vorbauten nicht mehr als 40 % der zugehörigen Fassadenlänge pro Geschoss beträgt. Die maximale Länge der Vorbauten darf dabei jeweils nicht mehr als 5,0 m betragen.

Terrassen sind, sofern sie nicht überdacht sind, allgemein auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.

Unterbauungen
In dem im Lageplan eingetragenen Bereichen der Baugebiete MK und MI sind Unterbauungen unterhalb der Geländeoberfläche zugelassen. Gebäudeteile unterhalb der festgelegten Geländeoberfläche dürfen die Baugrenzen überschreiten. Eine Unterbauung der mit GR und LR festgesetzten Flächen kann zugelassen werden, wenn die erforderliche Tragfähigkeit sowie die Ausübung des festgesetzten Gehrechts gewährleistet ist. Die Ausübung des Leitungsrechts darf nicht beeinträchtigt werden.

A.4 Flächen für Stellplätze und Garagen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB und § 12 BauNVO)

Überdachte Stellplätze (Carports) und oberirdische Garagen sind unzulässig. Garagen unterhalb der Geländeoberfläche (Tiefgaragen), auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen, sind generell zulässig. Zur Begrünung vgl. auch die örtlichen Bauvorschriften unter D.4.

A.5 Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

(§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)
Die in der Planzeichnung dargestellten Gliederungen der öffentlichen Verkehrsflächen in der Römerstraße sind nicht verbindlich. Dargestellt ist der geplante Umbau der öffentlichen Fläche im Bereich der Römerstraße einschl. zu pflanzender Bäume.

A.5.1 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Die im Lageplan als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung ausgewiesenen Flächen dienen entsprechend der Kennzeichnung im Lageplan

- dem Fußgängerverkehr
- als Mischverkehrsfläche

A.5.2 Ein- bzw. Ausfahren und Anschlüsse anderer Flächen an die Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und 11 Abs. 6 BauGB)

Ein- und Ausfahren sind nur an den im Lageplan festgesetzten Stellen zulässig. Für alle weiteren Grundstücksflächen wird ein Ein- und Ausfahrtverbot zu den öffentlichen Verkehrsflächen festgesetzt.

A.6 Versorgungsflächen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB)

Die ausgewiesene Fläche dient zur Versorgung des Gebietes mit Elektrizität. Innerhalb der ausgewiesenen Fläche befindet sich im Untergeschoss eine Umspannstation.

A.7 Flächen für Abfall- und Abwasserbeseitigung, Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser sowie für Ablagerungen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB)

Das gesamte Gebiet wird im Trennsystem entwässert.

Die Schmutzwasserbeseitigung erfolgt über entsprechende Abwasserkanäle in den öffentlichen Verkehrsflächen.

Sofern Niederschlagswasser auf den privaten Grundstücken versickert wird oder direkt dem Vorfluter zugeleitet werden soll, kann hierfür ein gesondertes Wasserrechtsverfahren beim Landratsamt Böblingen – Amt für Wasserwirtschaft – erforderlich werden.

A.8 Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Vor Abbruch und Umbau bestehender Gebäude sowie bei Fäll- und Schnittarbeiten an Bäumen und Gehölzen ist zu prüfen, ob Tiere der besonders geschützten Arten, die dort ihre Nist- und Brutstätten haben, verletzt, getötet oder ihre Entwicklungsformen (Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten) beschädigt oder zerstört werden könnten (§ 44 BNatSchG). Ist dies nicht aufzuschließen, so ist eine Entscheidung bei der zuständigen Naturschutzbehörde einzuholen.

Um die anzunehmenden Verluste von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach § 44 Abs. 1 Ziff. 3 BNatSchG („Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten“) auszugleichen, sind vor Beginn der Eingriffe mindestens 8 Nistkästen und 4 Fledermausquartiere in räumlicher Nähe (z. B. Stadtpark) aufzuhängen.

Auf die „Artenschutzrechtliche Potenzialanalyse“ sowie den „Ergänzenden Angaben zum Artenschutz“ des Dipl.-Biol. Peter-Christian Quetz vom März 2012 und Oktober 2013 wird verwiesen.

A.9 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

LR = Die ausgewiesenen Flächen der Leitungsrechte dienen der Stadt Leonberg zur Einlegung und Haltung von Ver- und Entsorgungsleitungen und –anlagen und sind entsprechend zu belasten. Die Ausübung des Rechts kann auf Dritte übertragen werden. Die Flächen dürfen unterbaut werden, wenn die Verlegung der Leitungen ermöglicht wird.

GR1 = Die ausgewiesenen Flächen dienen als Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit und sind mit einer Grunddienstbarkeit für die Stadt Leonberg zur Nutzung durch die Allgemeinheit zu belasten. Die Flächen dürfen durch Garagen und bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche unterbaut werden.

Von den im Lageplan dargestellten Lagen der Flächen darf ausnahmsweise abgewichen werden, wenn dies wegen anderer Nutzungen erforderlich ist und die Ausübung des Rechtes gleichwertig möglich ist.

GR2/FR = Die ausgewiesenen Flächen dienen als Geh- und Fahrrecht zugunsten des Grundstücks Eltinger Straße 61 (Flst.-Nr. 3040/1). Durch das Recht werden der Zugang und die Zufahrt über die Tiefgarage (2 Ebenen) des Grundstücks Flst.-Nr. 3044 zum Gebäude Eltinger Straße 61 gesichert. Die Flächen der Rechte sind von der geplanten Tiefgarage abhängig, sie weichen von der Darstellung im Lageplan ab.

A.10 Freizuhaltende Schutzflächen, Flächen für Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

Lärmschutz

Im Geltungsbereich sind in den gekennzeichneten Flächen bei Neu-, Um- und Erweiterungsbauten auf Grund der Lärmimmissionen, hervorgerufen durch den Straßenverkehr, gemäß § 9 BauGB für Räume, die dem nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Personen dienen, bauliche Vorkehrungen zur Lärmminderung zu treffen. Zum Schutz der Aufenthaltsräume gegen Außenlärm ist nachzuweisen, dass die Anforderungen an die Luftschalldämmung der Außenbauteile gemäß Ziffer 5 und Tabelle 8 und 9 der DIN 4109 („Schallschutz im Hochbau – Anforderungen und Nachweise“, Ausgabe 1989) erfüllt werden.

Tabelle 2 Anforderungen an Außenbauteile gemäß **DIN 4109**

Spalte	1	2	3	4	5
			Raumarten		
Zeile	Lärm-pegel-bereich	„Maßgeb-licher Außenlärm-pegel“	Bettenräume in Kranken-anstalten u. Sanatorien	Aufenthaltsräume in Wohnungen, Über-nachtungsräume in Beherbergungsstät-ten, Unterrichts-räume u.ä.	Büroräume[1] u. ä.
		[dB(A)]	erf. $R'_{w,res}$ des Außenbauteils [dB]		
1	I	bis 55	35	30	-
2	II	56 bis 60	35	30	30
3	III	61 bis 65	40	35	30
4	IV	66 bis 70	45	40	35
5	V	71 bis 75	50	45	40
6	VI	76 bis 80	[2]	50	45
7	VII	> 80	[2]	[2]	50

[1] An Außenbauteile von Räumen, bei denen der eindringende Außenlärm aufgrund der in den Räumen ausgeübten Tätigkeiten nur einen untergeordneten Beitrag zum Innenraumpegel leistet, werden keine Anforderungen gestellt.
[2] Die Anforderungen sind hier auf Grund der örtlichen Gegebenheiten festzulegen.

Hinweis: Die DIN 4109 samt Beiblatt 1 ist in Baden-Württemberg als technische Baubestimmung nach § 3 Abs. 3 LBO eingeführt und durch Abdruck im Gemeinsamen Amtsblatt öffentlich zugänglich (vgl. Bekanntmachung vom 6.12.1990 – AZ.: 5-7115/342 – mit Text in GABl 1990, 829-919).

Im Planteil sind die erforderlichen Lärmpegelbereiche dargestellt. Diese dienen als Grundlage zur Dimensionierung des passiven Schallschutzes in Wohnräumen. Die Lärmpegelbereiche liegen zwischen IV bis VI. Die Lärmpegelbereiche sind den straßenzugewandten Gebäudefassaden zuzuordnen. Nach Ziffer 5.5.1 der DIN 4109 darf der maßgebliche Außenlärmpegel für die von der maßgeblichen Lärmquelle abgewandten Gebäudeseiten ohne besonderen Nachweis bei offener Bebauung um 5 dB(A) und bei geschlossener Bebauung bzw. bei Innenhöfen um 10 dB(A) vermindert werden.

Auf die schalltechnischen Untersuchungen zum Bebauungsplan „Stadtmitte, Teil 1 – 2. Änderung: Bereich nördlich der Römerstraße“ des Büros FRITZ BERATENDE INGENIEURE VBI / GmbH aus den Jahren 2014 bis 2016 wird verwiesen.

A.11 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)

Alle Pflanzungen sind gemäß DIN 18916 und DIN 18917 fachgerecht durchzuführen, gemäß DIN 18919 zu pflegen und dauerhaft zu unterhalten.

Die Pflegemaßnahmen sind so durchzuführen, dass die Bäume und andere Gehölze dauerhaft erhalten bleiben und ihre Funktion als Lebensraum nicht beeinträchtigt wird.

A.11.1 Pflanzgebot Einzelbäume

Die im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans gekennzeichneten Bäume sind als standortgerechte, stadtklimataugliche Hochstämme (Pflanzqualität: Drahtballen, 3 x verpflanzt, Stammumfang 18/20 CM) gemäß Pflanzliste 1 in einem DIN-gerechten Baumquartier zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und zu pflegen. Es sind Bäume einer Art zu verwenden. Abgängige Bäume müssen vom jeweiligen Grundstückseigentümer

durch artgleiche Neupflanzungen mit der Mindestgröße: Drahtballen, 4 x verpflanzt, Stammumfang 20/25 cm ersetzt werden.

Gegenüber der Plandarstellung dürfen die Standorte der Bäume (straßenparallel) um bis zu 5 m verschoben werden.

A.11.2 Dachbegrünung

Dächer mit einer Dachneigung bis 10° sind generell dauerhaft und mindestens extensiv zu begrünen. Die Substrathöhe ist mit einer mindestens 10 cm dicken Vegetationstragschicht (=durchwurzelbare Substratschicht) mit Oberbodenanteil auszuführen und entsprechend mit einer dauerhaften Bepflanzung bzw. Einsaat zu versehen.

A.12 Flächen für Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauern für Straßen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 26 BauGB)

Soweit der zeichnerische Teil keine weitergehenden Festsetzungen enthält und soweit erforderlich, sind die an die Verkehrsflächen angrenzenden Flurstücksteile in einem Bereich von 2,0 m ab Straßenbegrenzungslinie als Flächen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 26 BauGB festgesetzt.

B. NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN

§ 9 Abs. 6 BauGB

B.1 Grundwasser / Heilquellenschutzgebiet

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet sich in der Außenzone des Heilquellenschutzgebietes zum Schutz der staatlich anerkannten Heilquellen in Stuttgart-Bad Cannstatt und Stuttgart-Berg. Die Rechtsverordnung des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 11.06.2002 ist zu beachten.

C. HINWEISE

C.1 Pflichten des Eigentümers

(§ 126 BauGB)

Zur Errichtung von Straßenbeleuchtungskörpern (Mastleuchten) und von Kennzeichen und Hinweisschildern der öffentlichen Verkehrsflächen sind Standorte auch auf privaten Grundstücken erforderlich. Die notwendigen Fundamente, Leitungsführungen, Schilder und Beleuchtungskörper sind vom Anlieger zu dulden.

C.2 Denkmalschutz

Beim Vollzug der Planung können bisher unbekannte Bodenfunde entdeckt werden. Diese sind unverzüglich dem Landesdenkmalamt oder der Gemeinde anzuzeigen. Der Fund und die Fundstelle sind bis zum Ablauf des 4. Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu halten, insofern nicht die Denkmalschutzbehörde oder das Landesdenkmalamt mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist. (§ 20 Denkmalschutzgesetz).

C.3 Bodenschutz / Altlasten

Aufgrund benachbarter Schadensfälle und Altlasten können Grundwasserverunreinigungen mit LHKW, BTEX und MTBE nicht ausgeschlossen werden. Für Maßnahmen, die in das Grundwasser eingreifen ist dies zu beachten. Wenn Verunreinigungen angetroffen werden, ist das Amt für Wasserwirtschaft zu informieren und die weitere Vorgehensweise abzusprechen.

C.4 Wasserwirtschaft

Sofern bei Baumaßnahmen Grundwasser erschlossen wird, ist zusätzlich zum Baugenehmigungsverfahren bzw. zum Kenntnisgabeverfahren ein Wasserrechtsverfahren beim Wasserwirtschaftsamt des Landratsamts Böblingen durchzuführen. Eine dauerhafte Grundwasserabsenkung ist nicht zulässig.

Sollte ein Bauvorhaben mehr als ein UG umfassen, ist zur Erkundung des Grundwasserflurabstandes ein entsprechendes Gutachten einzuholen.

C.5 Straßenbeleuchtung

Bei der Auswahl der Straßenbeleuchtung sind die Belange des Artenschutzes / Insektenschutzes zu berücksichtigen.

C.6 Lärmschutz

Für die Gebäudefassaden, für die ein konkretes Erfordernis passiver Schallschutzmaßnahmen besteht, ist zu beachten, dass der Schallschutz beim Öffnen von Fenstern und Türen weitgehend verloren geht. Für Räume, die dem dauerhaften Aufenthalt im Nachtzeitraum dienen (Schlafräume), ist zusätzlich der Einbau schallgedämmter Lüftungselemente vorzusehen.
Der Einbau solcher Lüftungselemente ist ab dem Lärmpegelbereich III empfehlenswert, ab dem Lärmpegelbereich IV zwingend erforderlich.

C.7 Freiflächenplan

Der Bauvorlage ist ein Freiflächengestaltungsplan mit Benennung der Pflanzgebote bzw. Bepflanzung beizufügen.

C.8 Werbung

Sämtliche Werbeanlagen sind in einem separaten Bauantrag (Gesamtwerbekonzeption bei Neubebauung) zu beantragen.

C.9 Pflanzenliste

Pflanzenliste zur Artenverwendung innerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten Pflanzgebote:

Pflanzenliste 1 – Laubbäume

botanischer Name	deutscher Name
Gleditsia triacantos `Skyline´	Gleditschie
Fraxinus ornus	Blumenesche
Carpinus betulus in Sorten	Hainbuche
Acer platanoides in Sorten	Spitzahorn
Pyrus calleryana ‘Chanticleer‘	Stadtbirne

C.10 Fachgutachten

Zur Erläuterung und Überprüfung der Planungsabsichten wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens verschiedene Gutachten erstellt:

- „Beeinträchtigung der Sonneneinstrahlung durch geplante Bebauung an der Römerstraße in Leonberg“
  Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, 76229 Karlsruhe, Januar 2014
- „Luftschadstoffgutachten zum Bebauungsplan „Stadtmitte Teil 1 – 2. Änderung – nördlich der Römerstraße“ in Leonberg

Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, 76229 Karlsruhe, Juni/Juli 2014

- Bebauungsplan „Stadtmitte Teil 1 – 2. Änderung – nördlich der Römerstraße“ in Leonberg“, fachliche Aussagen zu den Themenkomplexen Besonnung und Luftschadstoffe
  Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, 76229 Karlsruhe, Mai 2016
- „Schalltechnische Untersuchung“
  Prüfung der Belange des Schallimmissionsschutzes im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens für das vorhandene Wohn- und Geschäftshaus „LEO 2000“
  Fritz Beratende Ingenieure VBI GmbH,64683 Einhausen, 14.07.2014
- Nachtrag zur Schalltechnischen Untersuchung
  Fritz Beratende Ingenieure VBI GmbH,64683 Einhausen, 04.09.2014
- „Schalltechnische Untersuchung“
  Prüfung der Belange des Schallimmissionsschutzes im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens
  Fritz Beratende Ingenieure VBI GmbH,64683 Einhausen, 12.07.2016
- *„Artenschutzrechtliche Potenzialanalyse“, Bauvorhaben Seniorenwohnheim Leonberg Walter-Flex-Straße / Römerstraße“*
  Peter-Christian Quetz, Dipl.-Biol., 70565 Stuttgart, März 2012
- *Ergänzende Angaben zum Artenschutz, “, Bauvorhaben Seniorenwohnheim Leonberg Walter-Flex-Straße / Römerstraße“*
  Peter-Christian Quetz, Dipl.-Biol., 70565 Stuttgart, Oktober 2013
- Bebauungsplan Leonberg Walter-Flex-Straße – Mögliches Vorkommen von Eichhörnchen
  Peter-Christian Quetz, Dipl.-Biol., 70565 Stuttgart, Januar 2016
- Baugrund- Gründungsgutachten
  Dr. H. Gerweck / S. Potthoff – Büro für angewandte Geowissenschaften, 72074 Tübingen, Juli 2015
- Ausbau der Römerstraße / Neuköllner Platz bis östlich Neuköllner Straße - Verkehrstechnische Untersuchung / Ergebnisbericht
  Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Aalen/Stuttgart, April 2016

D. SATZUNG ÜBER ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN
§ 74 LBO

D.1 Dachgestaltung
(§ 74 Abs. 1 Nr. 1 LBO)

D.1.1 Dachform, Dachneigung

(Entsprechend Eintrag im Lageplan)

FD = Es sind nur Flachdächer mit einer Dachneigung von 0° - 10° zulässig.

D.1.2 Dachbegrünung

Dächer mit einer Dachneigung bis 10° sind generell dauerhaft und mindestens extensiv zu begrünen. Festsetzungen zur Dachbegrünung siehe planungsrechtliche Festsetzungen A.11.2.

Ausnahmen von der Dachbegrünung können für Dachterrassen und andere Zwecke bis zu einem Flächenanteil von maximal 50 % der Dachflächen zugelassen werden.

Auf den Flachdächern sind solarthermische Anlagen und Photovoltaikanlagen zu Energienutzungen zulässig. Die Begrünung unter den Anlagen zählt zum Grünteil (siehe Punkt A. 11: Dachbegrünung).

D.2 Äußere Gestaltung / Fassadengestaltung
(§ 74 Abs. 1 Nr. 1 LBO)

Glänzende und spiegelnde Oberflächen der Fassaden – mit Ausnahme der Fenster - sind in allen Gebieten nicht zugelassen.

Die Verwendung von Firmenfarben in der Fassade ist im Rahmen der Corporate Identity erlaubt, sofern es sich um untergeordnete Flächen handelt. Abweichungen können bei einem mit der Stadt abgestimmten Farb- und Materialkonzept zugelassen werden.

Naturstein-, Klinker-, Faserzement- und Holzverkleidungen der Fassaden sind zulässig.

Die Farb- und Materialgestaltung ist im Bauantragsverfahren darzustellen.

<u>Mischgebiet</u>

Im Mischgebiet sind die Außenwände der Gebäude ab dem 2. Obergeschoss in weißen bis hellgrauen Farbtönen auszuführen (Helligkeitsbeiwert über 60).

Gestaltung des obersten Geschosses:

Entlang der Römerstraße ist das jeweils oberste Geschoss des Hauptbaukörpers um mindestens 2,0 m von den Außenseiten des darunter liegenden Geschosses zurückzustaffeln. Zu den anderen Seiten ist ein Abstand von mind. 1,0 m zum darunter liegenden Geschoss einzuhalten.

D.3 Werbeanlagen und Automaten
(§ 74 Abs. 1 Nr. 2 LBO)

D.3.1 Werbeanlagen sind genehmigungspflichtig und nur an der Stätte der Leistung oder des Vertriebes für die angebotene Leistung oder damit zusammenhängenden Produkten zulässig.

D.3.2 Werbeanlagen sind nur an den Fassaden entlang der Römer- und Eltinger Straße zulässig. Sie sind je Fassadenseite dort auf eine Werbeanlage je Geschäft, Dienstleistungsbetrieb oder sonstiger Einrichtung begrenzt. Über Fußwegen ist ein Lichtraumprofil von mindestens 2,50 m einzuhalten.

D.3.3 Werbeanlagen dürfen nur unterhalb des 2. Obergeschosses angebracht werden. Ausnahmen sind, in Abstimmung mit der Baurechtsbehörde, für Schriftzeichen und Symbole, die der Gesamtbezeichnung der Gebäude dienen, möglich. Auf Dachflächen sind Werbeanlagen grundsätzlich unzulässig.

D.3.4 Werbeanlagen dürfen eine maximale Höhe von 0,80 m und eine Länge von 3,20 m nicht überschreiten.

D.3.5 Folgende Arten von Werbung und Werbeanlagen sind unzulässig:

- Werbeanlagen mit grellem, wechselndem oder bewegtem Licht und Booster (Lichtwerbung am Himmel)
- Werbeanlagen mit Laufschriften
- bewegliche Werbeanlagen (Plakatständer)
- Selbständige, freistehende Werbeanlagen (z. B. Werbepylone)
- Projektionen aller Art

D.4 Gestaltung, Bepflanzung und Nutzung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke

(§ 74 Abs. 1 Nr. 3 LBO)

Die nicht bebauten und insbesondere auch die durch Tiefgaragen unterbauten Grundstücksflächen sind mit Ausnahme von Wegen und Terrassen als Grünflächen anzulegen, zu pflegen und dauerhaft zu unterhalten.

Bei Tiefgaragen und anderen unterbauten Flächen ist die Mindestaufbauhöhe der intensiven Begrünung von 62 cm (50 cm Substrat und 12 cm Drainschicht bzw. Funktionsschicht) einzuhalten. Oberbodenmaterial ist anteilig mit zu verenden.

Zur Bepflanzung sind ausschließlich standortgerechte Bäume und Sträucher aus der Pflanzliste zu verwenden.

D.5 Art und Gestaltung von Einfriedungen

(§ 74 Abs. 1 Nr. 3 LBO)

Entlang der Römerstraße und der Eltinger Straße sind Einfriedungen nicht zulässig.
Einfriedungen entlang der sonstigen Grundstücksgrenzen sind nur zulässig:

a) als Heckenpflanzung,
b) als Draht- oder Stahlgitterzaun mit vollflächiger Begrünung durch Rankpflanzen,

D.6 Außenantennen

(§ 74 Abs. 1 Nr. 4 LBO)
Auf jedem Gebäude ist nur eine Außenantenne zulässig.

D.7 Unzulässigkeit von Niederspannungsfreileitungen

(§ 74 Abs. 1 Nr. 5 LBO)
Niederspannungsfreileitungen sind im gesamten Plangebiet nicht zugelassen.

D.8 Abstandsflächen

(§ 74 Abs. 1 Nr. 7 LBO)

Zur Ermöglichung einer Flächen sparenden Innenentwicklung werden im ausgewiesenen Mischgebiet andere als die nach § 5 Abs. 7 LBO vorgeschriebenen Abstandsflächen festgesetzt:

Die Tiefe der Abstandsflächen beträgt 0,2 der Wandhöhe; gegenüber Nachbargrenzen beträgt die Tiefe der Abstandsflächen 0,4 der Wandhöhe. Sie darf jedoch 2,50 m, bei Wänden bis 5 m Breite 2 m nicht unterschreiten.

D.9 Stellplatzverpflichtung

(§ 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO)

Die Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätze für Wohnungen nach § 37 Abs. 1 LBO wird wie folgt festgelegt:

Pro Wohneinheit sind mindestens 1,5 geeignete Stellplätze herzustellen. Sofern sich bei der Ermittlung der herzustellenden Stellplätze keine ganzen Zahlenwerte ergeben, ist auf die nächste natürliche Zahl aufzurunden.

Werden die Vorgaben der DIN 18 040-2 – Barrierefreies Bauen – eingehalten, gelten für diese Wohnungen ein Stellplatzfaktor von 1,0 pro Wohneinheit.

D.10 Erhaltung oder Veränderung der Höhenlage der Grundstücke

(§ 74 Abs. 3 Nr. 1 LBO)

Aufschüttungen und Abgrabungen sind gegenüber den Nachbargrundstücken als Böschung im Verhältnis 1:3 anzugleichen. Sofern Stützmauern auf den privaten Grundstücken errichtet werden, dürfen diese eine max. Höhe von 1,5 m gegenüber öffentlichen Verkehrsflächen und eine max. Höhe von 1,0 m gegenüber privaten Nachbargrundstücken nicht überschreiten.

D.11 Anlagen für Niederschlagswasser oder Brauchwasser

Im Falle der Ableitung des unbelasteten Niederschlagswassers (Dachflächenwasser, Hof- u. Parkierungsflächenwasser-nicht Wasser von Verkehrsflächen die der Anlieferung und Verladung von wassergefährdenden Stoffen dienen-) über den städtischen Niederschlagswasserkanal in das Regenrückhaltebecken, kann die Ableitung ungedrosselt und ohne Speicherung auf dem Grundstück (Retention) erfolgen.

Niederschlagswasser von Anlieferungszonen und Platzbereichen, bei denen eine Verunreinigung nicht auszuschließen ist, sind grundsätzlich an die Schmutzwasserkanalisation anzuschließen.

D.12 Ordnungswidrigkeiten

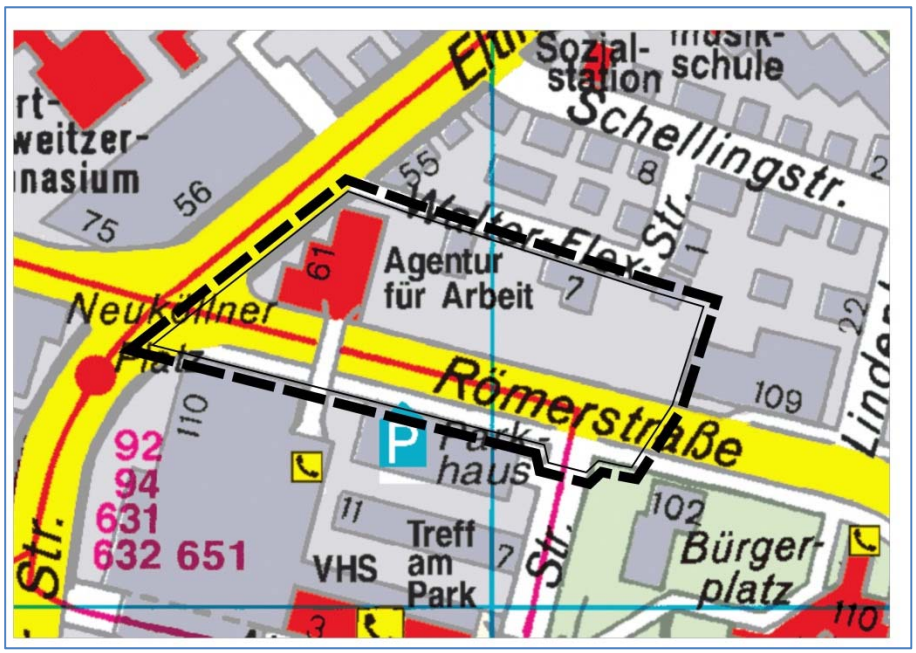
Verstöße gegen die örtlichen Bauvorschriften (§ 74 LBO) werden als Ordnungswidrigkeit nach § 75 Abs. 2 und 3 LBO behandelt.

Stadtplanungsamt
Leonberg, 19.12.2016

Stadt Leonberg
Stadtplanungsamt, Abteilung Stadt- und Bauleitplanung

Anlage 5

LEONBERG
GROSSE KREISSTADT



KARTOGRAFIE: © STÄDTE-VERLAG E.V.WAGNER & J.MITTERHUBER GMBH, 70736 FELLBACH

BEGRÜNDUNG nach § 9 Abs. 8 BauGB

Stand 19.12.2016

Bebauungsplan

„Stadtmitte, Teil 1 – 2. Änderung: Bereich nördlich der Römerstraße“

mit Satzung über örtliche Bauvorschriften

in Leonberg

INHALTSVERZEICHNIS

1 Anwendung des beschleunigten Verfahrens ... 3
2 Erfordernis sowie Ziele und Zwecke der Planung ... 3
2.1 2.1 Erfordernis der Planaufstellung ... 3
2.2 Allgemeine Ziele und Zweck der Planung ... 3
3 Beschreibung des Plangebiets ... 4
3.1 Lage und räumlicher Geltungsbereich ... 4
3.2 Bestand innerhalb und außerhalb des Plangebiets ... 4
3.3 Verkehrssituation ... 4
3.4 Ver- und Entsorgung ... 5
3.5 Altlasten ... 5
4 Übergeordnete Planungen / bestehende Rechtsverhältnisse ... 5
4.1 Regionalplan ... 5
4.2 Flächennutzungsplan ... 5
4.3 Bestehende Bebauungspläne ... 6
4.4 Wasserrecht ... 6
5 Planerische Konzeption und Festsetzungen ... 6
5.1 Westliches Plangebiet – Kerngebiet (MK) ... 7
5.2 Östliches Plangebiet – Mischgebiet (MI) ... 7
5.3 Erschließung ... 7
5.4 Fachgutachten ... 8
5.4.1 Verkehrsgutachten ... 8
5.4.2 Verschattungsgutachten ... 8
5.4.3 Luftschadstoffgutachten ... 9
5.4.4 Lärmgutachten ... 10
6 Planungsrechtliche Festsetzungen ... 10
6.1 Art der baulichen Nutzung ... 10
6.2 Maß der baulichen Nutzung ... 12
6.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen ... 13
6.4 Flächen für Stellplätze und Garagen ... 13
6.5 Verkehrsflächen ... 13
6.6 Versorgungsflächen ... 13
6.7 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft 14
6.8 Leitungsrechte / Gehrechte ... 14
6.9 Flächen für Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen ... 14
6.10 Pflanzgebote ... 15
7 Örtliche Bauvorschriften ... 15
7.1 Äußere Gestaltung baulicher Anlagen ... 15
7.2 Werbeanlagen, Außenantennen, Freileitungen ... 15
7.3 Weitere Festsetzungen ... 16
7.4 Stellplatzverpflichtung ... 16

7.5 Abstandsflächen 16
8 Darstellung der Umweltbelange 16
9 Flächenbilanz 19
10 Bodenordnung 19
11 Fachgutachten 19

1 ANWENDUNG DES BESCHLEUNIGTEN VERFAHRENS

Der Bebauungsplan „Stadtmitte, Teil 1 – 2. Änderung: Bereich nördlich Römerstraße“ wird im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB aufgestellt. Im beschleunigten Verfahren wird von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, von dem Umweltbericht nach § 2a BauGB, von der Angabe über verfügbare umweltbezogene Informationen nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB, von der zusammenfassenden Erklärung nach § 10 Abs. 4 BauGB sowie von der Überwachung der Umweltauswirkungen (Monitoring) nach § 4c BauGB abgesehen. Die Eingriffsregelung nach § 1a Abs. 3 BauGB ist nicht anzuwenden.

Die Anwendungsvoraussetzungen für das beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB liegen vor, weil der Bebauungsplan der Neuordnung minder genutzter Flächen im innerstädtischen Bereich dient und weniger als 20.000 m² anrechenbare Grundfläche festgesetzt werden.

Durch den Bebauungsplan wird die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen, nicht begründet.

Es bestehen keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele und Schutzzwecke von FFH-Gebieten oder europäischen Vogelschutzgebieten.

2 ERFORDERNIS SOWIE ZIELE UND ZWECKE DER PLANUNG

2.1 2.1 Erfordernis der Planaufstellung

Für Teile des Plangebietes, die gegenwärtig einer Nutzung unterliegen, die der zentralen Lage in Leonberg aktuell nicht entsprechen, ist eine städtebauliche Neuordnung vorgesehen und durch eine ansprechende Architektur städtgestalterisch aufzuwerten. Die Umsetzung dieses Ziels trägt darüber hinaus zur nachhaltigen Aufwertung und Stärkung des Stadtzentrums als Einzelhandels, Dienstleistungs- und Wohnstandort bei. Die Grundstücke zwischen der Römerstraße und Walter-Flex-Straße, bzw. zwischen dem LEO 2 000-Gebäude und der Volksbank, sollen durch einen Investor baulich aktiviert werden.

Dieses Vorhaben kann auf Grundlage des noch rechtskräftigen Bebauungsplans nicht realisiert werden. Zur Umsetzung der Planungsziele ist es somit gemäß § 1 Abs. 3 BauGB erforderlich, den Bebauungsplan im Bereich nördlich der Römerstraße zu ändern.

2.2 Allgemeine Ziele und Zweck der Planung

Zur Neuordnung des Areals entsprechend den städtebaulichen Zielen und Entwicklungsmöglichkeiten ist die Änderung des rechtskräftigen Bebauungsplans erforderlich. Hierdurch wird zudem zu einer nachhaltigen Aufwertung und Stärkung des Stadtzentrums als Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Wohnstandort beigetragen. Dem Konzept der Bebauungsplanänderung liegen im Wesentlichen folgende städtebauliche Ziele zugrunde:

- Intensivierung und Aufwertung der Nutzung im Bereich der privaten Flächen, wobei auch ein hoher Wohnungsanteil entstehen kann
- Erzielung einer städtebaulich verträglichen Einbindung der im Plangebiet möglichen baulichen Entwicklungen in die umliegenden Strukturen, unter Berücksichtigung der Wohnbebauung nördlich der Walter-Flex-Straße.

- Bildung eines großzügigen Freiraums von hoher Qualität mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten auf der Nordseite der Römerstraße
- Stärkung und Fortentwicklung der öffentlichen Räume im Sinne einer qualitätvollen Stadtgestaltung unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Anforderungen an den Straßenraum.
- Anpassung des Plangebiets an die aktuelle Baunutzungsverordnung 1990 (BauNVO) unter Berücksichtigung der im April 2011 beschlossenen Vergnügungsstättenkonzeption. Die Vergnügungsstättenkonzeption stellt eine Empfehlung für ggf. erforderliche Änderungen bzw. Ergänzungen des gültigen Planungsrechtes (Bebauungspläne) dar und findet in diesem zentralen städtischen Bereich Anwendung
- Verbesserung der Verkehrssituation in der Römerstraße durch die Anlage von beidseitigen Radfahrstreifen, Verbesserung der Gehwegsituation auf der Nordseite der Römerstraße.

3 BESCHREIBUNG DES PLANGEBIETS

3.1 Lage und räumlicher Geltungsbereich

Der Planbereich liegt im Stadtzentrum von Leonberg und umfasst das Gebiet nördlich der Römerstraße bis zur Walter-Flex-Straße einschließlich des Straßenkörpers der Römerstraße. Den westlichen Abschluss des Gebiets bildet die Eltinger Straße (B 295). Das Gebäude Eltinger Straße 61 – LEO 2 000 – ist Teil des neuen Bebauungsplangebietes. Im Osten wird das Plangebiet durch das Grundstück Römerstraße 109 begrenzt. Die Größe des Plangebiets beträgt ca. 1,32 ha.

Die genaue Abgrenzung und Lage des Geltungsbereichs ist aus dem zeichnerischen Teil des Bebauungsplans ersichtlich.

3.2 Bestand innerhalb und außerhalb des Plangebiets

Die Leonberger Stadtmitte entstand in den 1970er Jahren durch das „Zusammenwachsen“ der historischen Kernstadt mit der Ortslage Eltingen. Als Abbild der zeitlichen Epochen findet man sehr heterogene Bebauung mit einer unterschiedlichen Maßstäblichkeit und vielfältige Nutzungen vor. In den letzten Jahren wurden teils durch private, teils durch städtische Maßnahmen das architektonische und städtebauliche Bild entscheidend verbessert und aufgewertet. Hierzu zählen unter anderem der Neubau der Römergalerie mit einer Neugestaltung der Vorplatzbereiche entlang der Eltinger- und Römerstraße sowie der Bereich der Leonberger Straße zwischen Römerstraße und Brennerstraße. Mit der Aufwertung der innerstädtischen Lage wurde der Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort im Zentrum der Stadt sukzessive gestärkt.

Das Plangebiet und sein Umfeld sind hinsichtlich der Nutzungen und der Grundstücksausnutzung sehr heterogen strukturiert: im Westen begrenzt das bis zu acht Geschosse umfassende Gebäude ‚LEO 2 000’ das Plangebiet. Innerhalb des Plangebiets befinden sich außerdem auf einem fast 25 m tiefen Streifen entlang der Römerstraße oberirdische Parkierungsflächen, die weitgehend vollversiegelt sind. Im westlichsten Abschnitt dieses Bereichs liegt zudem die Zufahrt zu einer Tiefgarage für das LEO 2 000. In Richtung Norden, entlang der Walter-Flex-Straße, schließen 3 große Grundstücke an, zwei dieser Grundstücke sind mit ein- bis zweigeschossigen Einfamilienhäusern bebaut. Die Grundstücke entlang der Walter-Flex-Straße weisen größere Strauch- und Baumbestände auf. Diese Bebauungsstruktur setzt sich nördlich des Plangebiets weiter fort. Südlich der Römerstraße grenzt an das Plangebiet das LEO-Center und ein Parkhaus mit vier oberirdischen Parkebenen an; im weiteren Umfeld sind Baukörper mit bis zu 21 Geschossen vorzufinden. Östlich des Plangebiets befindet sich ein zur Römerstraße ausgerichteter viergeschossiger Baukörper mit Geschäfts- und Büronutzungen.

3.3 Verkehrssituation

Das Plangebiet liegt nordöstlich des Neuköllner Platzes am Schnittpunkt der Eltinger Straße als Nord-Süd-Achse in Verbindung mit der Leonberger Straße und der Römerstraße als Ost-West-Achse. Beide Straße sind stark belastet, die Eltinger Straße mit rund 19.500 KFZ/24h und die Römerstraße mit rund 14.000 KFZ/24h westlich der Neuköllner Straße und rund 14.500 KFZ/24h. Die

Eltinger Straße (noch B 295) und die Römerstraße sind Hauptverkehrsstraßen mit jeweils mehreren Fahrspuren. Die Walter-Flex-Straße als Stichstraße hat nur eine untergeordnete Verkehrsfunktion und dient lediglich der Erschließung der angrenzenden Wohngrundstücke.

Entlang der Römer- und Eltinger Straße sind in weiten Teilen beidseits Gehwege vorhanden. Sowohl im Kreuzungsbereich Eltinger- / Römerstraße als auch Römer- / Neuköllner Straße befinden sich Fußgängerübergänge.

Das südlich angrenzende LEO-Center ist derzeit durch eine Fußgängerbrücke mit dem Leo 2 000 verbunden.

3.4 Ver- und Entsorgung

Die Versorgung des Plangebiets mit Gas, Wasser und Strom ist über das bestehende Leitungsnetz gesichert. Das Gleiche gilt für die Abwasserentsorgung. Der altersbedingte Austausch städtischer Leitungen in der Römerstraße steht an.

3.5 Altlasten

Aufgrund benachbarter Schadensfälle und Altlasten (außerhalb des Plangebietes) können Grundwasserverunreinigungen mit LHKW, BTEX und MZTBE nicht ausgeschlossen werden. Für Maßnahmen, die in das Grundwasser eingreifen, ist dies zu beachten.

4 ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN / BESTEHENDE RECHTSVERHÄLTNISSE

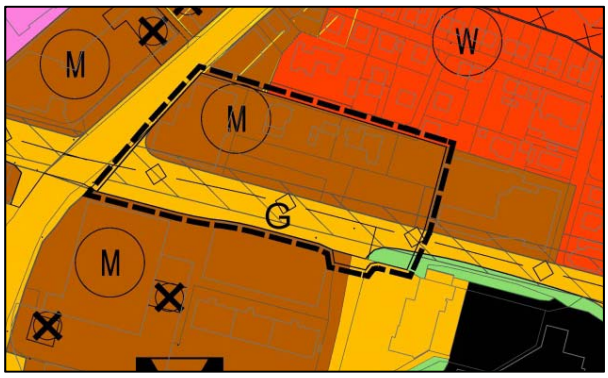
4.1 Regionalplan

Im Regionalplan von 2009 ist das Plangebiet als bestehende größere Siedlungsfläche Wohnen und Mischgebiet (überwiegend) dargestellt.

Weiter befindet sich das Plangebiet innerhalb des Standorts für zentrenrelevante Einzelhandelsgroßprojekte, der sich von der historischen Altstadt bis zum neuen Stadtzentrum und bis zum Bahnhof (einschließlich der westlich unmittelbar angrenzender Flächen) erstreckt. Damit entspricht das Vorhaben den Zielsetzungen des Regionalplans.

4.2 Flächennutzungsplan

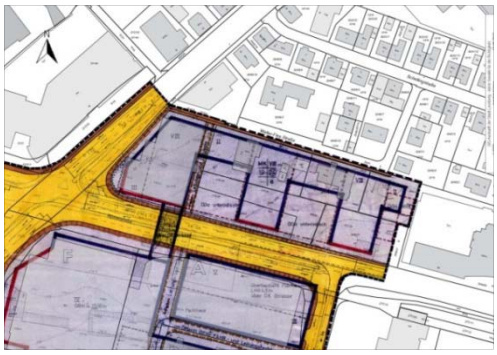
Das Plangebiet ist im rechtswirksamen Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan „Leonberg 2020“ der Stadt Leonberg vom 13.07.2006 als „gemischte Baufläche“ dargestellt. Der künftige Bebauungsplan ist damit gemäß § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.



Ausschnitt aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan „Leonberg 2020“

4.3 Bestehende Bebauungspläne

Der seit 1972 rechtskräftige Bebauungsplan „Stadtmitte, Teil 1“ weist für den Bereich Kerngebiet gemäß § 7 Baunutzungsverordnung (BauNVO) 1968 aus. Dieses dient vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft und Verwaltung. Neben Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter sind in dem maßgeblichen Bereich nördlich der Römerstraße ab dem ersten Obergeschoss sonstige Wohnungen nach § 7 (3) Nr.2 BauNVO 1968 zulässig. Das Maß der baulichen Nutzung ist mit acht Vollgeschossen als Höchstmaß sowie mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 und einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 2,4 definiert.



Bebauungsplan „Stadtmitte, Teil 1“ mit aktueller Bebauung

Zur Römerstraße werden die überbaubaren Grundstücksflächen mit Baulinien festgesetzt, die gegenüber dem Straßenkörper (heutiger Fahrbahnrand der Römerstraße) um ca. 5 m zurückversetzt sind, wohingegen die übrigen Flächen der vorgesehenen und nach Norden hin geschlossenen, kammartigen Baukörperstruktur durch Baugrenzen bestimmt sind. Durch Festsetzungen zur Bauweise sind die Gebäudekörper in Form einer geschlossenen Bauweise zu errichten.

Trotz der Lage im unmittelbaren Stadtzentrum von Leonberg ist im Plangebiet bislang eine bauliche Neuentwicklung nur im Westteil des Plangebiets – „LEO 2 000“ – erfolgt. Im Anschluss an das LEO 2 000 bis zur östlich angrenzenden Volksbank (Römerstraße 109) werden die Grundstücke entlang der Römerstraße als Parkplatz genutzt und sind auf Grund der großflächig angelegten Parkierungsfläche städtebaulich nicht sehr attraktiv. Entlang der Walter-Flex-Straße befinden sich heute noch 2 ältere Wohngebäude mit großer Gartennutzung.

4.4 Wasserrecht

Heilquellenschutzgebiet „Stuttgart-Bad Cannstatt – Stuttgart-Berg
Das Plangebiet liegt innerhalb der Außenzone des rechtskräftigen Heilquellenschutzgebietes zum Schutz der staatlich anerkannten Heilquellen in Stuttgart-Bad Cannstatt und Stuttgart-Berg. Die Rechtsverordnung vom 11.06.2002 ist zu beachten.

5 PLANERISCHE KONZEPTION UND FESTSETZUNGEN

Vorbemerkung

Die Fläche zwischen LEO 2 000 und Volksbank war bereits mehrfach Anlass zu einer Bebauungsplanänderung des rechtskräftigen Bebauungsplanes „Stadtmitte, Teil 1“ aus dem Jahr 1972. Im Februar 2008 wurde eine Bebauungsplanänderung für den Bereich zwischen Eltinger- / Römer- / Walter-Flex-Straße / Volksbank beschlossen, mit dem Ziel einer Neuordnung des Areals entsprechend den städtebaulichen Zielvorstellungen und Entwicklungsmöglichkeiten. Damit sollte eine nachhaltige Aufwertung und Stärkung des Stadtzentrums als Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Wohnstandorts erreicht werden. Die städtebauliche Konzeption sah die Ansiedlung eines Einkaufszentrums für Fachmärkte und Flächen für ein Fitness-Zentrum vor. Dieses Vorhaben wurde vom Vorhabenträger nicht zu Ende geführt.

Das Bebauungsplanverfahren wurde im September 2012 aufgehoben und ein neuer Aufstellungsbeschluss gefasst. Nunmehr war beabsichtigt auf einem großen Teil der Fläche, zwischen LEO 2 000 und Volksbank, eine Einrichtung für betreute Seniorenwohnungen mit unterstützenden Leistungen durch einen Vorhabenträger zu realisieren. Die frühzeitige Beteiligung wurde im Sommer 2013 durchgeführt und die notwendigen Fachgutachten erstellt.

Im Sommer 2015 wurde der Stadt vom Vorhabenträger ein neuer städtebaulicher Entwurf vorgelegt und dieser im Dezember 2015 vom Ausschuss gebilligt. Dieser Entwurf sieht nun neben gewerblichen Büronutzungen, einer Tagespflegeeinrichtung und einigen Seniorenwohnungen vor-

wiegend Wohnungen in den oberen Geschossen vor. Da sich die neuen Baukörper vom vorherigen Entwurf erheblich unterscheiden, wurden die bereits vorliegenden Fachgutachten aktualisiert.

Der nun vorliegende Bebauungsplanentwurf besteht, neben den öffentlichen Verkehrsflächen, aus 2 unterschiedlichen Baugebieten:

5.1 Westliches Plangebiet – Kerngebiet (MK)

Der westliche Teil des Plangebietes soll weiterhin als Kerngebiet ausgewiesen werden und ist mit dem LEO 2 000, ein über 30 m hohes Wohn- und Geschäftshaus, stark verdichtet. Hier ist in absehbarer Zeit keine Änderung der baulichen Substanz anzunehmen. In den unteren Geschossen des LEO 2 000 befinden sich neben Geschäften auch mehrere Spielhallen. Die vermehrte Ansiedlung von Vergnügungsstätten hat im LEO 2 000 Leerstände in Teilen des Gebäudes zur Folge. Der Bebauungsplan berücksichtigt diese Situation und trifft Festsetzungen, die der Zielsetzung der „Vergnügungsstättenkonzeption Stadt Leonberg“ aus dem Jahr 2011 entspricht. Wegen dieses städtebaulichen Missstands ist das Grundstück an der Eltinger Straße mit in das Plangebiet einbezogen worden, damit ein weiterer trading down Effekt aufgehalten werden kann.

5.2 Östliches Plangebiet – Mischgebiet (MI)

Anstelle des bisher ausgewiesenen Kerngebiets (MK) wird der östliche Planbereich nun als Mischgebiet (MI) festgesetzt.

Der städtebauliche Entwurf nimmt die Struktur der Volksbank auf und führt diese in drei Baukörpern (5 Geschosse mit zusätzlich zurückgesetztem Dachgeschoss) zur Römerstraße hin gegliedert fort. Das zur Volksbank direkt anschließende Gebäude nimmt die Höhe der Bank auf und schafft damit einen kontinuierlichen Abschluss zur Römerstraße.

Zur kleinteilig strukturierten nördlichen Grundstücksseite (Walter-Flex-Straße) hin entstehen 4 Häuser (3 – 4 geschossig), die durch die rundlichen Ausformungen eine zeitgemäße, eigenständige Architektursprache sprechen. Zudem werden die verbleibenden Zwischenbereiche aufgeweitet. Sie gliedern sich harmonisch in das nördlich angrenzende durchgrünte Stadtgebiet.

Im Zusammenhang mit der geplanten Umgestaltung der Römerstraße entsteht eine gut proportionierte Vorzone zu den Gebäuden an der Römerstraße, in denen im EG und im 1. OG gewerbliche Nutzungen vorgesehen sind.

Das Gebiet wird durch eine zweigeschossige Tiefgarage, die der natürlichen Topographie im Durchgangsbereich des Quartiersplatzes folgt, unterlegt. So können Tiefgaragen- und Nebenbereiche, die über Treppen- und Aufzugskerne barrierefrei mit den Nutzungseinheiten verbunden sind, entstehen. Die zentrale Einfahrt erfolgt auf Höhe des Kreuzungsbereiches der Neuköllner Straße. Vom zweiten Tiefgaragengeschoss gelangt man über eine Rampe zum Tiefgaragenbereich des LEO 2 000. Die Erschließung der Tiefgarage des LEO 2 000 erfolgt somit über dieselbe zentrale Einfahrt.

Mit dem neuen Entwurf besteht nun im Zuge der Änderung des Bebauungsplans, die Chance, einen Übergang vom zentralen Bereich an der Kreuzung von Leonberger- / Eltinger- und Römerstraße mit den prägenden städtebaulichen Dominanten von LEO-Center, Römergalerie sowie „LEO 2 000“ zu den nördlich und östlich angrenzenden Wohnquartieren zu schaffen. Dieses soll durch eine Anpassung der Ausnutzbarkeit der Grundstücksflächen im Sinne einer städtebaulich verträglichen Entwicklung und Maßstäblichkeit erfolgen.

5.3 Erschließung

Über die Römerstraße wird das Plangebiet erschlossen. Die Walter-Flex-Straße, eine Stichstraße, kann wegen ihrer geringen Breite nicht zur Erschließung des Plangebietes genutzt werden. Eine verkehrliche Anbindung des LEO 2 000 an die Eltinger Straße ist auf Grund der Nähe zum Kreuzungsbereich Römer- / Eltinger- / Leonberger Straße aus verkehrlichen Gründen nicht möglich.

Die Haupterschließung des Innenbereiches des Plangebietes erfolgt ausschließlich über die Römerstraße, im Kreuzungsbereich Römer- / Neuköllner Straße. An dieser Stelle wird die Zu- und

Ausfahrt der Tiefgarage in allen Richtungen realisiert. Die vorhandenen Tiefgaragenstellplätze des LEO 2 000 werden über die geplante 2-geschossige Tiefgarage des Neubauvorhabens an die Römerstraße angebunden.

Eine verkehrlich untergeordnete „Notanlieferung“ ist zwischen dem LEO 2 000 und dem geplanten Neubauten vorgesehen.

Bedingt durch die Zunahme des durch das Bauvorhaben verursachten Verkehrs ist die Umgestaltung des Kreuzungsbereiches Römerstraße / Neuköllner Straße einschließlich Zu- und Ausfahrt zum geplanten Bauvorhaben geplant.

Von der Eltinger Straße und der Walter-Flex-Straße erfolgt keine Zu- oder Abfahrt zu den Baugrundstücken im Plangebiet

5.4 Fachgutachten

Grundlage für den vorliegenden Bebauungsplanentwurfes waren die Fachgutachten zum Entwurf aus dem Jahren 2012 / 2013. Für den neuen städtebaulichen Entwurf wurden aktualisierte Stellungnahmen von den Fachbüros ausgearbeitet.

5.4.1 Verkehrsgutachten

Da das Vorhaben im östlichen Teil des Plangebietes direkt an der Römerstraße, einer der wichtigen innerstädtischen Hauptverkehrsstraße, liegt und über diese erschlossen werden soll, wurden die verkehrlichen Auswirkungen durch ein Verkehrsgutachten überprüft.

Im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit kommt das Gutachten 2012 zu folgendem Ergebnis: *„Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass der zusätzliche Verkehr … die Qualität des Verkehrsablaufs am Knotenpunkt Römerstraße / Neuköllner Straße / Zufahrt Tiefgarage nur unwesentlich beeinflusst und zu keiner Überschreitung von Zumutbarkeitsgrenzen in den Wartezeiten führt.“*

Im Einzelnen wird auf das „Bauvorhaben betreutes Seniorenwohnen mit unterstützenden Leistungen am Stadtpark in Leonberg – Verkehrsgutachten“, MAP, Prof. Maurmaier + Partner, Stuttgart, März 2012 verwiesen.

Der Ergebnisbericht der aktualisierten verkehrstechnischen Untersuchung zum Ausbau der Römerstraße / Neuköllner Platz bis östlich Neuköllner Straße vom April 2016 kommt zu dem Ergebnis:

„Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtung verdeutlichen, dass beide signalisierten Knotenpunkte K6 (Neuköllner Platz / Römerstraße) und K 31 (Römerstraße / Neuköllner Straße) den Verkehr mit mindestens der Qualitätsstufe D nach HBS abwickeln können. Die sich in diesem Zusammenhang ausbildenden maximalen Rückstaulängen gehen im Allgemeinen nicht über die verfügbaren Aufstellbereiche hinaus bzw. überstauen benachbarte Knotenpunkte.“ (HBS =Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2001 (*HBS 2001)*).

Ergebnisbericht der verkehrstechnischen Untersuchung zum Ausbau der Römerstraße / Neuköllner Platz bis östlich Neuköllner Straße, Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Aalen / Stuttgart, April 2016

5.4.2 Verschattungsgutachten

Beeinträchtigung der Sonneneinstrahlung durch geplante Bebauung an der Römerstraße in Leonberg

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit (Bebauungsplanverfahren 2012) wurden Befürchtungen geäußert, dass die geplante Bebauung zu einer unzulässigen Verschattung der nördlich angrenzenden Wohnbebauung führt. Aus diesem Grund wurde ein „Verschattungsgutachten“ 2013 in Auftrag gegeben. Dabei legten die Gutachter besonderes Augenmerk auf das direkt angrenzende Wohngebäude Walter-Flex-Straße 3, an diesem Gebäude waren die Auswirkungen der geplanten Gebäude am Deutlichsten festzustellen.

Das Zwischenergebnis des Gutachtens führte zu Änderungen des Entwurfs, die Höhenabwicklungen auf der Nordseite wurden geändert.

Abschließend kamen die Gutachter 2014 nach Überprüfung der 6 Standorte und der geänderten Planung (angepasster Planfall“) zu folgendem Ergebnis:

„Die DIN 5034 (2011) 'Tageslicht in Innenräumen' gibt Richtwerte über die minimal erforderliche tägliche Sonnenscheindauer von Aufenthaltsräumen an; diese sind eine mindestens einstündige mögliche Sonnenscheindauer am 17.1 und eine mindestens 4 stündige Sonnenscheindauer an den Tag- und Nachtgleichen (21.03. bzw. 23.09.).“

„Damit ist festzuhalten, dass entsprechend den baulichen Gegebenheiten für den Bestand im Hinblick auf die Besonnung an den betrachteten Fenstern der umliegenden Gebäude die Orientierungswerte der DIN 5034 für die mögliche Sonnenscheindauer an ausgewählten Stichtagen eingehalten wird. Die vom Investor vorgesehene Planung führt dort im Winter und teilweise im Frühjahr und Herbst (Tag- und Nachtgleiche) zu deutlichen Einschränkungen und zur Nichteinhaltung der Orientierungswerte. Der angepasste Planfall für das östliche Teilgebäude führt zu einer geringeren Einschränkung und zur Einhaltung des Orientierungswertes an den Tag- und Nachtgleichen.“

Im Einzelnen wird auf das Gutachten „Beeinträchtigung der Sonneneinstrahlung durch geplante Bebauung an der Römerstraße in Leonberg“, Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG vom Januar 2014 verwiesen.

Da der nun aktuell vorliegende Entwurf des Investors sich deutlich vom bisherigen Entwurf unterscheidet, wurde auch zu diesem Themenkomplex eine ergänzende Stellungnahme des Fachbüros eingeholt. Die Gutachter stellen fest:

„Insgesamt ist festzustellen, dass die aktuelle bauliche Planung hinsichtlich der Auswirkung auf die mögliche Besonnungsdauer an dem Gebäude Walter-Flex-Straße 3 dem bislang „angepassten Planfall“ der Ausarbeitung 2014 ähnelt. Im ersten Obergeschoss werden die Orientierungswerte der DIN 5034 (2011) für die mögliche Sonnenscheindauer an den ausgewählten Stichtagen eingehalten. Im Erdgeschoss werden sie für die Tag- und Nachtgleiche eingehalten.“

Siehe: Bebauungsplan „Stadtmitte Teil 1 – 2. Änderung – nördlich der Römerstraße in Leonberg, Fachliche Aussagen zu den Themenkomplexen Besonnung und Luftschadstoffe“, Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG vom Mai 2016.

5.4.3 Luftschadstoffgutachten

Luftschadstoffgutachten zum Bebauungsplan „Stadtmitte Teil 1 – 2. Änderung – nördlich der Römerstraße“ in Leonberg

Da im Plangebiet auch weiterhin Wohnnutzungen zulässig sein werden und sich im Norden ein Wohngebiet anschließt, wurde bereits 2014 ein entsprechendes Luftschadstoffgutachten einschließlich Windfeldberechnungen in Auftrag gegeben, dass zu folgendem Ergebnis gekommen ist:

„Der NO_2-Grenzwert von 40 µg/m³ im Jahresmittel zum Schutz der menschlichen Gesundheit wird im Prognosenullfall und im Planfall an einigen Bereichen der Randbebauung entlang der Eltinger Straße erreicht und gering überschritten, wobei dort im Planfall gegenüber dem Prognosenullfall keine wesentlichen Änderungen prognostiziert sind. In überwiegenden Bereichen der Randbebauung der Hauptverkehrsstraßen im Betrachtungsgebiet wird der $_{NO2}$-Grenzwert nicht erreicht und nicht überschritten. An den von den Hauptverkehrsstraßen mit größerem Abstand gelegenen Gebäuden sind im Prognosenullfall und im Planfall überwiegend NO_2-Immissionen unter 32 µg/m³ berechnet. An der geplanten Bebauung wird auch an der zur Römerstraße orientierten Gebäudeseite bei NO_2-Immissionen zwischen 32 µg/m³ und 36 µg/m³ der Grenzwert nicht erreicht und nicht überschritten.

Aus lufthygienischer Sicht sind die Planungen bezogen auf die Beurteilungswerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit nicht abzulehnen; sie führen nicht zu zusätzlichen Kon-

flikten mit den Beurteilungswerten an bestehenden und geplanten sensiblen Nutzungen.“

Im Einzelnen wird auf das „Luftschadstoffgutachten zum Bebauungsplan „Stadtmitte Teil 1 – 2. Änderung – nördlich der Römerstraße“ in Leonberg, Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG vom Juni 2014 mit der Ergänzung Juli 2014 verwiesen.

Für die aktualisierte und modifizierte Planung der Baukörper, die sich deutlich vom bisherigen Entwurf 2014 unterscheiden, wurde eine erneute Stellungnahme eingeholt.

„Aus den Ergebnisdarstellungen des bisherigen Gutachtens ist abzulesen, dass an der geplanten Bebauung in der Römerstraße NO_2-Immissionen bis ca. 34 µg/m³ berechnet waren; an den Durchgängen zur benachbarten Bebauung zeigen die Berechnungen Verringerungen der NO_2-Immissionen mit zunehmendem Abstand zur Römerstraße. An der nördlich folgenden bestehenden Bebauung waren NO_2-Immissionen bis 30 µg/m³ berechnet.

Übertragen auf die aktuelle Planung ist zu erwarten, dass weder an der geplanten Bebauung entlang der Römerstraße noch an der nördlich folgenden Bebauung deutlich unterschiedliche NO2-Immissionen abzuleiten sind. Der NO_2-Grenzwert von 40 µg/m³ im Jahresmittel wird dort deutlich nicht erreicht und überschritten. Gegenüber den bisherigen Planungen sind mit der aktualisierten Planung keine wesentlichen Unterscheide der NO_2-Immissionen in Relation zum Grenzwert zu erwarten.“

Siehe „Fachliche Aussagen zu den Themenkomplexen Besonnung und Luftschadstoffe zum Bebauungsplan „Stadtmitte Teil 1 – 2. Änderung – nördlich der Römerstraße“ in Leonberg“, Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG vom Mai 2016.

5.4.4 Lärmgutachten

Da auf das Plangebiet Geräuschimmissionen aus Verkehrslärm durch die unmittelbar angrenzenden Straßen sowie vom südlich der Römerstraße gelegenem Einkaufszentrum, einschließlich zugeordnetem Parkhaus, und der Zufahrt zur geplanten Tiefgarage wirken, war es erforderlich, die neue Immissionssituation durch Verkehrslärm, die aufgrund des Bauvorhabens zu erwarten ist, zu ermitteln und hinsichtlich der schalltechnischen Anforderungen für den Städtebau (DIN 18005-1) zu beurteilen.

Es wurden Lärmgutachten für das Gebäude LEO 2 000 und für das geplante Bauvorhaben östlich des LEO 2 000 erstellt. Zusätzlich wurden die Geräuscheinwirkungen im Plangebiet bei freier Schallausbreitung ermittelt (Lärmpegelbereiche).

Da aktive Maßnahmen (Lärmschutzwände) im Plangebiet aufgrund der geringen Abstände zu den Straßenverkehrswegen aus städtebaulichen Gründen nicht errichtet werden können, empfehlen die Gutachter den Schallschutz im Bebauungsplan durch ergänzende passive Schutzmaßnahmen zu gewährleisten. *„Mittels entsprechender textlicher Festsetzungen zum passiven Schallschutz im Bebauungsplan wird sichergestellt, dass in schutzbedürftigen Räumen, die dem nicht nur vorübergehenden Aufenthalt ihrer Bewohner oder Nutzer dienen, gesunde Wohnverhältnisse geschaffen werden.“* Die entsprechende Formulierung ist in den Textteil des Bebauungsplans aufgenommen.

Im Einzelnen wird auf die „Schalltechnische Untersuchung – Prüfung der Belange des Schallimmissionsschutzes im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens für das vorhandene Wohn- und Geschäftshaus LEO 2 000“ vom Juli 2014, der schalltechnischen Untersuchung für das Neubauvorhaben östlich des LEO 2 000 vom Juli 2016 und dem Nachtrag zur Schalltechnischen Untersuchung vom September 2014 des Fachbüros Fritz Beratende Ingenieure VBI GmbH verwiesen.

6 PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

6.1 Art der baulichen Nutzung

Die im Flächennutzungsplan ausgewiesenen „gemischten Bauflächen“ werden entsprechend ihrer Eigenart bzw. der angestrebten Nutzung als „Kerngebiet“ (MK) und „Mischgebiet“ (MI) nach BauNVO festgesetzt. Der westliche Teil des Plangebietes mit dem LEO 2 000 wird als Kerngebiet mit Nutzungen nach § 7 Abs. 2 BauNVO ausgewiesen, da die unmittelbare Nachbarschaft bereits

eine ausgeprägte kerngebietstypische Nutzung aufweist. Die Festsetzung „Kerngebiet“ entspricht damit dem bisherigen Bebauungsplan aus dem Jahr 1968.

Kerngebiet (MK)

Die nachfolgenden Bestimmungen / Festsetzungen gelten für das Kerngebiet:

Die Nutzungen nach § 7 Abs. 2 Satz 1 – 4 BauNVO, mit Ausnahme der Vergnügungsstätten sind allgemein zulässig. Um in den Kernzonen den Charakter der reinen geschäftlichen Nutzung zu mindern und um dieses Gebiet auch außerhalb der Geschäftszeiten zu beleben, ist die Wohnnutzung nicht nur auf privilegierte Wohnungen beschränkt. Ab dem 1. Obergeschoss sind deshalb sonstige Wohnungen zugelassen, die das Wohnen für jedermann vorsehen und dazu dienen sollen, Wohnen und Arbeiten in einem verträglichen Miteinander zu verwirklichen. Diese Verbindung der Nutzungen ist auch in der Nachbarschaft realisiert, so dass diese Nutzungen im Kerngebiet dieses Bebauungsplanes erweitert werden. Diese Nutzungen bzw. Anlagen sind gerade in den Stadtzentren gewünscht und prägen das Erscheinungsbild der zentralen Stadtlagen. Das Nebeneinander von Handel, zentralen Einrichtungen und Wohnen ist in dieser zentralen Lage gewünscht und wird weiterhin gefördert. Bereits der bisherige rechtskräftige Bebauungsplan verfolgte dieses Ziel.

Städtebaulich fügen sich in diesen Bereich Tankstellen, die im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen stehen, nicht ein, ebenso kann ein derartige Anlage im Kreuzungsbereich zweier bedeutender Straßen aus verkehrlicher sicht nicht befürwortet werden.

Vergnügungsstätten nach § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO nur in den Untergeschossen zulässig.

Die Beschränkung bzw. der Ausschluss dieser Nutzung erfolgt auf Grundlage der vom Gemeinderat beschlossenen „Vergnügungsstättenkonzeption Stadt Leonberg“ vom März 2011. Grundlage für die Regelung ist die „Einzelhandelskonzeption für die Große Kreisstadt Leonberg“, denn nach Einschätzung der CIMA Stadtmarketing GmbH dürfte der Standort Eltinger Straße 61 (LEO 2 000) aufgrund des baulichen Zustands und der schwierigen Grundrisszuschnitte für attraktive Einzelhandelsnutzungen wenig interessant sein. Eine Folge sind Leerstände in Teilen der Liegenschaft, was in der Vergangenheit zu einer vermehrten Ansiedlung von Vergnügungsstätten führte. Die differenzierte Festlegung folgt aus der Umsetzung der „Vergnügungsstättenkonzeption Leonberg“ vom März 2011, um eine Verdrängung von Geschäftsflächen geringerer Mietzahlungsfähigkeit und die negativen Auswirkungen auf Wohn- und Einkaufsumfeld zu vermeiden.

Vergnügungsstättenkonzeption

*„Insgesamt verfügt das Leo 2 000 (Stand Dezember 2010) über **fünf Spielhallen** mit insgesamt **69 Geldspielgeräten** auf einer Gesamtfläche von ca. 865 m². Es handelt sich somit um eine **signifikante Agglomeration**, der… beschriebene „**Trading-Down-Effekt“ ist bereits in vollem Gange**. Um einer weiteren Konzentration von Vergnügungsstätten im Leo 2 000 und damit einhergehenden trading-down-Effekten entgegen zu treten, sollte die Ansiedlung weiterer Vergnügungsstätten vermieden werden. Funktional und städtebaulich relevant sind für die Einzelhandelsnutzung insbesondere die Erd- und die 1. Obergeschosslagen. Zum Schutz der Wohn- und Dienstleistungsnutzungen in den darüber liegenden Obergeschossen (ab 2. OG) wird die Zulässigkeit von Vergnügungsstätten ebenfalls ausgeschlossen. Die Zulässigkeit von kerngebietstypischen Vergnügungsstätten soll demnach auf die Untergeschosslage beschränkt werden.“* (Vergnügungsstättenkonzeption Stadt Leonberg, März 2011).

Die bereits vorhandenen Vergnügungsstätten im LEO 2 000 genießen Bestandsschutz. Bauliche Veränderungen und / oder Nutzungsänderungen, die über den reinen Bestandserhalt hinausgehen, werden auf der Grundlage dieser Konzeption von der Baurechtsbehörde auf ihre Genehmigungsfähigkeit hin überprüft.

Bordelle und bordellartige Betriebe, Sexshops und vergleichbare Nutzungen sowie Diskotheken sind nicht zulässig.

Die den „Vergnügungsstätten“ zugezählten Einrichtungen sind im Plangebiet ausgeschlossen. Mit der Ansiedlung derartiger Einrichtungen geht häufig ein „trading down“ Effekt des gesamten Gebietes einher, der sich auch auf die städtebauliche Qualität des Gebietes und der näheren Umgebung auswirkt. Die genannten Nutzungen sind nicht zulässig, da sie sich nicht in die Umgebung mit den vorhandenen Nutzungen einfügen und nicht zur Stärkung des Stadtzentrums beitragen. Darüber hinaus wirken sich solche Einrichtungen auch negativ auf die angrenzenden Wohngebete aus. Diesen Tendenzen gilt es planerisch und städtebaulich entgegenzuwirken. Erschwerend kommt die verkehrliche Situation hinzu, dass für derartige Einrichtungen keine direkt anfahrbaren Stellplätze vorhanden sind bzw. errichtet werden können. Das festgesetzte Zufahrtsverbot schließt dies aus.

Die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen nach § 7 Abs. 3 BauNVO sind nicht Bestandteil des Bebauungsplan und damit nicht zulässig. Die durch eine mögliche Tankstelle erzeugten zusätzlichen Belästigungen durch Verkehr, Lärm und Immissionen rechtfertigt den Ausschluss in diesem, der Neuen Stadtmitte vorbehaltenen Bereich.

Für weitere, nur ausnahmsweise zulässige Wohnungen besteht kein Bedarf.

Mischgebiet (MI)

Der östlich des Kerngebiets liegende Baugebietsteil wird einer neuen Nutzung zugeführt und als Mischgebiet ausgewiesen.

Mischgebiete dienen dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Zur Vermeidung etwaiger Nutzungskonflikte zwischen vorhandenen angrenzenden Nutzungen und zukünftigen Nutzungen sind Gartenbaubetriebe, Tankstellen und Vergnügungsstätten im Sinne des § 6 Abs. 3 BauNVO sowie Bordelle, bordellartige Betriebe und Einzelhandelsbetriebe, die Güter oder Dienstleistungen sexuellen Charakters anbieten unzulässig. Sie werden ausgeschlossen, um negative Strukturveränderungen im Quartier zu verhindern und Attraktivitätsverluste zu vermeiden (trading-down-Effekt). Sie stehen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung entgegen (Verdrängung der Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen, Beeinträchtigung des Stadt- und Straßenbildes) und sind mit der künftigen Nutzungsstruktur, der Nähe zu den zentralen innerstädtischen Gemeinbedarfseinrichtungen nicht zu vereinbaren.

Mischgebietsverträgliche Vergnügungsstätten sind nicht zulässig, um Beeinträchtigungen mit der zulässigen Wohnnutzung zu verhindern. Die oft auftretenden Nutzungskonflikte werden somit planungsrechtlich nicht verschärft.

Die vorgenannten Festlegungen dienen der gegliederten Nutzungsstruktur des Standorts und dem Schutz des planungsrechtlich zulässigen Wohnens. Die attraktiven Erdgeschosszonen und die Lagen in den ersten Obergeschossen werden städtebaulich aufgewertet

6.2 Maß der baulichen Nutzung

In den einzelnen Baugebietsteilen wird das Maß der baulichen Nutzung durch die Grundflächenzahl und den maximalen Gebäudehöhen festgesetzt. Da die Baukörper durch die überbaubaren Grundstücksflächen, die zulässige Grundfläche sowie die Höhenbeschränkungen ausreichend begrenzt sind, kann auf die Festsetzung der Geschossflächenzahl verzichtet werden.

Die festgesetzten Grundflächenzahlen orientieren sich z. T. an den Obergrenzen städtebaulicher Kennziffern (§ 17 BauNVO).

Die Höhenfestsetzungen dienen der Sicherung der städtebaulichen Einfügung des Vorhabens in den umgebenden baulichen Bestand. Für die geplanten Neubauvorhaben werden Höhenfestsetzung getroffen, die vor allem Bezug zur Höhe des Gebäudes der Volksbank nehmen. Technische Dachaufbauten sowie bauliche Anlagen, die der Nutzung regenerativer Energien dienen, können ausnahmsweise die maximalen Höhen überschreiten.

Mit den differenzierten Höhenfestsetzungen innerhalb des Plangebiets wird der topografischen Situation und der Bestandsnutzung Rechnung getragen. Mit der Festsetzung der Gebäudehöhen wird das städtebaulich erforderliche Raumvolumen zur Römerstraße sichergestellt. Die Zulässig-

keit der Überschreitung der Baugrenze von unterirdischen Gebäudeteilen ist aus städtebaulicher und stadtgestalterischer Sicht verträglich.

6.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Bauweise

Entsprechend der vorhandenen Bebauung und der geplanten Neubauabsichten wird die abweichende Bauweise im Sinne der offenen Bauweise, jedoch ohne Längenbeschränkung, festgelegt.

Somit werden die Festsetzungen des bisherigen Bebauungsplans im westlichen Teil des Plangebietes (LEO 2 000) übernommen und im östlichen Teil neu festgesetzt. Die geplanten Gebäudelängen sind städtebaulich im Verhältnis zur Umgebungsbebauung (LEO-Center, Römergalerie) verträglich.

Überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden im Plangebiet durch Baugrenzen festgesetzt. Grundlage hierfür ist für den westlichen Teil, dem LEO 2 000, der rechtskräftige Bebauungsplan. Allerdings wird die westliche Baugrenze zurückgesetzt, um bei einer Änderung der baulichen Anlagen in diesem Bereich die bislang beeinträchtigte Sicht für die Verkehrsteilnehmer zu verbessern.

Die überbaubaren Flächen im östlichen Teil des Plangebietes decken die beabsichtigte Neuordnung, bzw. die neue bauliche Entwicklung ab. Die südliche Baugrenze entlang der Römerstraße setzt die Baugrenze im östlichen Teil (Volksbank) fort und läßt damit einen ausreichend dimensionierten Vorbereich zwischen Römerstraße und Neubebauung zu.

6.4 Flächen für Stellplätze und Garagen

Die Parkierung der notwendigen Stellplätze erfolgt in Tiefgaragen. Die Zu- und Abfahrt erfolgt in Höhe der Kreuzung zur Neuköllner Straße. Oberirdische Stellplätze sind nur im Bereich zwischen der Neubebauung und dem LEO 2 000 für die notwendigen Infrastruktureinrichtungen etc. zulässig.

6.5 Verkehrsflächen

Die Gliederung der öffentlichen Verkehrsfläche (Römerstraße) ist nicht bindend. Die Aufteilung der Verkehrsfläche in Gehwege, Radwege und Fahrspuren sowie möglicher Baumstandorte stellt den geplanten Straßenumbau der Römerstraße unter Berücksichtigung der Verbesserung der Gehwege und der geplanten Tiefgaragenzufahrt in Höhe der Kreuzung Neuköllner Straße / Römerstraße dar.

An der Eltinger Straße ist aufgrund des hohen Fahrzeugaufkommens und des naheliegenden Kreuzungsbereiches mit der Römerstraße aus Verkehrssicherheitsgründen das Ein- und Ausfahrtverbot zwingend erforderlich.

Die Fahrerschließung des Plangebietes erfolgt ausschließlich über die Römerstraße. Das festgesetzte Ein- und Ausfahrtsverbot in der Walter-Flex-Straße unterbindet die Fahrerschließung. Diese Maßnahme ist zum Schutz des angrenzenden Wohngebietes notwendig.

Das gleiche Ein- und Ausfahrverbot gilt auch für den Bereich an der Eltinger Straße. Dies beruht auf dem hohen Verkehrsaufkommen in der Eltinger Straße mit ca. 19.500 Fahrzeuge / Tag und der Nähe zum Kreuzungsbereich Römerstraße / Eltinger Straße.

6.6 Versorgungsflächen

Im Anschluss an den Gehweg, zwischen LEO 2 000 und der heute vorhandenen Tiefgarage ist im Untergeschoss eine Umspannstation vorhanden, die der Versorgung des Gewerbegebietes dient. Diese wird durch den Bebauungsplan gesichert. Eine Änderung ist vom betroffenen Versorgungsunternehmen nicht beabsichtigt.

6.7 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Vorkommen seltener Tier- und Pflanzenarten sind derzeit nicht bekannt. Verbotstatbestände nach § 44 Abs.1 BNatSchG (Artenschutz) sind nicht zu erwarten, vorausgesetzt die notwendigen Eingriffe in die Gehölzbestände und der Abbruch der Gebäude erfolgen außerhalb der Vegetationszeit (in der Zeit vom 01.10. bis 28.02.) und ein möglicher Verlust von Niststätten oder Quartieren geschützter Arten wird im Vorfeld (sog. “cef-Maßnahmen“) des Baugenehmigungsverfahrens durch das Anbringen von acht Nistkästen (mit unterschiedlichen Einflugöffnungen) für Singvögel und vier Fledermausquartieren ausgeglichen.

Im Einzelnen wird auf die „Artenschutzrechtliche Potenzialanalyse“ des Dipl.-Biol. Peter-Christian Quetz vom März 2012, Oktober 2013 und Januar 2016 verwiesen.

6.8 Leitungsrechte / Gehrechte

Die ausgewiesenen Flächen des Leitungsrechtes dienen der Gemeinde zur Einlegung und Haltung von Ver- und Entsorgungsleitungen und –anlagen und sind entsprechend zu belasten. Die Ausübung des Rechts darf auf Dritte übertragen werden.

Zur Sicherung des öffentlichen Charakters der Vorbereiche entlang der Straßenzüge auf der Nordseite der Römerstraße wurde ein Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt. Mit dieser Festlegung wird der zentrale Dienstleistungsstandort Römerstraße mit den wichtigen Vorzonen auch planungsrechtlich angemessen gesichert. Darüber hinaus wird erstmalig durch ein ausgewiesenes Gehrecht eine fußläufige Verbindung von der Römerstraße zum dahinterliegenden Wohngebiet an der Walter-Flex-Straße geschaffen.

Die ausgewiesenen Flächen dürfen durch Garagen und sonstigen baulichen Anlagen interhalb der Geländeoberfläche unterbaut werden. Eine angemessene Tragfähigkeit der Geschossdecken sowie die Verlegung der Ver- und Entsorgungsleitungen müssen gewährleistet sein.

6.9 Flächen für Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

Zur Vermeidung von umweltbezogenen Auswirkungen auf Menschen und seine Gesundheit wurden schalltechnische Gutachten vom Ingenieurbüro Fritz GmbH – Beratende Ingenieure – in den Jahren 2014 und 2016 durchgeführt. Es wurden die aus dem umgebenden Verkehrslärm notwendigen Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen auf das Gebiet ermittelt. Die daraus resultierenden Lärmpegelbereiche sind im Planteil entsprechend verortet und im Textteil des Bebauungsplans beschrieben. Die Lärmpegelbereiche dienen als Grundlage zur Dimensionierung des passiven Schallschutzes in Wohnräumen. Es ergeben sich im Plangebiet Lärmpegelbereiche von IV bis VI als Maximalanforderung.

Da aktive Maßnahmen (Lärmschutzwände) im Plangebiet aufgrund der geringen Abstände der Baugrenzen zu den Straßenverkehrswegen aus städtebaulichen und gestalterischen Gründen nicht errichtet werden können, wird empfohlen, den Schallschutz im Bebauungsplan durch passive Schutzmaßnahmen zu gewährleisten.“

„*Aktive Schallschutzmaßnahmen*

Die maßgebenden Geräuschimmissionen aus Verkehrslärm werden durch die unmittelbar das Plangebiet umgebenden Straßenverkehrswege verursacht.

Gemäß Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil des 4. Senats vom 22. März 2007, BVerwG 4 CN 2.06) ist es bei der Ausweisung eines neuen Wohngebiets, das durch vorhandene Verkehrswege Lärmbelastungen deutlich oberhalb der Orientierungswerte gemäß DIN 18005-1 ausgesetzt wird, nicht von vornherein abwägungsfehlerhaft, auf aktiven Lärmschutz durch Lärmschutzwälle oder –wände zu verzichten. Je nach den Umständen des Einzelfalls kann es durchaus abwägungsfehlerfrei sein, eine Minderung der Immissionen auch durch eine Kombination von passivem Schallschutz und planerische Maßnahmen zu erreichen.

Passive Schallschutzmaßnahmen

Im Falle des Neubaus oder der baulichen Veränderung von schutzwürdigen Nutzungen wird mit-

tels entsprechender Festsetzungen zum passiven Schallschutz im Bebauungsplan sichergestellt, dass in schutzbedürftigen Räumen, die dem nicht nur vorübergehenden Aufenthalt ihrer Bewohner oder Nutzer dienen, gesunde Wohnverhältnisse geschaffen werden.“

Im westlichen Planbereich, entlang der Eltinger Straße, sind aufgrund des Straßenverkehrslärms keine Wohnnutzungen zulässig, diese Bereiche entsprechen dem Lärmpegelbereich VI. Die übrigen Fassaden (Baugrenzen) des LEO 2 000 sind den Lärmpegelbereichen II bis V zuzuordnen.

In den Anhängen zu den jeweiligen Gutachten sind die erforderlichen Lärmpegelbereiche in den jeweiligen Geschossebenen dargestellt, „*wie sie sich anhand des „maßgeblichen Außenlärmpegels“ für den Tag ergeben. Diese dienen als Grundlage zur Dimensionierung des passiven Schallschutzes in Wohnräumen.“*

„Für die Gebäudefassaden, für die ein konkretes Erfordernis passiver Schallschutzmaßnahmen besteht, ist darüber hinaus zu bedenken, dass der Schallschutz beim Öffnen von Fenstern und Türen weitgehend verloren geht. Für Räume, die dem dauerhaften Aufenthalt im Nachtzeitraum dienen (Schlafräume), wird zusätzlich der Einbau schallgedämmter Lüftungselemente vorgesehen. Der Einbau solcher Lüftungselemente ist ab dem Lärmpegelbereich III empfehlenswert, ab dem Lärmpegelbereich IV zwingend erforderlich.“

Im Einzelnen wird auf die „schalltechnischen Untersuchungen“ des Ingenieurbüros Fritz GmbH vom Juli und September 2014 und August 2016 verwiesen.

6.10 Pflanzgebote

Die entlang der Walter-Flex-Straße zu pflanzenden Laubbäume bilden den Übergang von der Neubebauung zum bestehenden Wohngebiet. Zur Entwicklung von ökologischen und gestalterischen Qualitäten werden die Pflanzgebote in den Bebauungsplan übernommen.

Die Standorte der Baumpflanzungen können im Sinne der Gesamtkonzeption geringfügig von den in der Planzeichnung festgesetzten Standorten abweichen. Zur dauerhaften Sicherung der planerisch angestrebten Vegetationsstruktur im Plangebiet wird für den Fall eines unnatürlichen Abgangs oder eines altersbedingten Entfernens eine Nachpflanzfestsetzung für die planerisch festgesetzten Pflanzgebote getroffen, die einen gleichartigen Ersatz festsetzt.

7 ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN

7.1 Äußere Gestaltung baulicher Anlagen

Dachgestaltung

Die Vorschriften zur Dachform und –neigung sollen eine städtebauliche Einfügung des Plangebietes in die Nachbarschaft bewirken. Auf diese Weise soll ein verträgliches Gesamtbild des Plangebietes und der angrenzenden Bebauung entlang der Römer- und Eltinger Straße gewährleistet werden.

Aus ökologischen und kleinklimatischen Gründen sind Flachdächer in großen Teilen zu begrünen.

Fassadengestaltung

Die Regelungen hinsichtlich der Fassadengestaltung erfolgen aus städtebaulichen, architektonischen und ortgestalterischen Gründen zur Sicherung eines ansprechenden Erscheinungsbilds. Sie sind insbesondere aufgrund der exponierten Lage im Bereich Römer- / Eltinger Straße erforderlich. Die Wohnnutzungen in den Obergeschossen entlang der Römerstraße grenzen sich durch die Farbgestaltung deutlich von den darunter liegenden gewerblich genutzten Geschossen ab.

7.2 Werbeanlagen, Außenantennen, Freileitungen

Die Beschränkungen der Werbeanlagen erfolgt aus ortsgestalterischen Gründen. Ziel ist die Sicherung einer städtebaulich geordneten Situation in der Römer- und Eltinger Straße. Den Belangen des Handels im Zentrum von Leonberg (Kerngebiet und Mischgebiet) hinsichtlich Außenwerbung wird in ausreichendem Maße Rechnung getragen.

Aus gestalterischen Gründen ist pro Gebäude nur eine Antenne zulässig. Niederspannungsfreileitungen sind im gesamten Plangebiet nicht zugelassen

7.3 Weitere Festsetzungen

Die Festsetzungen zur Gestaltung der nicht überbaubaren Flächen und zu Einfriedigungen sind aus ortsgestalterischen Gründen erforderlich. Sie tragen sowohl der Lage des Plangebiets an der Römer- / Eltinger Straße als auch der im Umfeld befindlichen Wohnnutzung Rechnung.

7.4 Stellplatzverpflichtung

Die bisherigen Erfahrungen im Bereich der Kernstadt haben gezeigt, dass eine hohe Kfz-gebundene Mobilität in der Bevölkerung vorhanden ist, was eine hohe Anzahl privater Stellplätze erfordert. Zur Freihaltung des öffentlichen Straßenraums in der innerstädtischen Lage, soll die Unterbringung des ruhenden Verkehrs für die Bewohner und Nutzer auf den jeweiligen Baugrundstücken in Tiefgaragen in ausreichendem Maße sichergestellt werden. Um dies zu erreichen, wird von der Ermächtigung des § 74 Abs. 2 LBO Gebrauch gemacht und die erforderliche Stellplatzzahl pro Wohnung auf 1,5 erhöht.

Hiervon ausgenommen sind lediglich Senioren- und Altenwohnungen, sofern die DIN-Vorgaben zum barrierefreien Bauen eingehalten werden. Für diese Wohnungen gilt ein Stellplatzschlüssel von 1,0, da davon auszugehen ist, dass im Mittel der tatsächliche Stellplatzbedarf dieser Wohnungen der Anzahl der bauordnungsrechtlichen erforderlichen Stellplätzen entspricht

7.5 Abstandsflächen

Im Hinblick auf eine flächensparende Innenentwicklung werden im ausgewiesenen Mischgebiet geringere Abstandflächen festgesetzt, wobei die Belichtung und Belüftung in ausreichendem Maße gewährleistet sein muss, Gründe des Brandschutzes nicht entgegenstehen und nachbarliche Belange nicht erheblich beeinträchtigt werden.

Im Zusammenhang mit den ausgewiesenen überbaubaren Grundstücksflächen, den abgestuften Höhen der Gebäude und den signifikanten Gebäudeformen wird eine den örtlichen Verhältnissen ansprechende Gestaltung ermöglicht, wobei besonders Rücksicht auf das angrenzende Wohngebiet im Norden genommen wird.

8 DARSTELLUNG DER UMWELTBELANGE

im Rahmen des beschleunigten Verfahrens gemäß § 13 a BauGB

Der Planbereich “Stadtmitte, Teil 1 - 2. Änderung: Bereich nördlich Römerstraße“ liegt innerhalb des seit 1972 rechtskräftigen Bebauungsplans “Stadtmitte, Teil 1“ und wird hauptsächlich durch zwei Nutzungen geprägt. Auf der einen Seite die vollständig versiegelte Parkplatzfläche des “LEO 2000“, die ungefähr die Hälfte des Plangebiets einnimmt, während auf der anderen Seite Einzelhäuser mit teilweise extensiv genutzten Hausgärten und älterem Baum-, Gehölz- und Strauchbestand dominieren.

<u>Abgrenzung</u>

Der Planbereich liegt im unmittelbaren Stadtzentrum von Leonberg und umfasst das Gebiet nördlich der Römerstraße bis zur Walter-Flex-Straße einschließlich der Römerstraße selbst. Nach Osten hin wird der Planbereich durch das Grundstück Römerstraße 109 begrenzt, während den westlichen Abschluss des Gebiets die Eltinger Straße (B 295) bildet. Die Größe des Planbereichs beträgt ca. 1,32 ha. Im derzeit gültigen Flächennutzungsplan “Leonberg 2020“ ist die Fläche als “gemischte Baufläche“ dargestellt.

Arten- und Biotopschutz

Die ökologische Funktionalität des Planbereichs ist aufgrund seiner Insellage innerhalb des Stadtzentrums stark eingeschränkt. Die Bedeutung des Planbereichs für den Arten- und Biotopschutz und den Naturhaushalt ist in der Folge gering. Eine Ausnahme davon bildet lediglich die Einzelhausbebauung in der Walter-Flex-Straße mit ihrem relativ hohen Grünanteil (Hausgärten). Hier wurden im Rahmen einer artenschutzrechtlichen Potentialanalyse (Quetz, 2012) mehrere Baumhöhlen festgestellt, die sich potentiell als Niststätten für höhlenbrütende Vogelarten oder als Quartiere für Fledermäuse eignen. Aufgrund von Hinweisen aus der Bevölkerung wurden die Aussagen der artenschutzrechtlichen Potentialanalyse im Oktober 2013 (QUETZ, 2013) und in Bezug auf das vermutete Vorkommen von Eichhörnchen im Januar 2016 (QUETZ, 2016) noch einmal überprüft und den Hinweisen im Einzelnen nachgegangen. Im Ergebnis wurden die Erkenntnisse der vorangegangenen Untersuchung bestätigt, auf die Gutachten wird im Detail verwiesen.

Vorkommen seltener Tier- und Pflanzenarten sind derzeit nicht bekannt. Verbotstatbestände nach § 44 Abs.1 BNatSchG (Artenschutz) sind nicht zu erwarten, vorausgesetzt die notwendigen Eingriffe in die Gehölzbestände und der Abbruch der Gebäude erfolgen außerhalb der Vegetationszeit (in der Zeit vom 01.10. bis 28.02.) und ein möglicher Verlust von Niststätten oder Quartieren geschützter Arten wird im Vorfeld (sog. “cef-Maßnahmen“) des Baugenehmigungsverfahrens durch das Anbringen von acht Nistkästen (mit unterschiedlichen Einflugöffnungen) für Singvögel und vier Fledermausquartieren ausgeglichen.

Sonstige Schutzgebiete im Sinne einschlägiger Gesetze (z.B. FFH- Richtlinie, BNatSchG, LNatSchG, etc.) sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Ortsbild

Der Planbereich hat im Hinblick auf das Stadt- bzw. Ortsbild eine eher untergeordnete Bedeutung, auch wenn der Baum-, Gehölz- und Strauchbestand der teilweise extensiv genutzten Hausgärten für eine gewisse Auflockerung des Stadtbilds sorgt. Aufgrund der Vorbelastung (Leo 2000, Parkierungsflächen) ist davon auszugehen, dass durch die geplante Bebauung keine weitere Entwertung bzw. Beeinträchtigung des Ortsbildes erfolgt. Im Hinblick auf die Erholungsfunktion kann dem Planbereich keine besondere Bedeutung zugeordnet werden.

Wasser

Im Planbereich sind keine Oberflächengewässer vorhanden. Leonberg und damit auch das Plangebiet befindet sich weitgehend innerhalb der Außenzone des rechtskräftigen Heilquellenschutzgebietes Stuttgart – Bad Cannstatt – Berg (Verordnung RP Stuttgart vom 11.6.2002). Diese gültige Rechtsverordnung ist bei baulichen oder anderen Eingriffen zu beachten (siehe Schutzgut “Boden und Altlasten“).

Boden (und Altlasten)

Aufgrund benachbarter Schadensfälle und Altlasten außerhalb des Plangebiets (“Römergalerie“) können Grundwasserverunreinigungen mit leichtflüchtigen halogenierten Kohlenwasserstoffen (LHKW), aromatischen Kohlenwasserstoffen (BTEX) und Methyl-Tertiär-Butyl-Ether (MTBE) nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Für Maßnahmen, die in das Grundwasser eingreifen, ist dies zu beachten (siehe Schutzgut “Wasser“). Sonstige Altlasten oder altlastenverdächtige Flächen sind im Planbereich nach derzeitigem Kenntnisstand nicht vorhanden.

Aus an den Planbereich angrenzenden Bauvorhaben sind die schwierigen Baugrundverhältnisse bekannt. Im gesamten Plangebiet stehen die ausgelaugten und verstürzten Böden des Gipskeu-

pers an. Neben der geringen Tragfähigkeit besteht die Gefahr von Hohlräumen im Untergrund. Daher ist mit einem erhöhten Gründungsaufwand zu rechnen. Im Vorfeld des Bebauungsplanverfahrens wurde zur Abklärung der erforderlichen Maßnahmen empfohlen, ein Baugrundgutachten in Auftrag zu geben. Im Einzelnen wird auf dieses Gutachten verwiesen.

Im Planbereich ist im Hinblick auf den Bodenschutz von einem Standort geringer Bedeutung auszugehen, selbst die Böden in den gut durchgrünten Hausgärten sind “degradiert“ (natürlicher Aufbau gestört). Durch die geplante Bebauung wird der Boden vollständig versiegelt, so dass er seine - schon sehr stark eingeschränkten - Funktionen im Natur- und Landschaftshaushalt nicht mehr wahrnehmen kann. Dem ist die Ausnutzung des innerstädtischen Entwicklungspotentials und damit die Schonung des unverplanten Außenbereichs entgegenzustellen.

Klima

Aufgrund seiner isolierten Lage im dichtbebauten Stadtzentrum von Leonberg kann großen Teilen des Plangebiets keine für das Stadtklima begünstigende Wirkung zugeschrieben werden. Lediglich die Einzelhausbebauung in der Walter-Flex-Straße mit ihrem relativ hohen Grünanteil (Hausgärten) bildet hier eine Ausnahme - allerdings mit einer insgesamt zu geringen Wirkung. Dies wird durch eine klimaökologische Untersuchung (Lohmeyer, 2014) bestätigt, nach der auch mit Verwirklichung der Planung die für das Gebiet der Kernstadt Leonberg ortsüblichen bodennahen Windverhältnisse und bodennahen Lufttemperaturen zu erwarten sind. Im Einzelnen wird auf das Gutachten verwiesen.

Um die kleinklimatischen Verhältnisse dennoch zu verbessern, wird empfohlen, in die Festsetzungen des zu ändernden Bebauungsplans klimabegünstigende Maßnahmen wie die Begrünung von Dach- oder Fassadenflächen aufzunehmen.

Lärm und Luft

Aufgrund seiner Lage im Stadtzentrum von Leonberg war fraglich, ob die in den Gemeinschaftsvorschriften der Europäischen Union festgelegten Umweltqualitätsnormen - in Bezug auf die Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen - im Planbereich eingehalten werden können. Es wurde daher zu Beginn des Bebauungsplanverfahrens empfohlen, eine schalltechnische Überprüfung sowie ein Luftschadstoffgutachten zur geplanten Bebauung in Auftrag zu geben, um die ggfs. erforderlichen Maßnahmen festlegen zu können.

Das Gutachten zur Luftschadstoffbelastung (Lohmeyer, 2014) kommt zum Ergebnis, dass der NO_2-Grenzwert von 40 µg/m^3 (Jahresmittelwert) zum Schutz der menschlichen Gesundheit nur an einigen Bereichen der Randbebauung entlang der Eltinger Straße erreicht und gering überschritten wird, wobei dort im Planfall gegenüber dem Prognosenullfall keine wesentlichen Änderungen prognostiziert sind. In den anderen Bereichen des Plangebiets werden die Beurteilungswerte der 39. BImSchV sicher eingehalten bzw. unterschritten, so dass die Planungen nicht zu einer Verschlechterung der lufthygienischen Situation im Plangebiet führen.

Nachdem die zwischenzeitliche Überarbeitung der Planung deutliche Modifizierungen an den Baukörpern ergeben hatten, wurde eine erneute fachgutachterliche Überprüfung der Luftschadstoffsituation in Auftrag gegeben. Danach ist „a*us den Ergebnisdarstellungen des bisherigen Gutachtens abzulesen, dass an der geplanten Bebauung in der Römerstraße NO_2-Immissionen bis ca. 34 µg/m³ berechnet waren; an den Durchgängen zur benachbarten Bebauung zeigen die Berechnungen Verringerungen der NO_2-Immissionen mit zunehmendem Abstand zur Römerstraße. An der nördlich folgenden bestehenden Bebauung waren NO_2-Immissionen bis 30 µg/m³ berechnet.*

Übertragen auf die aktuelle Planung ist zu erwarten, dass weder an der geplanten Bebauung entlang der Römerstraße noch an der nördlich folgenden Bebauung deutlich unterschiedliche NO2-

Immissionen abzuleiten sind. Der NO_2-Grenzwert von 40 µg/m³ im Jahresmittel wird dort deutlich nicht erreicht und überschritten. Gegenüber den bisherigen Planungen sind mit der aktualisierten Planung keine wesentlichen Unterscheide der NO_2-Immissionen in Relation zum Grenzwert zu erwarten.“ (siehe „Fachliche Aussagen zu den Themenkomplexen Besonnung und Luftschadstoffe zum Bebauungsplan „Stadtmitte Teil 1 – 2. Änderung – nördlich der Römerstraße“ in Leonberg“, Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG vom Mai 2016). Im Einzelnen wird auf die Fachgutachten verwiesen.

In Bezug auf den Lärm kommen die schalltechnischen Gutachten (Fritz, 2014) zu dem Ergebnis, dass die maßgebenden Geräuschemissionen aus Verkehrslärm durch die unmittelbar das Plangebiet umgebenden Straßenverkehrswege verursacht werden. Die notwendigen Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und die daraus resultierenden Lärmpegelbereiche wurden ausgeschieden, entsprechend verortet und als Festsetzungen in den zu ändernden Bebauungsplan aufgenommen.

Mittels entsprechender textlicher Festsetzungen zum passiven Schallschutz im Bebauungsplan wird sichergestellt, dass in schutzbedürftigen Räumen, die dem nicht nur vorübergehenden Aufenthalt ihrer Bewohner oder Nutzer dienen, gesunde Wohnverhältnisse geschaffen werden.“

Bei passiven Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster) ist dabei zu beachten, dass für Räume, die dem dauerhaften Aufenthalt im Nachtzeitraum dienen, zusätzlich der Einbau schallgedämmter Lüftungselemente vorgesehen wird, da beim Öffnen der Schallschutzfenster der passive Lärmschutz verloren geht.

Diese Kernaussagen wurden bei der erneuten Überprüfung der Lärmsituation aufgrund der veränderten Planung vom Gutachter bestätigt. Im Detail wird auf die schalltechnischen Untersuchungen des Büro Fritz verwiesen.

9 FLÄCHENBILANZ

Flächen- und Nutzungswerte (im Geltungsbereich des Bebauungsplans):

Kerngebiet	0,21 ha	16 %
Mischgebiet	0,61 ha	46 %
Öffentliche Verkehrsflächen	0,50 ha	38 %
Geltungsbereich des Planes	1,32 ha	100 %

10 BODENORDNUNG

Bodenordnende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Die Kosten für die Erschließungsmaßnahmen im Kreuzungsbereich Römerstraße / Neuköllner Straße / Einfahrt Grundstück werden vom Investor des Bauvorhabens getragen.

11 FACHGUTACHTEN

Zur Erläuterung und Überprüfung der Planungsabsichten wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens verschiedene Gutachten erstellt:

- „Beeinträchtigung der Sonneneinstrahlung durch geplante Bebauung an der Römerstraße in Leonberg“
  Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, 76229 Karlsruhe, Januar 2014

- „Luftschadstoffgutachten zum Bebauungsplan „Stadtmitte Teil 1 – 2. Änderung – nördlich der Römerstraße“ in Leonberg
  Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, 76229 Karlsruhe, Juni/Juli 2014
- Bebauungsplan „Stadtmitte Teil 1 – 2. Änderung – nördlich der Römerstraße“ in Leonberg“, fachliche Aussagen zu den Themenkomplexen Besonnung und Luftschadstoffe
  Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, 76229 Karlsruhe, Mai 2016
- „Schalltechnische Untersuchung“
  Prüfung der Belange des Schallimmissionsschutzes im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens für das vorhandene Wohn- und Geschäftshaus „LEO 2000“
  Fritz Beratende Ingenieure VBI GmbH,64683 Einhausen, 14.07.2014
- Nachtrag zur Schalltechnischen Untersuchung
  Fritz Beratende Ingenieure VBI GmbH,64683 Einhausen, 04.09.2014
- „Schalltechnische Untersuchung“
  Prüfung der Belange des Schallimmissionsschutzes im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens
  Fritz Beratende Ingenieure VBI GmbH,64683 Einhausen, 12.07.2016
- *„Artenschutzrechtliche Potenzialanalyse“, Bauvorhaben Seniorenwohnheim Leonberg Walter-Flex-Straße / Römerstraße“*
  Peter-Christian Quetz, Dipl.-Biol., 70565 Stuttgart, März 2012
- *Ergänzende Angaben zum Artenschutz, “, Bauvorhaben Seniorenwohnheim Leonberg Walter-Flex-Straße / Römerstraße“*
  Peter-Christian Quetz, Dipl.-Biol., 70565 Stuttgart, Oktober 2013
- Bebauungsplan Leonberg Walter-Flex-Straße – Mögliches Vorkommen von Eichhörnchen
  Peter-Christian Quetz, Dipl.-Biol., 70565 Stuttgart, Januar 2016
- Baugrund- Gründungsgutachten
  Dr. H. Gerweck / S. Potthoff – Büro für angewandte Geowissenschaften, 72074 Tübingen, Juli 2015
- Ausbau der Römerstraße / Neuköllner Platz bis östlich Neuköllner Straße - Verkehrstechnische Untersuchung / Ergebnisbericht
  Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Aalen/Stuttgart, April 2016

Stadtplanungsamt

Leonberg, 19.12.2016

2016/067
öffentlich

Dezernat C
Stadtentwicklung und Umweltplanung
Stefan Rosenbauer

Bezugsvorlagen:
2009 P9, 2014 P37, 2015 P 43

Beratungsfolge	*Geplante Sitzungstermine*	*Ö / N*
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 Lärmminderung 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 Lärmminderung 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

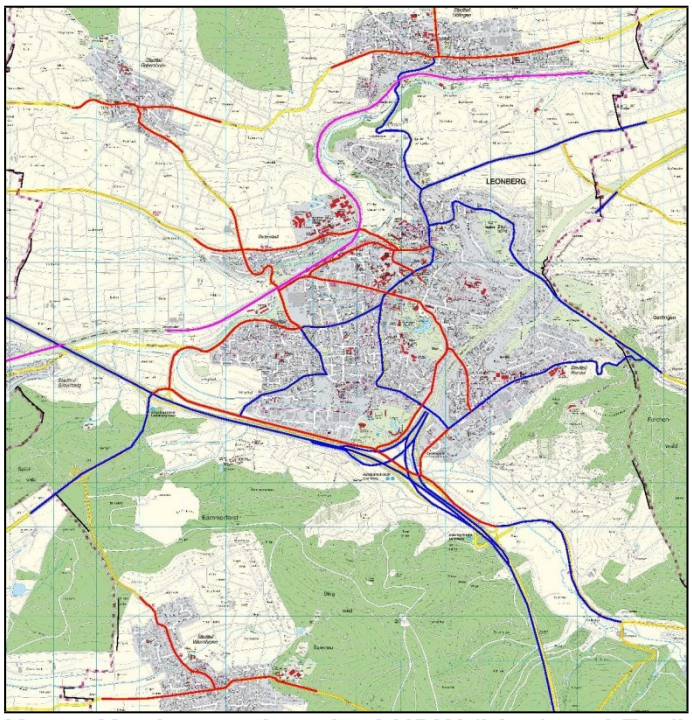
Lärmaktionsplan	**Stufe 1, 2009**	**Stufe 2, 2015**
Kfz/Tag	16.400	8.200
Züge/Tag	164	82
ursprünglich geplante Fertigstellung nach den Vorgaben des Landes	18.07.2008	18.07.2013
Beschluss des Gemeinderats über den Lärmaktionsplan Leonberg	03.03.2009	*steht noch aus*

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 <u>deutschem Recht</u> (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 <u>Tag</u>	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 <u>Nacht</u>	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)

Schienenlärm **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	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**

Schienenlärm **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	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 Lärmminderung 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 Lärmminderung 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 verzurrter 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 Lärmminderung in Leonberg

Ein Lärmminderungsprogramm 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 Lärmminderungen auch in Bereichen zu realisieren, auf die die Stadt keinen direkten Zugriff und Gestaltungsspielraum hat, empfiehlt die Verwaltung die Verabschiedung einer „Resolution zur Lärmminderung 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 Lärmminderung 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 „lärmtechnischer 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 heist 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 Parkierungsstreifen, 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 Lärmminderungsplanung 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 Lärmminderungsplan 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	Lärmminderungsplan 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	**Anwohnerin aus der Tübinger Straße im Ramtel** Betreff: Bürgerin leidet unter Lärm 24.10.2015 per E-Mail Sehr geehrter Herr Rosenbauer, ich hoffe ich bin bei Ihnen an der richtigen Stelle, ich habe Ihren Namen im Lärmaktionsplan-Entwurf gelesen. 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? Kann ich irgendetwas tun? 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). Ich war am 20.10. leider nicht im Rathaus sondern bei der Bürgerversammlung in der Ramtelkirche. Haben Sie mir einen guten Rat? Sie können meine e-Mail gerne weiterleiten an weitere zuständige Personen. Vielen Dank, mit freundlichen Grüßen	[redacted] Der dauernde Lärmteppich von der Autobahn stellt eine Belastung aller Leonberger Wohngebiete in Autobahnnähe dar. Die Jahres-durchschnittswerte des Lärms liegen allerdings weit unter den Auslö-sewerten der Lärmaktionsplanung und entsprechen nach dem Auto-bahnausbau den gesetzlichen Grundlagen. Da die Lärmwerte am angefragten Gebäude unterhalb der festgeleg-ten Auslösewerte liegen, sind hier derzeit keine konkreten Maßnah-men vorgesehen. Im Rahmen des Lärmminderungsprogramms wird sich die Stadt Leonberg für Tempolimits auf der Autobahn einsetzen	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
2	**Lokale Agenda, versch. Bürgergemeinschaften** **Lärmaktionsplan Stufe 2** 28.10.2015 Sehr geehrte Gemeinderätin, sehr geehrter Gemeinderat, 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. 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. Die Lärmaktionsplanung ist in Europa einheitlich geregelt. Zielsetzung der EU ist, ***„schädliche Auswirkungen des Lärms einschließlich Belästigung durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern“.*** Die Zielsetzung der Stadt beschränkt sich lediglich darauf, ***„die Lärmbelastung der am stärksten von Verkehrslärm und Schienenlärm betroffenen Personen zu mindern“.*** 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. Die vorgeschlagenen Maßnahmen entsprechen somit nur den Mindestvorgaben, welche auch ohne Lärmaktionsplan ohnehin eingehalten	**Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL*)*** **Lokale Agenda Gruppe Immissionen** Ewald Thoma (Sprecher) und versch. Bürgergemeinschaften 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. 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. Gegenüber der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung wurden in der vorliegenden 2. Stufe folgende Kriterien zusätzlich herangezogen: - 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)	. Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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. 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: 1. Aufstellungsbeschluss 2. Frühzeitige Bürgerbeteiligung 3. Fortgeschrittene Bürgerbeteiligung 4. Beschluss 5. Bekanntmachung 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. 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-		

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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**. 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. Mit freundlichen Grüßen		

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
3 **7**	**Anwohner aus der Unteren Burghalde** Betreff: Lärm! 30.10.2015 per E-Mail Guten Tag, im aktuellen Amtsblatt Nummer 44 der Stadt Leonberg wird über den Lärmaktionsplan der Stadt Leonberg berichtet. 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, **Mail Anwohner 11.11.2015** vielen Dank, dass Sie sich meiner Anfrage angenommen und mir eine Rückmeldung gegeben haben. 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. Insofern halte ich meinen Wunsch natürlich aufrecht, die Vorgehensweise oder wenigstens die eingesetzten Geräte zu ändern. Mit freundlichen Grüßen	[redacted] 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. Die Lärmaktionsplanung befasst sich mit den Lärmarten Straßenverkehrslärm, Bahnlärm und Fluglärm. Für die Pflege der Leonberger Friedhöfe sind städtische Friedhofsmitarbeiter, aber auch beauftragte Firmen zuständig. 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
4a	**Anwohner aus der Hauffstraße, Höfingen** Betreff: Lärmaktionsplanung 2015 06.11.2015 per E-Mail Sehr geehrte Damen und Herren, 4 Empfehlungen/Stellungnahmen zu **Bürgerbeteiligen**, Verständlichkeit und Übersichtlichkeit: 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 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 ? 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**? 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. Bitte hierzu kurz um Rückantworten. Viele Grüße	[redacted] (1) 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. 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. 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
4b	**Anwohner aus der Hauffstraße, Höfingen** Betreff: Lärmaktionsplanung 2015 / dringend!!! Erinnerung!!!! 16.11.2015 per E-Mail Geehrte Herren, 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 eingegangen Zählungen mit Zähldatum zu-DTV-Zahlen inkl. LKW Anteil einsehen für Höfingen ? Bitte hierzu dringend um Rückantworten und vollständige Informationen. Viele Grüße	[redacted] (2) 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. 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

<table>
<tr><th>Nr.</th><th>Stellungnahme</th><th>Stellungnahme der Verwaltung</th><th>Beschluss-empfehlung</th></tr>
<tr>
<td>4c</td>
<td>Anwohner aus der Hauffstraße, Höfingen

Betreff: Lärmaktionsplanung 2015 / dringend!!! Erinnerung!!!! notwendige Transparenz für Bürgerbeteiligung gefordert
18.11.2015 per E-Mail

Sehr geehrte Herren,

um für die Bürgerbeteiligung rechtzeitig die notwendige Transparenz zu sichern, fragen wir -Bürgerinitiative Verkehrsberuhigung Höfingen- nochmals offiziell die vollständigen Informationen an:

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 !!
2.) wie und wo können wir die in die Berechnung eingegangen Zählungen mit Zähldatum zu DTV-Zahlen inkl. LKW Anteil einsehen für Höfingen?

Um Benachteiligungen auszuschließen, macht es aus unserer Sicht , dass diese Transparenz für alle betroffenen Stadtgebiete in Leonberg sichergestellt wird.

Viele Grüße</td>
<td>[redacted] (3)

Siehe vorherige Stellungnahme zu den Ziffern 4a und 4b (Beispiel einer Zwischenantwort durch das Stadtplanungsamt):
Sehr geehrter Herr [redacted],
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.
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.
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.
In Höfingen gingen folgende Verkehrszahlen in das Rechenmodell ein:
<table>
<tr><th></th><th>DTV</th><th>SV-Anteil</th></tr>
<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>
</table>
</td>
<td>Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</td>
</tr>
</table>

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
4d	**Anwohner aus der Hauffstraße, Höfingen** 20.11.2015 per E-Mail Vielen Dank für Ihre Antwort [redacted], 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 gebäudegenau" geplant und nicht die komplette betroffene Straße mit Maßnahmen geplant. Deshalb und weil Sie ja eine Lärmaktionsplanung/Bürgerbeteiligung **für alle betroffenen Bürger** (rd. 20.000 Leonberger!!!) 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 ! 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 ?? 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 :-) 4.) Kommunikation bzw. Werbung für Bürgerbeteiligung- zwei einfache Fragen: a.) warum wusste von rd. 200 direkt betroffenen Bürgern (die direkt an Lärmhotspots 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 !	[redacted] (4) 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. 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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 "Stuhlgeschich-ten" auf einer 1/2 Seite beworben wird ? Viele kritische Grüße aus der Bürgermitte		

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
4e	**Anwohner aus der Hauffstraße, Höfingen** 09.12.2015 per E-Mail Hallo Herr [redacted], hallo Herr [redacted], 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: 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? b.) Wie wurden die Steigungen der Pforzheimerstraße am Ortsende Höfingen-West und Am Schlossberg einbezogen ? c.) Wie wurden die Ampel-Wirkungen (Stoppen und wieder Beschleunigen) an Pforzheimerstraße, Ditzingerstraße und Hirschlanderstraße einbezogen ? Viele Grüße	[redacted] (5) Die Anfrage ist unter 4d dargestellt und behandelt 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. b) Beide Straßen sind entsprechend dem hinterlegten Geländemodell mit Steigungen und den entsprechenden Steigungszuschlägen nach RLS-90 enthalten. 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
4f	**Stellungnahme Bürgerinitiative Verkehrsberuhigung Höfingen** 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! 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 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 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 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 6. Temporeduzierung auf 30 km/h innerorts → Ziel: langsam fahrender Verkehr ist leiser und sicherer	Im Zuge der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) werden im Rahmen der geltenden Beschlüsse zahlreiche Maßnahmen zur Lärmminderung vorgeschlagen. Art, Umfang und Umsetzung dieses Maßnahmenbündels erfolgt in einem weiteren Schritt, der jetzt konkretisiert werden soll. 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). 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. 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. 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. 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	7. Sofortige Anordnung von Tempo 30 km/h auf der kompletten Pforzheimer-straße in Höfingen bis an das Ortsende Höfingen-West aufgrund sicherheits-gefährdendem Sanierungsbedarf der Fahrbahn. → Ziel: plausible Rechtfertigung von Tempo 30 ggü. Regierungspräsidium Stuttgart 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 über-fordertem Ordnungsamt-Personal (da mobile Geschwindigkeitskontrollen entfallen können) und Sicherstellung eines StVO konformen, langsam fah-renden Verkehr (leiser u. sicherer) rund um die Uhr ! 9. Verengung der Fahrbahnbreite durch Ausweis von Radfahrspuren-> Ziel: langsam fließender Verkehr ist leiser u.sicherer ; Umstieg auf Fahrrad mit Reduzierung des Straßenverkehrs 10. Schallabsorbierende Lärmschutzwände/ Materialien (bsp. Mineralfaser-platten, Holzfaserplatten) und/oder dichte, immergrüne, schallschluckende Bepflanzung (bsp. Kirschlorbeer) am Straßenrand → Ziel: Absorbierung / Reduzierung des Verkehrslärm 11. City Maut → Ziel: Umstieg auf ÖPNV/ Fahrrad mit einhergehender Redu-zierung des Straßenverkehrs ; Einnahmen für Lärmaktionsplanung durch Lärmverursacher 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, umwelt-freundlichen Pendelbussen noch besser (enger getaktet) einbinden, auch in Abstimmung mit Nachbargemeinden Ditzingen u. Rutesheim → Ziel: Umstieg auf ÖPNV / Fahrrad mit einhergehender Reduzierung des Straßenverkehrs 13. Konsequente Umsetzung des Radwegekonzeptes → Ziel: Umstieg auf Fahrrad mit einhergehender Reduzierung des Straßenverkehrs 14. Flächendeckende Ansiedlung bzw. Stärkung von Lebensmittelmärkten / Geschäften des täglichen Bedarfs (bsp. Nordost-Leonberg fehlt, Gebersheim wenig) → Ziel: Reduzierung der Wege bzw. der Straßenverkehrsbelastung 15. Wertstoffhof Leonberg nicht ausbauen – stattdessen in Abholung des Wertstoffmülls durch Abfallentsorgungsbetrieb investieren → Ziel: Reduzie-	Solange stationäre Blitzer im zulässigen rechtlichen Rahmen aufge-stellt werden, handelt es sich bei deren Anschaffung im Ergebnis um eine primär politische Fragestellung. Hierbei ist die stadtpsychologi-sche 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. Die Altstadtlinie 630 zwischen LeoCenter und Altstadt wurde mangels Fahrgastaufkommen im August 2016 eingestellt. Der Bahnhof wird von allen in Leonberg verkehrenden Linien angefahren. Durch die Umsetzung der Maßnahmenabschnitte und der Lärmmin-derungsplanung werden lärmmindernde Maßnahmen in zahlreichen Bereichen des Verwaltungshandelns umgesetzt. Die Umsetzung einzelner Maßnahmen wird von Fall zu Fall geprüft. Die Kontrolle der Lkw-Durchfahrtsverbote steht in der Zuständigkeit des Polizeirevieres Leonberg und nicht des städtischen Vollzugs-dienstes. 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.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	rung der Wege bzw. der Straßenverkehrsbelastung 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. 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 ! 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 19. Kommunikation der LkW- Durchfahrtverbote an Navigationssystem/Softwarehersteller → Ziel: Sicherstellung von aktuelle Daten in Navis, damit LkW Fahrer Bescheid wissen 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 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 22. Umgehungsstraßen (siehe bsp. Rutesheim, Magstadt, Hirschlanden) → Ziel: Verkehr um und nicht in Ortschaften führen und Bund verpflichten zu sinnvoller, offizieller Autobahnbedarfsumleitung		

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

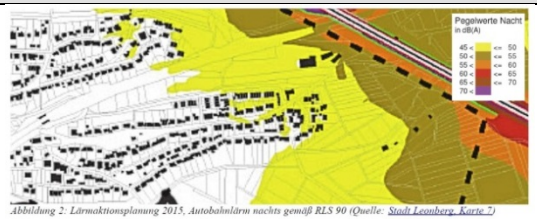
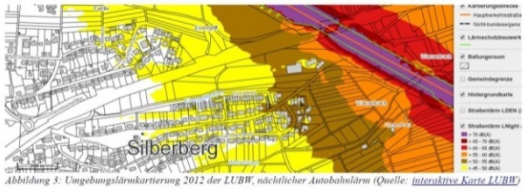
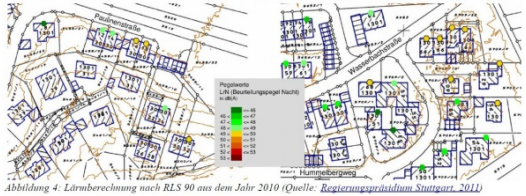
Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
5	**Anwohner aus der Annette-Kolb-Straße** 07.11.2015 per E-Mail An das Stadtplanungsamt Leonberg Sehr geehrte Damen und Herren, mit großem Interesse haben wir heute (7.11.2015) in der LKZ gelesen, dass der Lärmschutz in den Fokus gelangt. 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: - 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. Wir hoffen auf Ihre Aktivitäten und stehen selbstverständlich für Rückfragen gerne zur Verfügung. Viele Grüße	[redacted] 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. Die Einhaltung dieser verkehrsrechtlichen Anordnungen soll unregelmäßig durch mobile Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen überprüft werden.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
6	**Anwohner aus der Römerstraße** 11.11.2015 **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. **regt an**: Ausweitung Tempo 30 bis Obi-Kreisel **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. aufgenommen 11.11.2015, Stefan Rosenbauer	Herr [redacted] und weitere 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

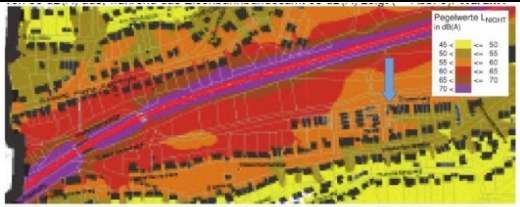
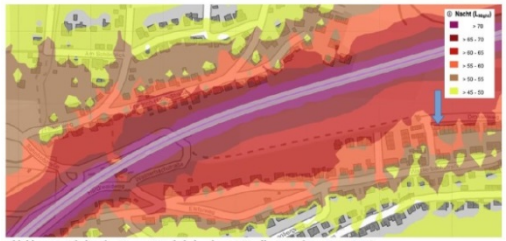
Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
7a	**Anwohner aus der Paulinenstraße** **Leonberg, 14.11.2015** Lärmaktionsplan 2015 Sehr geehrter Herr [redacted], nochmals vielen Dank für die gute und ausführliche Darstellung im Internet zum Entwurfsstand des Lärmaktionsplans 2015 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 Anlage Für die weitere Diskussion der Belastung des Ortsteils Leonberg-Silberberg werden zwei exponierte Wohngebäude ausgewählt (→ Abb. 1): Paulinenstr. 18 und Hummelbergweg 62.  *Abbildung 1: Lageplan Leonberg-Silberberg mit BAB A8 und Bahnlinie (Quelle: Open Street Map)* 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.	[redacted] Die verwendeten Lärmkarten sind aus den momentan aktuellsten Daten (Verkehrszahlen, Straßenbelag, Steigung, Lärmschutzeinrichtungen, Topografie, Einwohnerdaten usw.) nach den aktuelle 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	 *Abbildung 2: Lärmaktionsplanung 2015, Autobahnlärm nachts gemäß RLS 90 (Quelle: Stadt Leonberg, Karte 7)* 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.  *Abbildung 3: Umgebungslärmkartierung 2012 der LUBW, nächtlicher Autobahnlärm (Quelle: interaktive Karte LUBW)* 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.  *Abbildung 4: Lärmberechnung nach RLS 90 aus dem Jahr 2010 (Quelle: Regierungspräsidium Stuttgart, 2011)* 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	1. Die flächenhaften Lärmkarten der LUBW und der Fa. SoundPLAN unterscheiden sich in manchen Bereichen. Die LUBW hat alle Lärm-	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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: 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 lärmmindernden 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?** 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?**	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. Ein Fehler in den SoundPLAN-Daten wurde erkannt: Lärmarmer Asphalt über Wassertalbrücke. Dieser Fehler ist mittlerweile behoben und eine Neuberechnung wird stattfinden. 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. 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. Die veröffentlichten Daten des Eisenbahnbundesamtes wurden nach den **V**orläufigen **B**erechnungsmethoden für **U**mgebungslärm an **Sch**ienen (**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 Lärmsanierung liegen, sind Berechnungen nach der in Deutschland vorge-	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	 *Abbildung 5: nächtliche Bahnlärmkarte Silberberg aus Lärmaktionsplanung 2015 (Quelle: Stadt Leonberg, Karte 4)*  *Abbildung 6: Bahnlärmkartierung Eisenbahnbundesamt (Quelle: interaktive Karte EBA)*	schriebenen Rechenrichtlinie **SCHALL 03** durchzuführen. Die für die Berechnungen verwendeten, aktuellen Verkehrsdaten wurden vom Eisenbahnbundesamt übermittelt. Daher: 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. 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.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
7b	**Anwohner aus der Paulinenstraße** **Leonberg, 21.11.2015** Lärmaktionsplan 2015 Sehr geehrter Herr [redacted], 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 Autobahnlärmpegel von über 45 dB(A) ausgesetzt. Berechnungen hin oder her: Die Dauerbeschallung von der Autobahn empfinden wir subjektiv als erheblich belastender als den Bahnlärm. 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**. 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. 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. Mit freundlichem Gruß	[redacted] Lärm wird von den Menschen als unterschiedlich belastend empfunden, die Lärmaktionsplanung orientiert sich allerdings an objektiven Gegebenheiten. Gesetzliche Vorgaben müssen nach Maßgabe der jeweiligen Gesetze beachtet werden. Die Lärmaktionsplanung beruht auf der Umgebungslärmrichtlinie der EU und der daraus abgeleiteten nationalen Gesetzgebung. Die verwendeten Lärmkarten sind aus den momentan aktuellsten Daten (Verkehrszahlen, Straßenbelag, Steigung, Lärmschutzeinrichtungen, Topografie, Einwohnerdaten usw.) nach den aktuelle technischen und gesetzlichen Grundlagen von einem Fachbüro hergestellt worden. Für die Lärmaktionsplanung sind alleine diese aktuell erzeugten Lärmkarten maßgeblich.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
7c	**Anwohner aus der Paulinenstraße** **Leonberg, 06.12.2015** Lärmaktionsplan 2015 Sehr geehrter Herr [redacted], vielen Dank für Ihre zeitnahe Antwort via e-Mail[1] vom 02.12.2015 auf meine Anfrage[2] 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 Lärmaktionsplanung[3] 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. Sie schreiben[1]: *„Im Bereich Leo West (inklusiv 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.“* 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. 2. Was meinen Sie mit *“andere uns während des Verfahrens bekannt gewordene Sachverhalte“*? 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. 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	[redacted] 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. 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. Dennoch sind auch wir nicht unfehlbar: Auf der Wasserbachtalbrücke war offenporiger Asphalt angesetzt. Dieser Fehler ist mittlerweile behoben.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen. Die Beantwortung der UIG-Anfrage erfolgt außerhalb des Beteiligungsverfahrens.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	wenig Aufschluss. AUIG: Ich beantrage Mitteilung der konkreten Zahlenwerte für o.g. Toleranzgrenzen. 4. In meinem Antrag[2] 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 andernorts[4] 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. 5. Auf meine zweite Frage im Antrag[2] vom 21.11.2015 *„Auf welche Ursachen führt Sound- PLAN die o.g. Abweichungen zurück?“* antworten[1] 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: • 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 erfahrungsgemäß[5] nicht eingehalten wird.	Die Lärmermittlung erfolgt nach den gesetzlichen Grundlagen, diese sehen keinen Zuschlag vor.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	• 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.	Die Geschwindigkeit von 130 km/h ist eine Durchschnittsgeschwindigkeit und nach RLS-90 die Obergrenze der für die Berechnung anzusetzenden Geschwindigkeit.	
	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.	Es handelt sich hier um eine Lärmaktionsplanung und nicht um ein Planfeststellungverfahren. Eine Dokumentation der Eingangsparameter für sämtliche Straße ist bereits veröffentlicht. Die Darstellung sämtlicher berechneter Fassadenpegel ist innerhalb einer Lärmaktionsplanung nicht vorgesehen.	
	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.	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.	
	6. Ich fragte[2] *„Warum führen aktuelle oder demnächst absehbare Überschreitungen gesetzlicher Grenzwerte ... zu keinen Maßnahmen im Lärmaktionsplan?“* Sie antworten darauf[1] *„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 Grenzwert[6] 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-		Kenntnisnahme

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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 Bestimmungen[7] 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.	Solche Listen liegen der Stadt nicht vor, sie hätten auch keine rechtliche Bedeutung	
	7. Der vorliegende Entwurf der Lärmaktionsplanung für Leonberg ist formal unvollständig[8], 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. Bekannt[9] 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 aufstreben- den 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.	7. Die Lärmaktionsplanung entspricht nicht nur formal und inhaltlich den gesetzlichen Anforderungen, sie geht auch in weiten Teilen erheblich darüber hinaus. 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.	
	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	8. Es wird weiter an den bisherigen Auslösewerten festgehalten.	

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

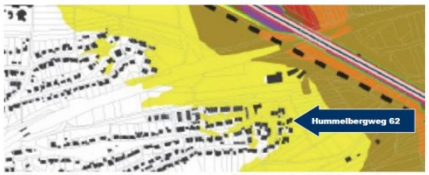
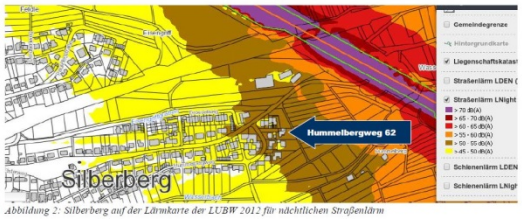
Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	ermitteln. Unsere Lärmaktionsplanung muss ehrgeizig angelegt sein. 9. Im Anhang wird gezeigt, dass sich die Berechnungen des Schienenlärms nach europäischem und deutschem Recht, also nach VBUSCH und Schall 03, mancherorts um 5 dB unterscheiden. 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. 1 Mail der Stadtverwaltung Leonberg vom 02.12.2015 2 Antrag gemäß UIG an Fa. SoundPLAN vom 21.11.2015 3 Öffentliche Auslegung: Entwurf der Lärmaktionsplanung, 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: *“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”* . Im Annex IV der Umgebungslärmrichtlinie wird verlangt: *“Auf einer strategischen Lärmkarte werden Daten zu folgenden Aspekten dargestellt: [...] Überschreitung eines Grenzwerts”*. 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 Drucksache 2014P16 der Stadt Leonberg, Ziffer 3.1, dritter Absatz 10 Die DIN 18005 *„Schallschutz im Städtebau“* stellt fest *„Bei Beurtei-*	9. Der Schienenlärm wurde auf Basis der aktuellen Zugbelegung und nach den aktuellsten gesetzlichen Grundlagen ermittelt. Ein Zuschlag ist nicht vorgesehen.	

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	lungspegeln über 45 dB ist selbst bei nur teilweise geöffnetem Fenster ungestörter Schlaf häufig nicht mehr möglich“ Zusammenfassung der Stellungnahme zum Lärmaktionsplan (SLAP) Der vorliegende Entwurf der Lärmaktionsplanung für Leonberg weist inhaltliche und methodi- sche 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 zü- gig durchzuführen und in einer weiteren Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung transparent darzustellen. Sofern sich die Ungenauigkeit in den Berechnungen nicht nachvollziehbar be- heben lässt, sollte auf die Berechnungsergebnisse eine Sicherheitsmarge von 5 dB aufge- schlagen 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 vorge- schriebenen strategischen Umweltprüfung (SUP), sowie inhaltlich an in die Zukunft gerichte- ten Prognosen und daraus hergeleiteten strategischen Maßnahmen. Ich empfehle als Ziel- werte die Orientierungswerte für den Städtebau aus der DIN 18005 heranzuziehen. Zusammenfassung des Antrages nach §3 Umweltinformationsgesetz (AUIG) Ich beantrage sämtliche Informationen darüber, welche neu bekannt gewordenen Sachverhalte[11] Korrekturen an Lärmberechnungen oder Betroffenenzahlen notwendig machen, an welchen Orten solche Korrekturen stattfinden und wie stark korrigiert werden muss. Ich beantrage Mitteilung der konkreten Zahlenwerte für die zulässigen Toleranzgrenzen bei Lärmberechnungen gemäß RLS-90. 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. Ich beantrage die Übermittlung einer Liste sämtlicher Wohngebäude im Stadtgebiet Leonberg, wo gültige gesetzliche Lärmgrenzwerte [z.B. 49	siehe Stellungnahmen zu den einzelnen Punkten oben. siehe Stellungnahmen zu den einzelnen Punkten oben.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	dB(A) nachts nach Ausbau der BAB A8] aktuell oder gemäß Prognose zukünftig überschritten werden. Weiterhin beantrage ich, dass diese umfangreichen Unterlagen im Internet zum Download angeboten werden. Mit freundlichem Gruß 11 wie beispielsweise die fälschliche Annahme bei der SoundPLAN-Lärmberechnung, dass auf der Wasserbachtalbrücke Flüsterasphalt liegt Anhang *(Schreiben 6c Anwohner aus der Paulinenstraße vom 06.12.2015)* Vergleich von Lärmkarten an einigen Lärmbrennpunkten in Leonberg Ergebnis: ➢ 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. Quellen: ➢ Lärmkarten[12] von SoundPLAN, erstellt im Rahmen der Lärmaktionsplanung 2015 für Leonberg ➢ interaktive Lärmkarte auf der Website der LUBW[13] mit Lärmberechnungen 2012 12 WebSite der Stadtverwaltung Leonberg zur Lärmaktionsplanung mit Downloads der Lärmkarten 13 Lärmkartierung der LUBW 2012		

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Fortstzg. *(Schreiben 6c Anwohner aus der Paulinenstraße vom 06.12.2015)*  *Abbildung 1: Silberberg auf der Lärmkarte von SoundPLAN 2015 für nächtlichen Straßenlärm*  *Abbildung 2: Silberberg auf der Lärmkarte der LUBW 2012 für nächtlichen Straßenlärm* 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	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 stockwerksweise auf unterschiedlichen Höhen. In der vorliegenden flächenhaften Berechnung wird nur der Pegel in den Freibereichen in einer bestimmten Berechnungshöhe (hier 4 m über Gelände) dargestellt. Es sei auch 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. Zu den Unterschieden bei den Berechnungsergebnissen wurde bereits weiter vorne Stellung bezogen.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Fortstzg. *(Schreiben 6c Anwohner aus der Paulinenstraße vom 06.12.2015)*  *Abbildung 3: Ezach auf der Lärmkarte von SoundPLAN 2015 für nächtlichen Straßenlärm*  *Abbildung 4: Ezach auf der Lärmkarte der LUBW 2012 für nächtlichen Straßenlärm* 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.	Hier wurden offenbar die Berechnungsergebnisse nach VBUS (LUBW) mit denen nach RLS-90 verglichen. Die SoundPLAN-Karte nach VBUS zeigt ebenfalls den gelben Bereich.	

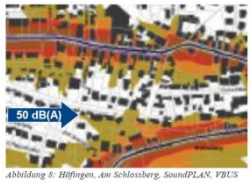
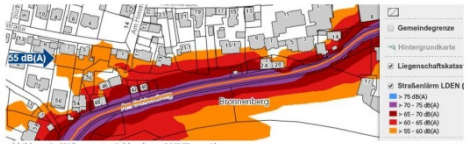
Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Fortstzg. *(Schreiben 6c Anwohner aus der Paulinenstraße vom 06.12.2015)*  *Abbildung 5: Tunnelmund, SoundPLAN, nachts*  *Abbildung 6: Tunnelmund, LUBW, nachts* 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.	Bitte ebenfalls VBUS mit VBUS vergleichen!	

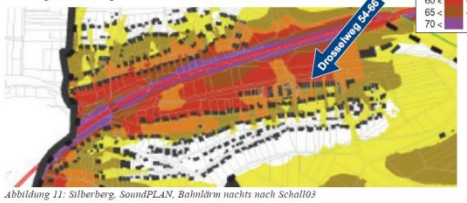
Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Fortstzg. *(Schreiben 6c Anwohner aus der Paulinenstraße vom 06.12.2015)*  *Abbildung 7: Südosten Leonbergs bis Schumisberg auf der Lärmkarte der LUBW 2012 für nächtlichen Straßenlärm* 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	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.	

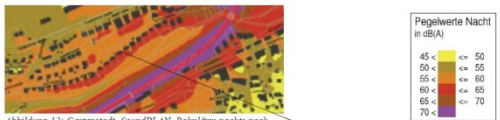
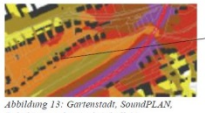
Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Fortstzg. *(Schreiben 6c Anwohner aus der Paulinenstraße vom 06.12.2015)*  *Abbildung 8: Höfingen, Am Schlossberg, SoundPLAN, VBUS*  *Abbildung 9: Höfingen, Am Schlossberg, LUBW, tagsüber* 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.	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.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Fortstzg. *(Schreiben 6c Anwohner aus der Paulinenstraße vom 06.12.2015)*  *Abbildung 10: Silberberg, SoundPLAN, Bahnlärm nachts nach VBUSCH*  *Abbildung 11: Silberberg, SoundPLAN, Bahnlärm nachts nach Schall03* 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. Drosselweg 54-66: Berechnungen nach europäischem bzw. deutschem Recht weichen um 5 dB(A) voneinander ab	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.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Fortstzg. *(Schreiben 6c Anwohner aus der Paulinenstraße vom 06.12.2015)*  *Abbildung 12: Gartenstadt, SoundPLAN, Bahnlärm nachts nach VBUSCH*  *Abbildung 13: Gartenstadt, SoundPLAN, Bahnlärm nachts nach Schall 03* 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 orangen 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 Bahnlärmberechnungen ebenfalls Abweichungen in Höhe von 5 dB in uneinheitlichen Richtungen.	Die Berechnung des Schienenlärms nach deutschem Recht (Schall 03-2012) erfolgte ohne Schienenbonus. Allerdings unterscheiden sich die Berechnungsmethoden deutlich, was zu unterschiedlichen Ergebnissen führt.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
7d	**Anwohner aus der Paulinenstraße** Re: Ihre Stellungnahme zur Lärmaktionsplanung 2015 vom 06.12.2015 23.12.2015 per Mail Sehr geehrter Herr [redacted], vielen Dank für Ihre Zwischenauskunft 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. 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. 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. 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. Auch ich wünsche Ihnen und Ihren Kollegen ein geruhsames Fest und einen guten Rutsch. Viele Grüße aus dem Silberberg [redacted]	[redacted] Die Datengrundlage ist in Bezug auf dem Fahrbahnbelag im Bereich Wasserbachbrücke korrigiert worden.	Kenntnisnahme

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
7e	**Anwohner aus der Paulinenstraße** Anzeige einer Unfallgefahr, sowie Stellungnahme zur Lärmaktionsplanung 10.01.2016 Lieber Herr [redacted], sehr geehrter Herr [redacted], zuerst wünsche ich Ihnen ein gutes, gesundes und erfolgreiches neues Jahr. Im Folgenden möchte ich Ihnen, Herr Schuler, in Ihrer Funktion als Stadtoberhaupt, 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 Bahnlärm. Deshalb bitte ich Sie, Herr [redacted], dieses Schreiben gleichzeitig als Stellungnahme zum Lärmaktionsplan zu behandeln. 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 unterwegs, während die Schulkinder des Ortsteils Silberberg die gefährlichen Bahnsteige täglich nutzen (müssen). Weil die Bahnstrecke zweigleisig ist, fahren sämtliche Züge unmittelbar entlang der schmalen Bahnsteige. Güterzüge dürfen den S-Bahnhof mit 100 km/h durchfahren. Die Güterzüge in östlicher Richtung kommen mit schlechter 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 anhalten, fahren mit Schritttempo ein, so dass es kaum gefährlich werden kann.	[redacted] Die Unfallgefahr für Schulkinder ist kein Thema der Lärmaktionsplanung. Stellungnahme Ordnungsamt: Herr OB Schuler hat – auf Grundlage der durch das Ordnungsamt beschafften Informationen – dem Antragsteller bereits geantwortet.	Kenntnisnahme

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	 *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* Die Deutsche Bahn stellt am Bahnsteig keinerlei Aufsichtspersonal bereit, was ich für grob fahrlässig halte. 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. 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. 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. Naheliegend wäre eine Verlängerung des bestehenden Linienbusverkehrs von Rutesheim über Silberberg bis nach Leonberg.	Ordnungsamt: Herr OB Schuler hat - auf Grundlage der durch das OA beschafften Informationen - dem Antragsteller bereits geantwortet.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	2. Stellungnahme für den Leonberger Lärmaktionsplan 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.	Die Forderung nach Schrittgeschwindigkeit für Güterzüge hat keinerlei Aussicht auf Erfolg und wird nicht aufgegriffen.	Zurückweisung
	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. Mit freundlichem Gruß	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.	Kenntnisnahme

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
8	**Anwohner aus der Ditzinger Straße** Betreff: Vorschläge zum Lärmaktionsplan 2015 Leonberg 16.11.2015 per E-mail * 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 wir 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	[redacted] 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. 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. 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. Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviers Leonberg. 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
8	**Zu Anwohner aus der Ditzinger Straße**   	[redacted]	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
9	**Anwohner aus der Annette-Kolb-Straße** Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 17.11.2015 per E-mail 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. 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. Leider wurde das Rutesheimer Exempel bei den letzten Erneuerungsmaß-nahmen 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. Herzliche Grüße,	[redacted] und [redacted] Die Verkehrszahlen in der Feuerbacher Straße haben sich mit Inbe-triebnahme 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. Unabhängig von diesem verkehrlichen Rahmen ist die Feuerbacher Straße Teil des Maßnahmenkonzeptes zur 2. Stufe des Lärmaktions-plans. Neben Tempolimits sind auch gestalterische Veränderungen im Straßenraum denkbar (siehe auch Stellungnahme zur Ziff. 5).	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
10	**Anwohner aus der Feuerbacher Straße** persönlich vorgebrachte Anregungen zum Lärmaktionsplan Leonberg 2015 – Stufe 2 24.11.2015 **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. **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. 24.11.2015, gez. Stefan Rosenbauer	Frau [redacted], Frau [redacted] Siehe Stellungnahme zu Ziff. 9 Das Ordnungsamt kontrolliert regelmäßig die Geschwindigkeit/en. Das Radfahren auf dem westlichen Gehweg ist in beide Richtungen zulässig. 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
11a	**Anwohner von Am Himmelsgärtle** Lärmaktionsplan Höfingen 25.11.2015 per E-mail Sehr geehrte Herren, wir sind Anlieger (Am Himmelsgärtle [redacted]) 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. Auch nächtliche Wartungsarbeiten an den Schienen, die besonders laut sind, sollten verboten werden. Ich bitte um Ihre Stellungnahme zu meinem Einwand. Mit freundlichen Grüßen	[redacted] 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	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
11b	**Anwohner von Am Himmelsgärtle** Lärmaktionsplan Höfingen 25.11.2015 per E-mail Sehr geehrter Herr Rosenbauer, vielen Dank für Ihre freundliche Antwort. Nach Ihrer Anmerkung werden keine Lärmmessungen durchgeführt, sondern die Schallpegel über Berechnungen ermittelt. Wer führt diese Berechnungen durch und wie ist die Korrelation zu den tatsächlich auftretenden Schallpegeln speziell auf der Anhöhe (Am Himmelsgärtle) sichergestellt? Wenn die Anleger eine Messung wünschen, welche Stelle ist zertifiziert, um die Messungen durchzuführen. Wenn - wie zu erwarten wäre - diese Messungen erheblich von den berechneten Werten abweichen, wer ist der Ansprechpartner bei der Stadt Leonberg? Ich schlage vor, meine Anregungen bei der Beratung und den Beschlüssen zu berücksichtigen. Kann gegen den Beschluss ein Rechtsmittel eingelegt werden? Mit freundlichen Grüßen [redacted]	[redacted] 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. 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
12	**Anwohner aus dem Warmbronner Weg** Bürgerbeteiligung zum Lärmaktionstag 26.11.2015 per E-mail Sehr geehrte Damen und Herren, 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. 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"! Da blickt für mich ein Stück testoserongesteuerter Neandertaler durch. 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 teuere kosmetische Symptombehandlung durchzuführen. Lärmschutzfenster helfen nur in geschlossenen Räumen. Auf dem Balkon, der Terasse, im Sommer bei offenem Fenster sind sie wirkungslos. Lärmschutzwände helfen nur punktuell und schränkten die Sicht, eventl. sogar den Licht- und Sonneneinfall und den Luftaustausch ein. Meine Vorschläge zum Lärm der Schienenfahrzeuge: 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". 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-	[redacted] 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. 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	tem Gleisbett gemacht. Meines Wissens mit gutem Erfolg. Vielleicht gibt es noch weitere Möglichkeiten. Vorschläge zum Straßenlärm Geschwindigkeitsbegrenzung auf den **Autobahnen** im siedlungsnahen Bereich z. B auf 100 km/h. Dies verursacht nicht nur weniger Lärm, sondern letztlich auch weniger Stress. Optimierter Verkehrsfluss auf allen Hauptverkehrswegen, vor allem auf der **Südrandstraße**. Das ständige stop and go an jeder Ampel erzeugt unnötig viel Lärm und Abgase. **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) **Kreisverkehre** wo es möglich ist. Sie sorgen für einen ruhigeren Verkehrsfluß, anstatt einer Jagd auf die nächste, vielleicht grüne Ampel zu. Nicht nur Geschwindigkeits-, sondern auch Lärmkontrollen beim rollenden Verkehr auch bei den Motorrädern!! 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!! 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. Eventl. sollten die Wähler bei der nächsten Wahl auch mal schauen was die Kandidaten in diesem Punkt zu bieten haben. Mit freundlichem Gruß	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 Lärmminderung 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. 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. 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

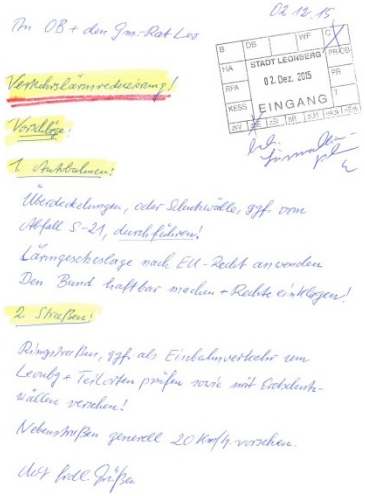
Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
13	**Anwohner aus der Hauffstraße** Lärmaktionsplan der Stadt Leonberg 26.11.2015 per E-mail Sehr geehrte Damen und Herren, als Bewohner der Hauffstraße 28 in Höfingen und unmittelbar Betroffene des Straßenlärms der Pforzheimer Straße richten wir uns heute mit unserer Stellungnahme zur -Lärmaktionsplanung Leonberg und Teilorte- an Sie. 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 ungeduldigen Rasern regelmäßig überholt. Mit Vollgas wird dann der Ort Höfingen Richtung Gebersheim verlassen. 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. 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. Da die kurvenreiche Straße nach Gebersheim gerne als Rennstrecke von Motorradfahrern und Möchte-Gern-Auto-Rasern genutzt wird, hören wir deren Motorengeräusche oft noch kilometerlang. 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. Als lärmgeplagte Anlieger des Ortsendes 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	[redacted] und [redacted] 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. 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. Eine Alles-Rot-Ampelschaltung in Verbindung mit einem Fußgängerüberweg ist mittlerweile auch rechtlich nicht mehr zulässig. 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 Lärmminderung 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. In der Hauffstraße ist kein einziges Haus mit Überschreitung der Aus-	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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. Mit freundlichen Grüßen Anlage: Lärmaktionsplanung in Höfingen ---------- ---- Formular bitte hier abtrennen- ---- ----- ---------- **Stellungnahme zur Lärmaktionsplanung, Leonberg u.Teilorte** Vorabinfo: 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. 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? ~~Ja~~/ Nein → wenn nein, welche Grenzwerte schlagen Sie vor ? 55 db (A) tags und 45 db (A) nachts 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? ~~Ja~~/ Nein ~~Ich habe~~ / Wir haben folgende Verbesserungsvorschläge: Stationärer Blitzer am Ortsausgang Richtung Gebersheim sonstige Anmerkungen: und auch in Richtung Höfingen nach dem Ortsschild soll installiert werden	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. 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.	Zurückweisung Kenntnisnahme

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
14	**Anwohner aus der Silcherstraße** Betr. Lärmaktionsplan Posteingang 30.11.2015 Guten Tag, 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 Diskusion 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. Das dies nicht in Vergessenheit kommt, hier mal mein Briefchen, wir zahlen genauso unseren Obolus an die Gemeinde wie die anderen Belästigten. Dies zur Kenntnisnahme aus der Silcherstr. x./ x./ und x. mit freundlichen Grüßen	[redacted] 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 Lärmminderung 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	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
15	**Anwohner aus der Unteren Tannenbergstraße** 02.12.15 per Post  ***(Abschrift)*** An OB + den Gm.-Rat Leo 02.12.15 Verkehrslärmreduzierung! Vorschläge: 1. Autobahnen: Überdeckelungen, oder Schutzwälle, ggf. vom Abfall S-21, durchführen! Lärmgesetzeslage nach EU-Recht anwenden Den Bund haftbar machen + Rechte einklagen! 2. Straßen: Ringstraßen, ggf. als Einbahnverkehr um Leonberg + Teilorten prüfen sowie mit Erdschutzwällen versehen! Nebenstraßen generell 20 km/h vorsehen. Mit frdl. Grüßen	[redacted] 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 Lärmminderung 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 Im Bereich der BAB ist aus Sicht des Bundes als Straßenbaulastträger der rechtlich notwendige Lärmschutz durch entsprechende Maßnahmen (Wall/ Wände, lärmreduzierender Asphalt etc.) gewährleistet. Mit der Lärmaktionsplanung wird aktuelles EU-Recht umgesetzt. Ringstraßen mit Einbahnverkehren in Leonberg anzulegen, würde ein erhebliche Zunahme von (umwegigen) Fahrten innerhalb der Stadt bedeuten. Eine Lärmreduzierung ist daraus nicht erkennbar. 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. Ordnungsamt: Nebenstraßen generell mit 20km/h zu versehen ist rechtlich nicht möglich!	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
16	**Anwohner aus der Ditzinger Straße** 02.12.15 per Post An die Stadtverwaltung Leonberg Betr. Lärmaktionsplan Sehr geehrte Damen und Herren, 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. Der Verkehr nimmt von Jahr zu Jahr zu und ist inzwischen unerträglich. (Lärm, Abgase und Staus). Warum wird die Ditzinger Straße nicht berücksichtig? Warum wird Höfingen so stiefmütterlich behandelt? Es wird höchste Zeit, dass nun Maßnahmen ergriffen werden. 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. die schnellste Maßnahme ist ein durchgehendes Tempolimit von 30 km/h mit Kontrollen. Im jetzigen Zustand wird häufig nicht einmal 50 km/h eingehalten. Mit freundlichen Grüßen Die Bewohner der Ditzinger Straße	[redacted] 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: 2015: 7.867 2011: 8.509 2010: 9.673 2008: 11.103 Aktuell wurden diese Zahlen nochmals durch eine Zählung abgesichert. April 2016: 8.219 In den beiden vergangenen Jahren wurden die durchschnittlichen Verkehrsbelastungen regelmäßig überlagert durch verkehrliche Sondereignisse 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. 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. 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. Das Tempolimit wird regelmäßig vom Ordnungsamt überwacht.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
17	**Anwohner vom Schumisberg** Persönliche Stellungnahme - Lärmaktionsplan Leonberg 06.12.2015 per Mail	[redacted] und [redacted]	
	Persönliche Stellungnahme zum Lärmaktionsplan Leonberg. 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. [redacted] etc.) zu. 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. Vorschlag: Regelmäßig durchgeführte Verkehrszählungen und Lärmmessungen, nicht nur während der Ferienzeiten.	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. 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. 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. Lärm wird im deutschen Lärmschutz grundsätzlich berechnet. Bei der Lärmberechnung wird von Jahresdurchschnittswerten ausgegangen und keineswegs vom Ferienverkehr. Lärmkontrollen im fließenden Verkehr stehen in der Zuständigkeit des Polizeirevieres Leonberg und nicht des städtischen Vollzugsdienstes.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Tempolimit auf der A8 an Steigungen, Lärmschutzwände. Von März bis Oktober/November ist Motorradsaison. Die Dezibelwerte viele 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. 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. Mit freundlichen Grüßen,	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. Lärmspitzen von Fluglärm werden auf Leonberger Markung vom Hubschrauberlärm des Rettungshubschraubers am Kreiskrankenhaus 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. Ordnungsamt: Fluggenehmigungen werden nicht von der Stadt (Ordnungsamt) erteilt. Nach derzeitigem Sachstand wird es solche Rundflüge im Rahmen einer Veranstaltung nicht mehr geben.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
18	**Anwohner aus der Beethovenstraße, Höfingen** 07.12.15 Lärmschutz in Höfingen Sehr geehrte Damen und Herren, dem Zeitungsbericht vom 30.11.2015 haben wir entnommen, dass derzeit an der 2. Stufe des Lärmaktionsplans gearbeitet wird. 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: • 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 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 allersowohl 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. Mit freundlichen Grüßen	[redacted] und [redacted] 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. 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. 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. Im Bereich der Maßnahmenstrecken kommt eine Umgestaltung der Fahrbahn und des Fahrbahnrandes in Betracht, dabei werden auch Gesichtspunkte der Lärmminderung berücksichtigt.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
19	**Anwohner aus dem Tonweg** Betreff: Durch Verkehr nicht akzeptable Lärmbelästigung ,auch Nachtruhe Vorschläge zum Lärmaktionsplan 2015 Leonberg 07.12.2015 *Hauptdurchgangsstraßen Gebersheim-Höfingen Pforzheimer.- Ditzingerstraße. Durchgehend die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 kmh mit regelmäßigen 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 • Überprüfung des Schwerlastverkehrs Verbote für Fern LKW Umweltzone! • Umfahrung der Lkw Mautstelle Dreieck Leonberg mit nicht befestigter Ladung oder polternten Containern hauptsächlich nachts. • Verengungen an der Hauptstraße durch eingezeichnete Parkstellen wechselweise Rechts- Links (Siehe Straße von Hausen beim Ortseingangeingang Perouse gekennzeichnete Parkplätze auf der Straße 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 Verkehrszählung nicht in den Ferien und in den Zeiten des Berufsverkehrs. *In Ortsmitte u. Ditzingerstraße (Fußweg Bahnhof , Bushaltestelle, Behinderten Werkstatt Überqueren der Straße ohne Zebrastreifen oder Ampeln während der Hauptzeit ohne Gefahr nicht möglich!!! Länger- besser kurzfristig muss das Ziel Ortsumfahrung Höfingen und Gebersheim sein!	[redacted] und [redacted] Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung (Stufe 2) soll mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen auf die jeweiligen Baulastträger zugegangen werden. Innerhalb der Stadt werden bauliche Straßenumgestaltungsmaßnahmen auf einen „lärmtechnischen Prüfstand“ gestellt und wo möglich und vertretbar, mit entsprechenden Maßnahmen auf eine Lärmminderung hingewirkt. 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 Straßen- und Schienenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage. Ordnungsamt: Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviers Leonberg. Bei der Lärmberechnung wird vom jährlichen durchschnittlichen Verkehr ausgegangen. Entsprechend werden die Verkehrszahlen an "normalen" Tagen (Mo bis Mi) außerhalb der Ferien, ohne Schneelage, Baustellen usw. ermittelt.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
20	**Anwohner aus der Dietrich-Bonhoeffer-Straße** Anmerkungen zum Lärmaktionsplan 2015 09.12.2015 Sehr geehrte Damen und Herren, mit großem Interesse verfolgen wir die Entwicklungen zum Thema Lärmschutz. Wir sind 2006 nach Höfingen gezogen und wohnen in der Dietrich-Bonhoeffer-Str[redacted], also direkt an der Ditzinger Straße im ersten Gebäude nach dem Kreisel von der Stadtmitte her gesehen. Uns war bewusst, dass die verkehrsgünstige Lage mit S-Bahn Anschluss und guter Infrastruktur Vor- als auch Nachteile bringt 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 lärmtechnisch leider wieder zunichte macht, trotz Überströmelement. 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. 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. 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. Zum Thema **Fluglärm**: Dieser hat wesentlich zugenommen in den vergangenen 10 Jahren. Die Routen und Überflughöhen wurden offensichtlich geändert. 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 niedrig Höfingen überfliegen, sowie die Flieger Sonntags in der Frühe empfinde ich pers. als besonders störend! Dies zusammen mit dem letzten wesentlichen Thema, dem **Lärm von der Ditzinger Straße**:	[redacted] 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 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 „Schulterschluss“ Verbesserungen zu erwarten sind. Die Einführung von Tempo 30 wird im weiteren Verfahren auf ihre Wirksamkeit geprüft. 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. Fluglärm von Flugzeugen erreicht im Bereich der Leonberger Gemarkung nur unerhebliche Werte. Maßgeblich sind Jahresdurchschnittswerte. Dies schließt nicht aus, dass Belästigungen durch Einzelereignisse auftreten.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen. Kenntnisnahme

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. Freundliche Grüße	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. 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. Grundlage der Maßnahmenplanung sind objektive Maßstäbe, nicht das persönliche Empfinden. Auch die Bereiche, die nicht in einem Maßnahmenbereich liegen werden langfristig von der Leonberger Lärmminderungsplanung profitieren.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
21	**Anwohner aus der Ditzinger Straße, Höfingen** 09.12.2015 Sehr geehrte Damen und Herren, 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 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. Mit freundlichen Grüßen	[redacted] Siehe Stellungnahme aus lfd.- Nr. 20 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 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. Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviers Leonberg. Diesem sind die entsprechenden Regelungen natürlich bekannt.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
22	**Anwohner aus der Ditzinger Straße, Höfingen** Betr.: Vorschläge zum Lärmaktionsplan 2015 Leonberg 15.12.2015 Um den unerträglichen Verkehrslärm und Luftverschmutzung durch Höfingen wenigstens etwas einzudämmen, machen wir folgende Vorschläge: 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.	[redacted] und [redacted] Siehe Stellungnahme aus lfd.- Nr. 20 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. Zu 2. Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviers Leonberg.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
23	**Anwohner aus der Schloßstraße** Lärmaktionsplan 20.12.2015 per Mail Sehr geehrte Damen und Herren, zu dem Lärmaktionsplan hätte ich noch Vorschläge zum Marktplatz: 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. 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. Mit freundlichen Grüßen	[redacted] 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. Nach der erfolgreichen Pflasterverfugung im Bereich des historischen Marktplatzes wurden zwischenzeitlich weitere Pflasterflächen in der Altstadt verfugt. Die stabilen Pflastersteine reduzieren damit das Lärmaufkommen.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
24	**Anwohner aus Friedenstraße** Lärmaktionsplan 27.12.2015 per Mail Sehr geehrter Herr Rosenbauer, als Einwohner der neunen 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. Unsere Vorschläge: - 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.) 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. Mit freundlichen Grüßen,	[redacted] 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. 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
25	**Anwohner aus der Elsa-Brandström-Straße** Lärmaktionsplan/Stellungnahme 27.12.2015 per Mail Sehr geehrte Damen und Herren, 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 bescheuerten 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 gelöste werden könnte: Überwachtes Tempo 30 durch ganz Höfingen. 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. 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. 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. Viele Fahrzeuge, die vor der Apotheke noch schnell fuhren, wurden so nicht	[redacted] 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. 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 „Schulterschluss“ Verbesserungen zu erwarten sind. Die Einführung von Tempo 30 wird im weiteren Verfahren auf ihre Wirksamkeit geprüft. 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. Solange stationäre Blitzer im zulässigen rechtlichen Rahmen aufge-	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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! Mit freundlichen Grüßen	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.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
26	**Anwohner aus der Ditzinger Straße, Höfingen** Lärmaktionsplan - hier: Ditzinger Straße in Höfingen 27.12.2015 per Mail Sehr geehrte Damen und Herren, 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 Durchfahrtverbot 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. Wir fordern deshalb im Rahmen des Lärmaktionsplans für die Ditzinger Straße: - 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 Wir hoffen, dass Sie für die Ditzinger Straße all diese Maßnahmen ergreifen werden, da die Wohnqualität durch den Durchgangsverkehr inzwischen sehr stark beeinträchtigt ist. Wir bitten die Maßnahmen beim Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Viele Grüße aus Höfingen	[redacted] 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 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 „Schulterschluss“ Verbesserungen zu erwarten sind. Die Einführung von Tempo 30 wird im weiteren Verfahren auf ihre Wirksamkeit geprüft. 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. Überlegungen zur Straßengestaltung werden im Vorfeld von Umbau-/Erneuerungsarbeiten angestellt. Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviers Leonberg.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
27	**Anwohner aus der Ditzinger Straße, Höfingen** Lärmaktionsplan Ditzinger Straße in Höfingen 27.12.2015 per Mail Sehr geehrte Damen und Herren, 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. Wir fordern deshalb im Rahmen des Lärmaktionsplans für die Ditzinger Straße: - 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 Wir hoffen, dass Sie für die Ditzinger Straße all diese Maßnahmen ergreifen werden, da die Wohnqualität durch den Durchgangsverkehr inzwischen überaus beeinträchtigt ist. Wir danken Ihnen sehr und Wünschen Ihnen allen ein gutes Jahr 2016!	[redacted] 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 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 „Schulterschluss“ Verbesserungen zu erwarten sind. Die Einführung von Tempo 30 wird im weiteren Verfahren auf ihre Wirksamkeit geprüft. 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
28	**Anwohner aus dem** Ludwig-Finckh-Weg Lärmaktionsplan, M6 Leonberg Kernstadt Neue Ramtelstr. 30.12.2015 Sehr geehrte Damen und Herren, ich darf hiermit konkrete Vorschläge zur Lärmreduzierung im Stadtteil Ramtel vorbringen: 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. **Begründung:** 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. Würde mich sehr freuen, wenn Sie über meine Vorschläge nachdenken würden. ln diesem Sinne wünsche ich Ihnen ein gutes neues Jahr 2016.	[redacted] 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. 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 Gehwege vorhanden. Eine Gefahrenlage ist nicht vorhanden. Der Bereich wird außerdem mit der mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsanlagekontrolliert.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
29	**Anwohner aus der Heilbronner Straße** 30.12.2015 per Mail Sehr geehrte Damen und Herren, hiermit möchte ich meine Stellungnahme zum Thema Lärmschutz im Ramtel übermitteln. 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 Renenn auf dieser Straße statt. Vor allem auch durch die Ampelschaltungauf 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. 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. 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. Mit freundlichen Grüßen	[redacted] Siehe Stellungnahme aus lfd.- Nr. 28 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. 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
30	**Anwohner aus der Anne-Frank-Straße, Höfingen** Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2015 Leonberg Hier: Maßnahmen für Höfingen 30.12.2015 Sehr geehrte Damen und Herren, für die Beteiligung an dem o.g. Verfahren und die öffentliche Informationsveranstaltung bedanken wir uns und nehmen dazu wie folgt Stellung. 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. In der Stellungnahme der Verwaltung wird jedoch darauf hingewiesen, dass die im Lärmaktionsplan von 2009 verwendeten Grenzwerte von 24h $L_{(DEN)}$ ≥ 70 dB(A), nachts $L_{(Night)}$ ≥ 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. 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. Legt man die vom Land empfohlenen Grenzwerten on Tag/$L_{(DEN)}$ ≥65 dB(A) und Nacht/$L_{(Night)}$ ≥55 dB(A) zu Grunde, wären in Höfingen anstatt 10 Personen 82 Personen am Tag betroffen. Bei Nacht anstatt 0 Personen 107 Personen. 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.	[redacted] und [redacted] 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	In Bezug auf den Schienenlärm sind ähnliche Auswirkungen zu sehen. 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. Die vorgeschlagenen Maßnahmen M8 für Höfingen im Lärmaktionsplan Stufe 2 sind nur das Minimum was auf jeden Fall getan werden muss. 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. Weitere Maßnahmen die in kürzester Zeit mit geringem finanziellem Aufwand machbar wären, sind: 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. 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. Mit freundlichen Grüßen	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. Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage. 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. 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.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
31a	**Anwohner aus dem Kirschenweg** BETREFF **KREISVERKEHR STUTTGARTER STRASSE** 02.01.2016 SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN ICH BITTE UM ÜBERPRÜFUNG DES KREISVERKEHRS 1. STADT AUSWÄRTS WIRD DER KREISVERKEHR DURCH EINE FEHL-PLANUNG NICHT ALS KREISVERKEHR BEFAHREN SONDERN WIE IN DER ANLAGE ERSICHTLICH IST,ALS NORMALE KREUTZUNGS-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 RE-DUTZIERUNG HERVORRUFT Anlage 	[redacted] 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. 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. 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.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
31b	**Anwohner aus dem Kirschenweg** BETREFF SCHUTZWALL ZWISCHEN STUTTGARTER STRASSE UND AUGUST LÄMMLE WEG 02.01.2016 SEHR GEERTE DAMEN UND HERREN ICH BITIE UM PRÜFUNG DER MÖGLICHKEIT DER VERRINGERUNG DER DB ZAHL VON 65 1. DIE STUTTGARTER STRASSE WIRD ZWISCHENZEITLICH VON CA 11500 FAHRZEUGEN PRO TAG BEFAHREN DURCH DIE STADTAUS-WÄRTS **ANHEBEND** STRASSE ENTSTEHT GENERELL EIN LÄRMPEGEL AN DEN WOCHENENDEN WIRD DIE STUTTGARTER STRASSE STADT AUSWÄRST GERNE ZUR RENNSTRECKEN VON PKW SOWIE MOTOR-RÄDERN BENÜTZT HIER WERDEN VON GESCHWINDIGKEITEN VON 100 bis 130 KM GEFAHREN HIER SOLLTE MAN DIE 60 KM VON GERLIN-GEN ÜBERNEHMEN STADTEINWÄRTS WIRD DIE GESCHWINDIGKEIT VON 70 BEZW. 50 KM GRUNDZÄTZLICH NICHT EINGEHALTEN. 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 **EINDEUTIGE GESCHWINDIGKEITSVORGABE IN DER STUTTGAR STR STADT EINWÄRTS UND AUSWÄRTS 60KM BIS FÜLLERSTRASSE NEU-ER KREISVERKEHR**. IN DEM AUGUST LÄMMLE WEG WÄRE ES ANGEBRACHT **DURCH VER-SETZTE STRASSENPARKPLÄTZE** DIE GESCHWINDIGKEIT ZU REDU-ZIEREN DA TROTZ BLITZERAUFSTELLUNG SICH KEINER AN DIE 30KM HÄLT AUCH HIER IST DIE STRASSE ANSTEIGEND DAS ZUSÄTZLICH DEN LÄRMPEGEL NACH OBEN TREIBT 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- NOCHMALS AUF DEN ERDWALL ZU KOMMEN ES ERSCHEINT MIR	[redacted] Die Einrichtung eines Geschwindigkeitstrichters im Bereich des Orts-eingangs vor dem Kreisel soll im Rahmen einer Verkehrsschau mit den Fachbehörden besprochen werden. Im Bereich zwischen August-Lämmle-Weg und Stuttgarter Straße wäre nach dem Bebauungsplan ein kleinerer Lärmschutzwall denk-bar, die städtebaulichen Umsetzungsmöglichkeiten werden geprüft. 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. Dieser Vorschlag wurde vom Ordnungsamt bereits geprüft und aus straßenverkehrsrechtlichen Gründen abgelehnt. Die Anregung wurde aufgenommen und die zusätzliche Markierung wurde angeordnet.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	DASS MAN DURCH DIESE BAULICHE MASSNAHME AUSSER DEM LÄRMSCHUTZ NOCH EINEN SICHERHEITSSCHUTZ ERREICHEN WÜRDE ES WÜRDE NICHT MEHR DIE MÖGLICHKEIT GEBEN DASS DIE FUSSGÄNGER OBERHALB DER STUTIGARTER STR ÜBER DIE STRASSE IN DIE GERLINGERHEIDE GEHEN ALS NACHTRAG DIESES PROJEKT WÜRDE ICH GERNE IN IHREM HAUSE 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 BEGEHUNG IN UNSEREM HAUSE EIN-  	Die angesprochene Fläche liegt innerhalb des Landschaftsschutzgebiets „Leonberg“. Dort sind wesentliche bauliche Veränderungen grundsätzlich nicht zulässig. Der hier in Aufstellung befindliche Lärmaktionsplan wird zum Anlass genommen, die Thematik nochmals mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
32	**Anwohner aus der Hölderlinstraße** **Formlose persönliche Stellungnahme bezüglich Verkehrslärm 03.01.2016 per Mail**	[redacted] und [redacted]	
	Sehr geehrte Damen und Herren, 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 [redacted] in der Gartenstadt. Wir fühlen uns durch folgenden Lärm belästigt: 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. 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. 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? Bitte nehmen Sie zu den o.g. Punkten kurz Stellung und ergreifen sie Maßnahmen. Mit freundlichen Grüßen	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. Zum Straßenlärm: Der Bereich gehört nicht zu den am stärksten belasteten Bereichen, Maßnahmen sind hier nicht vorgesehen. Zum Schienenlärm: Je nach Wagenmaterial treten unterschiedlich starke Lärmbeeinträchtigungen auf. Je nach sonstigen Lärmquellen erscheint die individuelle Wahrnehmung unterschiedlich. 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
33	**Anwohner aus der Gartenstadt** Lärmaktionsplan, der keiner ist???? Bauvorhaben, die keineswegs bürgernah sind. 03.01.2016 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.) Sehr geehrte Damen und Herren der Stadt Leonberg, 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. 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! 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! Ausbau der Gewerbebetriebe am Distelfeld-mit Lärmbelastung ,die herüber hallt. Ausbau des Westanschlusses AB mehr Ziel und Quellverkehr über die Gebersheimer Straße. Stauumleitungsstrecke, welche von LKWs auch genutzt wird. (Wasserschutzzone???) endlose Blechlawinen blockieren den normalen Berufsverkehr. Dadurch sind in der engen Kurvenstraße Rettungsgassen für das naheliegende Krankenhaus kaum mehr möglich!!!! Natürlich fahren diese Krankenwagen –berechtigt-Tag +Nacht durch´s Wohngebiet und setzten vor dem Auftreffen auf die Gebersheimerstr. natürlich das Martinshorn ein-wohl gemerkt noch im Wohngebiet! Der Hubschrauber quert natürlich ebenso ab +an über unseren Dächern im Notfall oder Nebel. Dies akzeptieren wir als soziale Bürger natürlich!	[redacted] 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. Die genannten Projekte (z.B. Bau des Wohnheims an der Gebersheimer Straße, Glems- Renaturierung, Neupositionierung Wertstoffhof) stehen nicht im Zusammenhang mit dem Lärmaktionsplan. Die Systematik der Erfassung von Lärm sieht grundsätzlich Berechnungen, keine Messungen vor.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Kreisverkehrbau-weil`s modern ist….Stau gibt`s dennoch täglich „Dilgerkreuzung“ (Rutesheimerstr.) bis weit bis unter den Bahnviadukt. „Renaturierung“ der Glems-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?? 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 reciclinghof) noch dazu über diesen Kreisverkehr dann abgeleitet werden?? 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??? 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 Glems renaturiert??) wiederum Bäume, die ökologische Filter,		

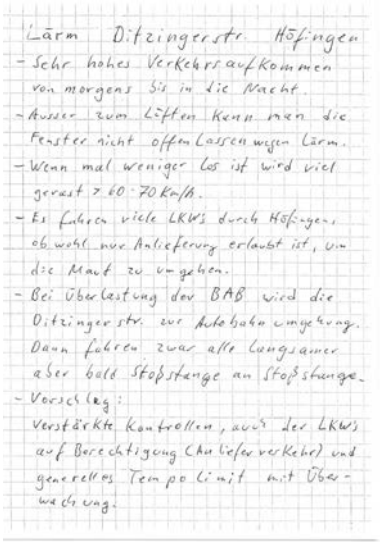
Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Schutz und Lebensraum darstellen. Ganz zu schweigen von der weiteren Lärmbelastung . auch jetzt hört man schon zuweilen die Lastwagen, Containerentleerungen des alten Recycling-hofes 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 Grundlautstär-ke 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 Gress-gebäude 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!?? Wo sind die genauen Lärm- Messungen-zu unterschiedlichen Wind- und Tages-Nachtzeiten??? Keine Berechnungen sondern Realmessungen!??? Daraus resultierenden Maßnahmen? Wo sind die Umweltgutachten, die es bewilligen einen Recyclinghof in Ge-wässernähe am Wohngebiet zu bauen? 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 Recyc-linghof 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… Ich bin keineswegs „der heilige St. Florian, der andere Anzünden soll“ NUR EINE HAUSBESITZERIN; DIE EINMAL GERNE HIER WOHNEN UND ARBEITEN; STEUERN ZAHLEN WOLLTE!		

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
34	**Anwohner aus dem Drosselweg, Silberberg** Lärmaktionsplan, Bürgerbeteiligung und Stellungnahme 04.01.2016 per Mail Lärmaktionsplan, Bürgerbeteiligung und Stellungnahme: 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. Außerdem möchte ich noch folgendes anmerken: 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. 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. 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. 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.	[redacted] 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. Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage. 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 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
35	**Anwohner aus der Ditzinger Straße** 05.01.2016  Lärm Ditzingerstr. Höfingen - 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, ob wohl nur Anlieferung erlaubt ist, um die Maut zu umgehen. - Bei Überlastung der BAB wird die Ditzingerstr. zur Autobahn umgehung. 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. **(Abschrift)** Lärm Ditzinger Straße Höfingen • 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 Dizingerstr. 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	[redacted] 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. Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviers Leonberg.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
36	**Anwohner aus der Bruckenbachstraße** Lärmaktionsplan Leonberg 2015 - Bruckenbachstraße 07.01.2016 per Mail Sehr geehrte Damen und Herren, 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. 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: <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 Staße 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. <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. <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. Die Straßenverkehrslärmbelästigungen in der Bruckenbachstraße könnten	[redacted] 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. Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage. 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).	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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. 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. Mit freundlichen Grüßen	Bodenwellen stellen kein geeignetes Mittel dar, da vermehrt Lärm entsteht durch das Abbremsen vor dem Überfahren und das anschließende Beschleunigen. Kopfsteinpflaster intensiviert Lärm zusätzlich.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
37	**Anwohner aus der Ditzinger Straße** Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 2015 der Stadt Leonberg 13.01.2016 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. 2. Die vorbeibretternden Laster lassen unsere Fenster zerspringen. Eine Reparatur ist sinnlos. 3. In den Hauptverkehrszeiten wird Stoßstange an Stoßstange gefahren. Eine Straßenüberqerung 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. Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei fehlen, Blitzer gibt es ebenfalls nicht. Beides, sowie eine durchgehende 30iger-Zone könnte Abhilfe schaffen. 4. Gibt es Probleme auf der Autobahn, wird uns der ganze Umleitungsverkehr auch noch aufgebürdet. 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. 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 Busungetüme (40 bis 60 Sitzplätze) mit viel Lärm, Gestank, Feinstaubausstoß und Straßenzerstörung 3 oder 4 Fahrgäste transportieren.	[redacted] 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. Innerhalb einer Lärmresolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage. 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. 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. 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. 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. Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviers Leonberg. Die Lärmpegel werden als Jahresdurchschnittswert angegeben und beziehen sich auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr. Die Zäh-	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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? 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. 9. Auf Grund der hohen Lärmgrenzen werden in Leonberg nur Maßnahmen zur Lärmbekämfung 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 Lärmminderung in Leonberg kommen. 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.	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. An den bisher gewählten Auslösewerten wird festgehalten. Für 2017 sind 100.000,- Euro für Einzelmaßnahmen (z.B. Lärmschutzfensterprogramm) im Haushaltsplan eingestellt.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
38	**Anwohner aus der Riegeläckerstraße, Warmbronn** 15.01.2016 **Stellungnahme I Ergänzungsvorschläge zum Lärmaktionsplan Leonberg 2015** Warmbronn wird im vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans Leonberg 2015 als Ortsteil ausgewiesen, in dem aufgrund der berechneten Lärmpegel und Betroffenheitszahlen keine lärmmindernden Maßnahmen bzgl. Straßenverkehr formal erforderlich sind. Dem entgegen steht die subjektive Wahrnehmung einer stetig weiterschreitenden Verlärmung dieses Ortsteils, dem auf alle Fälle präventiv begegnet werden sollte. Es kann nicht sein, dass ein Handlungsbedarf erst bei flächendeckender Erreichung der Schmerzgrenze wahrgenommen wird! Zwei Punkte sind im Lärmaktionsplan zu aufzunehmen: **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. 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. Als einzig wirksame und befriedigende Problemlösung wird deshalb vorgeschlagen: **Sperrung der drei Zufahrtsstraßen K1008 und K1009 ab B 295 und**	[redacted] 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. Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage. 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).	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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). 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!	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. Motoradfahrer sind als normale Verkehrsteilnehmer zu betrachten.	
	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 mehrfachreflektierenden Hochhäusern sowie vermutlich auch den östlichen Teil der Büsnauer Straße. Bereits im Herbst 2011 wurden Teile der Warmbronner Ortsdurchfahrten mit "Tempo 30" belegt. 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) - **in Richtung Büsnau auf den Abschnitt der Büsnauer Straße bis zur Kreuzung Bulachweg/Lämmlestraße** - **in Richtung Renningen auf den Abschnitt der Christian-Wagner-Straße bis zur Einmündung Porschestraße**	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.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
38	**Anwohner aus der Riegeläckerstraße, Warmbronn** Anlage **Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)** 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 **Fußnote** (+++ Textnachweis ab: 1.4.2013 +++) **I.** **Allgemeine Verkehrsregeln** **§ 1 Grundregeln** (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. **§ 30 Umweltschutz, Sonn- und Feiertagsfahrverbot** (1) Bei der Benutzung von Fahrzeugen sind unnötiger Lärm und vermeidbare Abgasbelästigungen verboten. Es ist insbesondere verboten, Fahrzeugmotoren unnötig laufen zu lassen und Fahrzeugtüren übermäßig laut zu schließen. Unnützes Hin- und Herfahren ist innerhalb geschlossener Ortschaften verboten, wenn Andere dadurch belästigt werden. **§ 31 Sport und Spiel** (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.	[redacted]	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
39	**Anwohner aus der Feuerbacher Straße** Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 2015 17.01.2016 Sehr geehrter Herr Rosenbauer, sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderats, sehr geehrte Damen und Herren der Stadtverwaltung Leonberg, 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. 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: 1.) Eine Temporeduzierung von 50 km/h auf 30 km/h hat laut Lärmaktionsplan bei geringen Kosten einen hohen Nutzen, nämlich bis 3 dB Lärmminderung. Eine Temporeduzierung von 50 km/h auf 30 km/h ist laut Lärmaktionsplan 2015 einer Halbierung des Gesamtverkehrs gleichzusetzen! 2.) Austausch der (sowieso derzeit stark beschädigten) Asphaltdecke gegen einen Flüsterasphalt mit einer Lärmminderung von mindestens 3 dB (laut Lärmaktionsplan). 3.) Eine bauliche Umgestaltung des Fahrbahnrandbereichs ist zwingend erforderlich, dabei soll der derzeit nur 1,5 Meter breite Gehweg verbreitet werden, und an der Bordsteinkante sind (hohe) Pflanzkästen als Spritzschutz aufzustellen. 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 2011unter 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	[redacted] 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. Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage. Im Bereich der Feuerbacher Straße werden verschiedene Einzelmaßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen (siehe Textteil LAP, Stufe 2). Die Umsetzung der im Entwurf vorgeschlagenen Maßnahmen ist nach weiterer Detaillierung und Priorisierung geplant. Zur Art und Weise der Umgestaltung des Straßenraums können zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussagen gemacht werden.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Temposenkung auf 30 km/h sowie die Pflanzkübel als Spritzschutz würden hier eine deutliche Verbesserung erzielen. 4.) Es sind Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen, damit die vorgeschriebene Geschwindigkeit auch eingehalten wird. 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. 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. 7.) Der Lärmaktionsplan 2015 weist auch auf die volkswirtschaftlichen Schäden durch die Lärmbelastung hin und zitiert eine Studie des Bayrischen 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 dB- 50,0 dB = 23,5 dB Überschreitung 23,5 x 1,5% = 35,2 % Wertverlust meines Hauses durch Lärmbelastung! 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% x 23,5 dB = 21,15 %; konkret sind dies pro Monat 71,70 Euro, was einen von mir erlitten jährlichen Mietzinsausfall von 860,- Euro ergibt! Ist die Stadt Leonberg etwa bereit für diesen Mietzinsverlust aufzukommen? 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. Mit freundlichen Grüßen	Es werden mobile Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt. Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviers Leonberg.	
39	**Anwohner aus Feuerbacher Straße**	[redacted]	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Anlage Seite 1		

Dr. Bärbel Häcker, Feuerbacher Straße 14, 71229 Leonberg, Tel. 07152/7003435

Herrn
Gemeinderat
Wolfgang Schaal
Brennerstraße 49
71229 Leonberg

3.5.2015

Verkehrssituation in der Feuerbacher Straße in Leonberg

Sehr geehrter Herr Schaal,

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.

Wie allgemein eigentlich bekannt ist, hat die Verkehrssituation in der Feuerbacher Straße ein unerträgliches Ausmaß erreicht.

- 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-Durchfahrtverbot 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

1

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
39	**Anwohner aus Feuerbacher Straße** Anlage Seite 2 	[redacted]	

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.

- 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 Kelleriäden 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 Motoradsaison 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:

2

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
39	**Anwohner aus Feuerbacher Straße** Anlage Seite 3	[redacted]	

1. Ersetzen der rissigen rauen stark beschädigten Asphaltoberfläche durch einen sogenannten Flüsterasphalt, um die Lärmbelästigung 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 (Zebrastreifen) anzubringer.. 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 ("Pförtnerampel"), 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.

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!
Vielen Dank im Voraus für Ihre Bemühungen.
Mit freundlichen Grüßen

Dr. Bärbel Häcker

P. S. Bitte beachten Sie auch den beigefügten handschriftlichen Brief von Frau Inge Lutz

3

(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	**Anwohner aus Hölderlinstraße** 19.01.2016 Sehr geehrte Damen und Herren! Mein Vorschlag zur Senkung des Lärmpegels in der Gartenstadt ist die Einführung eines Tempolimits in der Gebersheimer Straße zwischen dem Aldikreisel und der Rutesheimer Straße in beiden Richtungen. Das Tempolimit soll 30 Km/h betragen. Zu seiner Absicherung schlage ich fest installierte "Blitzer" vor. In der Zwischenzeit hat sich die Rechtslage für die Zulässigkeit von Geschwindigkeitsbegrenzungen geändert, sodass für die vorgeschlagene Maßnahme ausschließlich Sachgründe entscheidend sind. Mit freundlichen Grüßen	[redacted] 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. Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage. 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
41	**Stellungnahme der Agenda Gruppe RadL zum Lärmaktionsplan 2015** 21.01.2016 per Mail 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! Lärmquellen sind: • Güterzüge • Autobahnverkehr • Durchgangsverkehr • Ziel - und Quellverkehr, Binnenverkehr • Laute Fahrzeuge wie Motorräder • ….. Der Lärmaktionsplan muss seinem Namen gerecht werden und Folgendes beinhalten: • 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. Maßnahmen des Lärmaktionsplans: **Allgemein:** • Umsetzung der Vorschläge aus dem Gutachten mit dem Ziel Lärmminderung • 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 **Radverkehr / Fußgänger / ÖPNV:** • Konsequente weitere Umsetzung des Radverkehrskonzepts	Sprecherin: Irmgard Meurer (Hechinger Straße 20, 71229 Leonberg) 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. Bestandteil des vorliegenden LAP, Stufe 2, ist auch die Benennung möglicher Maßnahmen sowie deren Umsetzungsperspektiven. Die genaue Umsetzung hängt von entsprechenden Einzelbeschlüsssen des Gemeinderats ab, die wiederum die notwendige Finanzierbarkeit voraussetzen.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	• 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, …) **Straßenverkehrsführungen** • 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. **Bahnlärm** • Bildung einer Arbeitsgemeinschaft auf Bürgermeisterebene mit allen Städten und Gemeinden an der Bahnstrecke von Korntal bis Renningen zur Durchsetzung von Lärmminderungsmaßnahmen an den Zügen (an der Lärmquelle, dafür gibt es bereits einige Maßnahmen-Vorschläge) **Autobahnlärm** • 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.	Innerhalb des sog. Umweltverbundes, insbesondere beim Radverkehr, wurden in den vergangenen Jahren eine Reihe von Maßnahmen umgesetzt. 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. Alle in Leonberg verkehrenden Buslinien fahren den Bahnhof Leonberg an. Wichtige öffentliche Einrichtungen sind nicht weit von einer Haltestelle entfernt. Kreisverkehrsplätze sind beispielsweise im Bereich Neue Ramtel-/ Stuttgarter Straße und an der „Kreuzung“ Rutesheimer-/ Gebersheimer Straße vorgesehen. Weitere Maßnahmen werden geprüft. Zum Autobahn- und Bahnlärm und den regionalen Ziele siehe Resolution.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
42	**Anwohner aus der Schubartstraße** Stellungsnahme zum Lärmschutz 24.01.2016 per Mail Sehr geehrte Damen und Herren, wir wohnen in der Schubartstr. [redacted], 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	[redacted] und [redacted] 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 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	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
43	**Anwohner aus der Ditzinger Straße, Höfingen** Bürgerbeteiligung Lärmaktionsplan 24.01.2016 per Mail Sehr geehrte Damen und Herren, als Anwohner der Ditzingerstraße [redacted] bzw. [redacted] 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 Stauumfahrungsverkehrs 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. 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. 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. Zumindest eine dauerhafte Installation einer automatischen Geschwindigkeitsanzeige wäre hier absolut angebracht. 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.	[redacted] - [redacted] -- [redacted] 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. Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage. 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. Die Umsetzung eines großräumigen Umfahrungskonzeptes für Leonberg bzw. die Teilorte ist derzeit nicht absehbar.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
44	**Bürgergemeinschaft Leonberg-Ramtel** Stellungnahme zum Lärmaktionsplan von der Bürgergemeinschaft Leonberg-Ramtel e. V. 25.01.2016 per Mail Stellungnahme der Bürgergemeinschaft Leonberg-Ramtel zum Lärmaktions-plan-Entwurf der Stadt Leonberg, bezogen auf den Stadtteil Ramtel. 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. **Neue Ramtelstraße**: In der Drucksache 2015 Nr. P 43 schreibt die Stadtverwaltung Leonberg unter dem Punkt M6, dass die Neue Ramtelstraße einen lärmarmen Asphalt be-kommen soll. Doch diese Maßnahme reicht nicht aus. Wir fordern (zum wiederholten Male) die Stadtverwaltung auf, einen besseren Schallschutz parallel zum Ludwig-Finkh-Weg und zur Gerlinger Straße zu installieren. Dort wo keine „Schallschutzwand ist, wäre die Pflanzung von immergrünen Gehölz wünschenswert, wie Eiben, Tannen usw. Leider wurden unsere dies-bezüglichen Bitten bis jetzt nicht erfüllt. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 Km/h ab der Fußgängerampel bei dem ehemaligen Biolädle der Werkstatt für Behinderte (Atrio) bis zur Einmün-dung in die Stuttgarter Straße würde die Lärmbelästigung für die Bewohner des Ludwig-Finkh-Weges senken. **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. 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.	[redacted] 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. 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. Prioritär sollen Lärmschutzmaßnahmen überwiegend in Bereichen geplant und durchgeführt werden, wo deutliche Überschreitungen der Auslösewerte berechnet wurden. Es gibt zahlreiche Wohngebäude in Leonberg die stärker als die Ge-bäude im L.-Finkh-Weg mit Lärm belastet sind. Für diese Gebäude sollen vordringlich Maßnahmen durchgeführt werden. Gem. § 45 (9) Satz 1 StVO dürfen Verkehrszeichen nur dort angeord-net werden, wo dies auf Grund besondere Umstände zwingend gebo-ten ist (Gefahrenlage). Es ist keine Gefahrenlage vorhanden. 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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. Wir fordern deshalb härtere Verkehrskontrollen und Maßnahmen, die das unbegründete Durchfahren wesentlich erschweren. 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. 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. 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. Mit freundlichen Grüßen	Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviers Leonberg.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
45	**Anwohner aus der Wiesensteiger Straße** Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 2015 25.01.2016 per Mail 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. 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! **Unsere Erwartungen zum Lärmaktionsplan sind im Folgenden stichwortartig dargestellt:** • 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 Lärmminderung. 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 reduzieren, d.h. Minderung des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs durch Förderung des ÖPNVs und des Radverkehrs., das heißt Umsetzung des bereits 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. **ÖPNV**	[redacted] und [redacted] 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. Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage. Maßnahmen sind im Entwurf des Lärmaktionsplanes enthalten, eine Priorisierung ist im Rahmen der Fortschreibung vorgesehen. Mit der Umsetzung des Mobilitäts- und Radverkeehrskonzeptes, 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	• 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, …)	Alle in Leonberg verkehrenden Buslinien fahren den Bahnhof Leonberg als wichtigsten Umsteigeepunkt an. Wesentliche öffentlichen Einrichtungen sind nicht weit von einer ÖPNV- Haltestelle entfernt.	
	Straßenverkehrsführungen • 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.	Neue Kreisverkehrsplätze entstehen auch in 2017 und den fortfolgenden Jahren.	
	Sonstiger Lärm • Erstellung einer Lärmrichtlinie für extrem laute Geräte wie Laubbläsern (Auflage der Stadt bei Vergabe der Arbeiten, kein Laubbläser im Einsatz durch städtische Mitarbeiter)	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.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
46a	**Anwohner aus dem Hummelbergweg** Lärmaktionsplan Leonberg 27.01.2016 per Mail 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 [redacted] ([redacted]) - 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! 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! Bezüglich des Lärms könnte der Durchgangsverkehr der Wasserbachstraße abgestellt werden durch Kontrollen. Die Güterzüge könnten leiser gemacht werden mit Strafzahlungen bei der Verwendung lauter Wagons. 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. Mit mir [redacted] [redacted] werden im gleichen Haus belästigt	[redacted] 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. Es finden regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen mit dem mobilen Messgerät statt. Weiter werden zur Zeit verstärkt Wohngebiete (Anliegerstraßen) auf Falschparker kontrolliert (Pendler, die zur S-Bahn gehen), 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. 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 Rechtssprechung für Übergangswohnheime deutlich geringere (Lärm-)Restriktionen als für ein dauerhaft bewohntes Haus vor.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
46b	**Anwohner aus dem Hummelbergweg** Lärmaktionsplan Leonberg 27.01.2016 per Mail 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. 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. 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. Mit freundlichen Grüßen	[redacted] Siehe Ziff. 46a	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
s			
47a	**Anwohner aus der Ditzinger Straße** Lärmaktionsplan 27.01.2016 per Mail 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. 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 keinster 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 ?	[redacted] 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. Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage. Die Ditzinger Straße war ein Maßnahmenschwerpunkt im Lärmaktionsplan, Stufe 1. Dort wurde ein Schallschutzfensterprogramm mit erheblichen Zuschüssen für den Austausch alter Fenster angeboten. Im aktuellen Lärmaktionsplan sind keine konkreten Maßnahmen vorgesehen, weil andere, ebenfalls stark verlärmte Bereiche in Leonberg bearbeitet werden sollen. Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviers Leonberg. 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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. Warum wurde nicht die Untergrenze als maßgeblich festgelegt ? Und: ist es geplant echte Messungen nachzuholen um die errechneten Werte zu verifizieren ? Gerne können Sie mir schriftlich an die oben erwähnte Adresse antworten oder auf diese Email. Mit freundlichen Grüßen	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.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
47b	**Anwohner aus der Ditzinger Straße** Lärmaktionsplan 29.01.2016 per Mail 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	[redacted] Siehe Ziff. 47a Anmerkung: Die Berechnungen der Lärmkarten erfolgte durch ein beauftragtes Ingenieurbüro. Der Lärmschutzwall entlang der Ditzinger Straße wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens festgesetzt. Neuere Wohngebiete haben einen deutlich höheren Schutzanspruch gegen Lärm wie (ältere) Bestandsgebiete. Die für den Lärmaktionsplan maßgeblichen Lärmwerte gehen aus dem Plan hervor. Insbesondere in den Karten sind flächige Lärmangaben für das ganze Stadtgebiet ablesbar.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
48	**Anwohner aus der Seedammstraße** persönlich vorgebrachte Anregungen zum Lärmaktionsplan Leonberg 2015 – Stufe 2 28.01.2016 telefonisch **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. **Sie regt an:** Sie regt eine Umgehungsstraße an. Sie regt an, den alten Engelbergtunnel wieder zu reaktivieren. aufgenommen: 28.01.2016, Stefan Rosenbauer	Frau [redacted] 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. Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage. Zu den Verkehrsdiskussionen mit vielfältigen Variantenbetrachtungen siehe Verkehrsentwicklungsplan sowie Flächennutzungsplan „Leonberg 2020“	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
49	**Anwohner aus der Ditzinger Straße, Höfingen** Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 28.01.2016 per Mail Sehr geehrte Damen und Herren! 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. 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. Mit freundlichen Grüssen	[redacted] 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. Innerhalb einer Resolution soll ein Bündel von Maßnahmen beschlossen werden, um bestehende Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenlärm wirksam zu reduzieren, Einzelheiten siehe Positionspapier als Anlage. Mit mobilen Geräten wird die Geschwindigkeit regelmäßig 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
50	**Stellungnahme des Bürgervereins Eltingen e.v.** Stellungnahme Lärmaktionsplan Stufe 2 28.01.2016 Sehr geehrter Herr Rosenbauer zum Lärmaktionsplan der Stufe 2 erhalten sie die nachstehenden Anmerkungen und Vorschläge vom Bürgerverein Eltingen wie folgt : - **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. > 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. - **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. - **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 Kreisel Zufahrt zum Ezach III.	Bürgerverein Eltingen e. V. (BVE), Klaus Hettler 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 Polizeireviers 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-	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	In anderen Städten, wie Ludwigsburg, sind diese Verkehrsleitschilder bereits eingesetzt. - **B 295 Steigungsstrecke nach Renningen** > die Steigungsstrecke ist auf Grund der topographischen Lage als Lärmtrompete 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. Vorschlag einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 kmh würde deutlich eine Lärmminderung herbeiführen. Ein Zusatzschild „Lärmschutz“ könnte hier weitere Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmern bewirken. - **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 Hauteingang angeordnet. Die Praxis durch die Handhabung der Schützen, in den „Berg hineinzuschiessen“ 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 unangenehm 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 Nachbarschaft 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 - **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. - **Flugroute Rettungshubschrauber beim Krankenhaus** der Rettungshubschrauber ist stationiert beim Krankenhaus. Bei der Absprasionen im Bereich der Autobahn eingehalten werden. Der Bund hat zuletzt den offenporigen, lärmreduzierenden Asphalt erneuert (zu den Lärmbeeinträchigungen, die aus der Autobahn verursacht werden, siehe o.g. Resolution). Ziel ist, über den Planfeststellungsbeschluss hinaus, weitergehende Maßnahmen umzusetzen. Durch die Umsetzung der Maßnahmenabschnitte und der Lärmminderungsplanung werden lärmmindernde Maßnahmen in zahlreichen Bereichen des Verwaltungshandelns umgesetzt. Die Umsetzung einzelner Maßnahmen wird von Fall zu Fall geprüft.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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. Die Festlegung, das Einschwenken erst nach der Hochspannungstrasse im Westen wird nicht eingehalten. Eine Einschränkung für Notfälle kann hier selbstverständlich ausgesprochen werden. 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. Die Beurteilung im LAP ist aus meiner Sicht nicht richtig widergegeben. Der Betreiber ist hier auf seine Pflichten hinzuweisen. - **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. - **Autobahn** > die Auswirkungen von Lärm und Schadstoffen aus dem Fahrzeugverkehr auf den Bundesautobahnen in unmittelbarer Nachbarschaft sind vielfältig bekannt. 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 lärmmindernden Straßenbelages oder in Verkehrsanordnungen zur Reduzierung der Geschwindigkeit in unmittelbarer Nachbarschaft der Bebauung, hier sehen wir die generelle Grenze bei 80 kmh. Die besonderen topographischen Gegebenheiten durch den Kaltluftsee begründen hier eine Ausnahmestellung im Bereich Leonbergs, insbesondere vom Stadtteil Eltingen. 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.		

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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. > Bedarfsumleitung bei Störungen auf der Autobahn dürfen nicht durch das Stadtgebiet von Leonberg verlaufen. Weiterhin verweise ich auf die umfassenden Eingaben der AGVL, dessen Arbeit und als Mitglied wir vom Bürgerverein Eltingen aus in vollem Maß unterstützen. Gerne stehe ich für Rückfragen zur Verfügung. Mit freundlichen Grüßen		

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
51a	**Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)** Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Leonberg Stufe 2 im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung 29.01.2016 **<u>Auszug aus dem Dokument</u>** **Zusammenfassung** Die Stadt Leonberg hat den Vorentwurf des Lärmaktionsplans Stufe 2 vorgelegt. Die Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Leonberg (AGVL) nimmt im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung hiermit fristgerecht Stellung. 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 Lärmminderung. 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. 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	Sprecher: Ewald Thoma 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. [**Anmerkung:** Das vollständige Dokument der AGVL wird auf Grund seines großen Umfangs im Anhang wiedergegeben] 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 Verkehrslärmberechnung 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. **S. 6** Der Umfang, die Methode, Ziele und die Inhalte der Leonberger Lärmaktionsplanung entsprechend den gesetzlichen Grundlagen und übertreffen die Anforderungen bei Weitem **Seite 7** Siehe Lärmresolution **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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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 Lärmminderungsmaßnahme 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. 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. 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. Wir beantragen daher ergänzend zum vorliegenden Entwurf eine Überprüfung der Lärmberechnung und die Bereitstellung mit Dokumentation sämtlicher Eingangsparameter und Veröffentlichung im Internet. Aus dem Entwurf ist nicht ersichtlich, ob und in welchem Umfang die Maßnahmen des Lärmaktionsplans Stufe 1 etwas gebracht haben. Er listet	**Seite 9** **5.1** Die Lärmkartierung ist tatsächlich nicht dafür geeignet die konkrete Lärmsituation an bestimmten Orten zu bestimmten Zeiten wiederzugeben. Maßgeblich sind Jahresdurchschnittswerte.- *Zustimmung* **5.1.1** Kenntnisnahme **Seite 10** **5.1.2** - *Kenntnisnahme* **5.1.3** - *Kenntnisnahme* **5.2** Die Software ist zertifiziert und entspricht den fachlichen Anforderungen. Die Ungenauigkeit der Berechnung liegt unter 0,1 dB(A). - *Zurückweisung* **5.2.1** Eine Dokumentation sämtlicher Eingangsparameter für die Öffentlichkeit ist nicht vorgesehen - *Zurückweisung* **Seite 11** **5.2.2** Maßgeblich für den Schienenlärm sind die von der DB AG angegebenen Zugdaten. Ein Zuschlag wird nicht vorgenommen. - *Zurückweisung* **5.2.3** - Kenntnisnahme **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.- *Zurückweisung* **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. - *Zurückweisung* **5.3.3**	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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.** 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. 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-mittel- und langfristige Maßnahmenplanung beinhalten, bis wann man mit welchen Maßnahmen, wo, welche Lärmpegel unterschritten werden und welche Finanzierungsmöglichkeiten es gibt. **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. Die Kartierung der Bahnlinie zeigt, dass der **Bahnverkehr** neben dem	Gegenstand der Lärmaktionsplanung ist die gegenwärtige Verkehrs- und Lärmbelastung. - Zurückweisung **5.4** Der über der Lämmle Schule gemessene Fluglärm war im Durchschnitt so schwach, dass er kaum das Hintergrundgeräusch übertönte, entsprechend beeinflusste er den Gesamtpegel praktisch nicht. - *Zurückweisung* **6** - *Kenntnisnahme* **7** - *Kenntnisnahme* **8.1** Kenntnisnahme, die Maßnahmen werden von Fall zu Fall bei anstehenden Maßnahmen geprüft. **Seite 17** **8.2** Kenntnisnahme, siehe auch Lärmresolution **Seite 18** **9.1** siehe Lärmresolution **Seite 19** **9.2** *Kenntnisnahme* **9.3** *Kenntnisnahme* **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. **9.3.2** Zurückweisung **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. **9.3.4** Die umfangreichen Lärmschutzeinrichtungen entlang der Autobahn A8 sind	

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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. 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, lärmarmer 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**. 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. **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	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. **9.3.5** *Kenntnisnahme* **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. – *Zurückweisung* **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. 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. **9.3.8** Lärmschutzmaßnahmen richten sich nach den Prognosen, die z.B. im Rahmen von Planfeststellungsverfahren erstellt werden. **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. **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.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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!** Das folgende Dokument beschreibt ausführlich die aktuelle Situation und unsere Forderungen und Vorschläge an den Lärmaktionsplan für Leonberg. (...) ***[Anmerkung: Das Dokument in Gesamtumfang von 27 Seiten finden Sie im Anhang.]***	**S. 25** **9.5.2** Lärmrichtlinie für städtische Geräte: Bei Neuanschaffungen von Geräten und Maschinen soll verstärkt auch die Lärmemissionen geachtet werden (Lärmminderungsplanung). Rampen an Treppenanlagen: 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. **S. 26** **10** Kenntnisnahme	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
52	**Bürgerinteressengemeinschaft Gartenstadt/Glemstal (BiGG)** Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Leonberg Stufe 2 im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung 29.01.2016 **Vorbemerkung** 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. 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. **1 Kartierungen in der Gartenstadt** 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 Silcherstraße 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 Monotoring 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.	Ewald Thoma Soundplan: Im Gutachten wurden die uns zur Verfügung gestellten Verkehrsstärken verwendet. Eine Aussage zur Genauigkeit der Zahlen der Straßenverkehrszentrale kann nicht getroffen werden. Ebensowenig zu den uns zur Verfügung gestellten. Detaillierte Fassadenpegel werden nur bei den Gebäuden mit Grenzwertüberschreitung dargestellt. Eine Gesamtlärmbetrachtung 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! <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 Polizeireviers 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. <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. Der Standort der Ortstafel richtet sich ausschließlich nach den bun-	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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. An der Bahnstrecke gibt es folgende zusätzliche Besonderheiten, welche lärmrelevant sind: • 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 Es ist unklar, ob und in welcher Form dies in der Kartierung berücksichtigt wurde. 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. **2 Maßnahmenvorschläge und Ergänzungen** **2.1 Innerörtliche Straßenverkehr der Gartenstadt** **Gebersheimer Straße** 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 Silcherstraße sehr unübersichtlich und gefährlich.	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 Silcherstraße. Die Kontrollen durch den Vollzugsdienst erfolgen im Rahmen der Personellen Möglichkeiten. Hinsichtlich der Kontrollzeiten werden auch Vorschläge der Anwohner berücksichtigt. <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. Siehe auch Lärmresolution (Anlage 3 zur Drucksache). Die Forderung von Geschwindigkeitsbegrenzungen hat keinerlei Aussicht auf Erfolg. Zudem ist die Anregung ist nicht ausreichend konkret. 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. 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	

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Daher schlagen wir folgende Maßnahmen vor: • 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 **Rutesheimer Straße** 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 . Daher schlagen wir auch aus Gründen der Verkehrssicherheit vor: • 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. Sollte dies aus rechtlichen Gründen nicht möglich sein: Geschwindig-	diesem Vorhaben Stellung zu nehmen. Aus der Öffentlichkeit sind jedoch seinerzeit keine Stellungnahmen eingegangen. Die von der Stadt im Rahmen des Verfahrens vorgelegte Schalltechnische Stellungnahme wurde vom Landratsamt Böblingen, Abt. Immissionsschutz als ausreichend anerkannt. Weitere schalltechnische Untersuchungen zum Parkhaus sind nicht geplant. Das Bebauungsplanverfahren hierzu ist abgeschlosssen. Siehe auch die Lärmresolution (Anhang 3 der Drucksache). 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 eine Zeitraum von wenigen Wochen beschränkt. 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.	

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	keitsbegrenzung durchgängig auf 50 km/h aus Lärmschutzgründen. **Silcherstraße** 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. **2.2 Bahnverkehr** 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 Lärmschutzzielen 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. Auf folgende Maßnahmen, welche die Gartenstadt betreffen, weisen wir besonders hin: • 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 Klimaanlagen im Sommer sehr laut, weil sie keinerlei Lärm-		

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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. • 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 **3 Planerische Maßnahmen und weiterer Umgebungslärm** 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.** **3.1 Planerische Maßnahmen** **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. 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		

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Lärm erhöht hat, weil der Kreisel die Straße näher an die Bebauung gerückt hat. 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. 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 Lärmminderung, sondern auch mit der Lärmvermeidung sowie der Vorbeugung und betont vor allem, dass ruhige Gebiete nicht zusätzlich verlärmt werden sollten. Eine solche Verlagerung berührt daher auch EU-Recht. Eine lärmintensive Gewerbe-Einrichtung gehört in ein Gewerbegebiet, nicht in ein Wohngebiet. **3.2 Lärmreduktion bei Einrichtungen und Geräten der Stadt** 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 Vergabepraxis** 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. 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		

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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. • 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:  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:  Dies hätte zusätzlich den Vorteil, dass sich der Dreck unter dem Blech		

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	nicht sammeln könnte und dadurch die Stadtreinigung entlastet würde. 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. **4 Schlussbemerkung** 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!**		

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
53	**Anwohner aus der Paulinenstraße, Silberberg** [redacted] **Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplan 2015** 29.01.2016 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 Gotthardttunnels werden wir wesentlich mehr Güterverkehr bekommen, da der Ausbau der Rheintalstrecke sich wesentlich verzögert. 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 zusammentun 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. 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	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 Güterzugfrequentierung aus, allerdings rechnet die Bahn auch in der Prognose mit deutlich leiseren Zügen. 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 übermittelt. 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. 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. Wir gehen davon aus, das die zugrunde gelegten Parameter aktuell und die Ergebnisse korrekt sind. Wie bereits angekündigt, wurde eine Nachberechnung mit korrigiertem Fahrbahnbelag und Geländemodell im Bereich der Wasserbachtalbrücke durchgeführt. 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.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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. 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 Paulinenstr. 18 im Silberberg betrifft - zu korrigieren bitten. 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. 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.	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. Die Stadt Leonberg beabsichtigt keine Lärmschutzmaßnahmen gegen Bahnlärm auf eigene Kosten durchzuführen. 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. …" Es wird an den gewählten Auslösewerten festgehalten. Die Forderung nach Schrittgeschwindigkeit für durchfahrende Züge hat keinerlei Aussicht auf Umsetzung. 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 „lärmtechnischen Prüfstand“ gestellt und wo möglich und vertretbar, mit entsprechenden Maßnahmen auf eine Lärmminderung 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)	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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. Forderung: Niedrigere Auslösewerte ansetzen: Die Auslösewerte beim ersten Lärmaktionsplan in 2008 betrugen 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. 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 warnt. 3. Bei Schritttempo bzw. Tempo 30km/h der Güterzüge wäre es sowohl für die am Bahnsteig Wartenden ungefährlicher , es wäre aber auch wesentlich leiser. Forderung nach Temporeduzierung auf der A8 im gesamten Bereich Leonberg bis zur Ausfahrt Rutesheim mit Hinweis auf Lärmschutz sowie nach einer Nordumfahrung von Stuttgart 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.		

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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.		

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
54	**Anwohner aus der Paulinenstraße** Lärmaktionsplan 29.01.2016 per Mail Sehr geehrte Damen und Herren, 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. 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. 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. 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. Wenn man Lärmschutzmaßnahmen an anderen Autobahnbrücken zum Vergleich heranzieht, dann sind die „Lärmschutzwändchen“ an der Talbrücke ein absoluter Witz. Wir hoffen, daß unsere Einwände berücksichtigt werden und der Wirklichkeit entsprechende Messungen durchgeführt werden. Freundliche Grüße	[redacted] und [redacted] 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. …" Für die Darstellungen des Lärmaktionsplanes sind Jahresdurchschnittswerte Maßgeblich. Im Einzelfall können zeitweise auch höhere Werte auftreten. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird der Lärm grundsätzlich berechnet und nicht gemessen. 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. 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
		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. 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“. Eine leichte „Mitwindsituation“ sowie eine Inversionswetterlage ist in den Berechnungsvorschriften berücksichtigt, d.h. es wird eine die Lärmausbreitung begünstigende Situation angenommen.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
55	**Anwohner aus der Ditzinger Straße** Lärmbelastung Ditzingerstr. [redacted] 29.01.2016 per Mail 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. [redacted] 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	[redacted] und [redacted] 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
56	**Anwohner aus der Friedrich-Haug-Straße** Lärmaktionsplan Leonberg 2015, Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans, Drucksache 2015 Nr. P 43 29.01.2016 Sehr geehrte Damen und Herren, Zum Entwurf des o.g. Lärmaktionsplans möchte ich wie folgt Stellung nehmen: Als Auslösewerte sind beim Lärmwert für den Tag/L_{den} ≥ 65 dB(A) und die Nacht L_{night} ≥ 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. 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.	[redacted] Es wird an den gewählten Auslösewerten festgehalten. 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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. 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? 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. 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? Hier gibt es sehr unterschiedliche Angaben, die ich hier mal darstellen möchte: **Drucksache P43 2015, Stadt Leonberg:** **34** Güterzüge / Tag = 12.410 / Jahr **Lärmkartierung Eisenbahnbundesamt:** **22** Güterzüge / Tag = 8.030 / Jahr **Anfrage Stadt Leonberg 29.10.2015:** **40** Güterzüge / Tag in 2012 **46** Güterzüge / Tag Prognose 2025 **Magstadt:** **Anfrage zu einem Bebaungsplan:** **35** Güterzüge / Tag in 2012 **61** Güterzüge / Tag Prognose 2025 **LKZ, 31.07.2014** **Artikel zur Bebauung am Bahnhof in Korntal:** **52** Güterzüge / Tag = 18.980 / Jahr **Eigene Erfassung in Leonberg-Silberberg:** **43** Güterzüge / Tag in 2013 = 15.600 / Jahr 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. Ich kann mir nicht vorstellen, dass die Angaben vom EBA in seiner Lärmkar-	Soundplan: Maßgeblich für die Berechnung des Bahnlärms sind die Zahlen, die wir von der Bahn erhalten haben. Dies dürften die aktuellsten, verfügbaren Daten sein. 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 Güterzugfrequentierung aus, allerdings rechnet die Bahn auch in der Prognose mit deutlich leiseren Zügen. 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 übermittelt. Dabei sind wir verpflichtet, die von der Deutschen Bahn zur Verfügung gestellten Analysezahlen zu verwenden. Weder selbst gezählte Zugzahlen, noch Prognosezahlen der Bahn,	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	tierung und die Angaben vom Bahnumweltzentrum im Gutachten von SoundPLAN zum Entwurf des Lärmaktionsplans stimmig sind. Dazu weichen sie zu stark voneinander ab. 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. 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". 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". 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 Klimaanlagen**, 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 lärmen. 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	werden von der Deutschen Bahn akzeptiert. Uns sind hier leider die Hände gebunden. Die Stadt Leonberg plant keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecke durchzuführen. Dies bleibt der Lärmsanierung durch die Bahn vorbehalten.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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. Mit freundlichen Grüßen		

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
57	**Anwohner aus der Wasserbachstrasse** Stellungnahme Lärmaktionsplan 29.01.2016 per Mail Sehr geehrte Damen und Herren, nachfolgend ein Verkehrsproblem betreffend den Stadtteil Silberberg welche bei der bei der Informationsveranstaltungund bzw. öffentlichen Auslegung nicht thematisiert wurden. Unerlaubter Durchgangsverkehr durch den Silberberg --- Trotz Beschwerden an die Stadtverwaltung hat sich die angespannten Verkehrssituation im Stadtteil Leo.-Silberberg in den letzten Jahren dramatisch verschärft. Der Stadtteil hat ca 1000 Eiwohner mit ca. 700 Wahlberechtigte, davon ausgehend 630 fahrberechtigte Führerscheinbesitzer. 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. Gezählt wurde von 6.oo - 19 Uhr, ein Wert von 20 % der durchschnittlichen Stundenzahl für die Nacht aufgeschlagen. 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. 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. 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. Gefordert wird eine Kontrolle des unerlaubten Durchgangsverkehrs und die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit.	[redacted] Geschwindigkeitskontrollen mit dem mobilen Messgerät finden regelmäßig in den Durchfahrtsstraßen statt.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Hinweisschilder mit Anzeige der gefahrenen Geschwindigkeit -siehe Rutesheim- wären sinnvoll. Es kann bei vorsichtiger Schätzung davon ausgegengenwerden das nach heutiger Sicht weit über 50 % unerlaubter Durchgangsverkehr ist ! Bei der Hauptversammlung des Bürgervereins 2015 wurde dieses Problem auch an Bürgermeister Herr Brenner herangetragen. Die zugesagte Stellungnahme **ist bis heute ausgeblieben**. 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. Mit freundlichen Grüssen	Weiter werden z.Zt. verstärkt die Wohngebiete (Anliegerstraßen) auf Falschparker kontrolliert (Pendler zur S-Bahn). 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.	

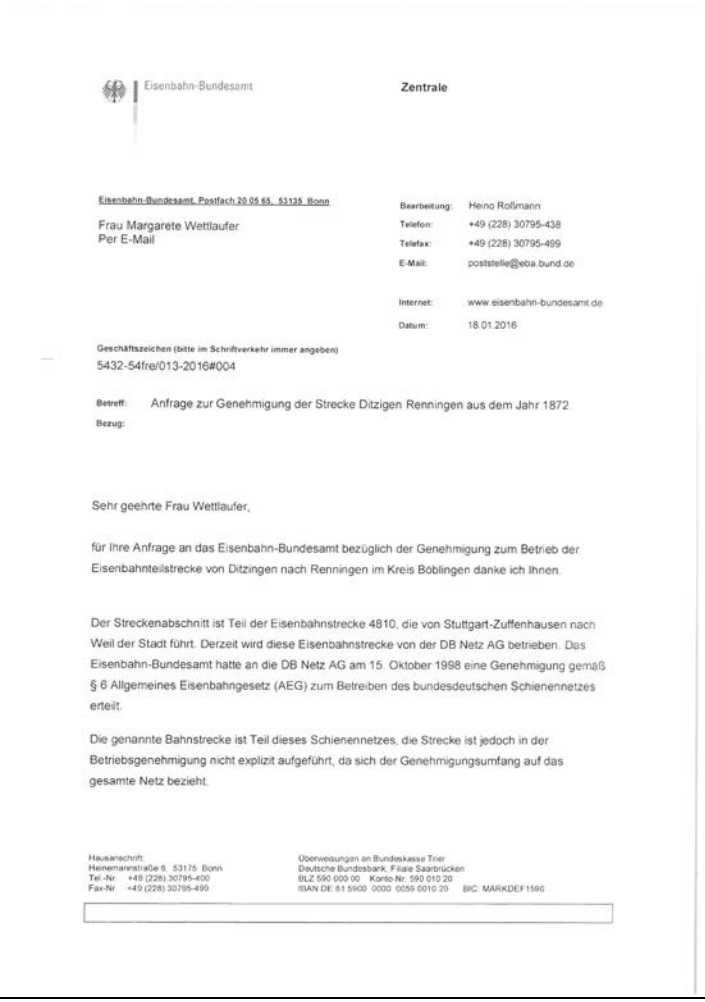
Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 06.11.2015 bis 31.01.2016

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
58	**Anwohner aus der Paulinenstraße** Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes 29.01.2016 Sehr geehrter Herr Rosenbauer, 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. **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. **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. Mit freundlichem Gruß	[redacted] 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… " Die aktuelle Nutzung der Bahnstrecke ist in die Lärmkarten eingeflossen.	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	**Anwohner aus der Paulinenstraße** Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes 29.01.2016 Anlage:2 Sehr geehrter Herr Rosenbauer, 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 Flüsterasphaltaus, der dort aber gar nicht aufgetragen wurde) sondern auch von dem reflektierenden Lärm sind wir betroffen. Dies spiegelt sich nicht in Ihrem Lärmaktionsplan wieder. 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. Im Rahmen der Informationspflicht der Bürger möchte ich Sie auch bitten mir die Genehmigungsunterlagen (Planfeststellungbeschluss) 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. Mit freundlichem Gruß	[redacted] 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… " Die aktuelle Nutzung der Bahnstrecke ist in die Lärmkarten eingeflossen. Die Stadt Leonberg geht von einer bestimmungsgemäßen Nutzung der Bahnlinie aus. Planfeststellungsunterlagen liegen uns nicht vor.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
59	**Anwohner aus der Paulinenstraße** Anlage 1 – Seite 1 	[redacted]	

Eisenbahn-Bundesamt **Zentrale**

Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 20 05 65, 53135 Bonn

Frau Margarete Wettlaufer
Per E-Mail

Bearbeitung: Heino Roßmann
Telefon: +49 (228) 30795-438
Telefax: +49 (228) 30795-499
E-Mail: poststelle@eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de
Datum: 18.01.2016

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)
5432-54fre/013-2016#004

Betreff: Anfrage zur Genehmigung der Strecke Ditzigen Renningen aus dem Jahr 1872
Bezug:

Sehr geehrte Frau Wettlaufer,

für Ihre Anfrage an das Eisenbahn-Bundesamt bezüglich der Genehmigung zum Betrieb der Eisenbahnteilstrecke von Ditzingen nach Renningen im Kreis Böblingen danke ich Ihnen.

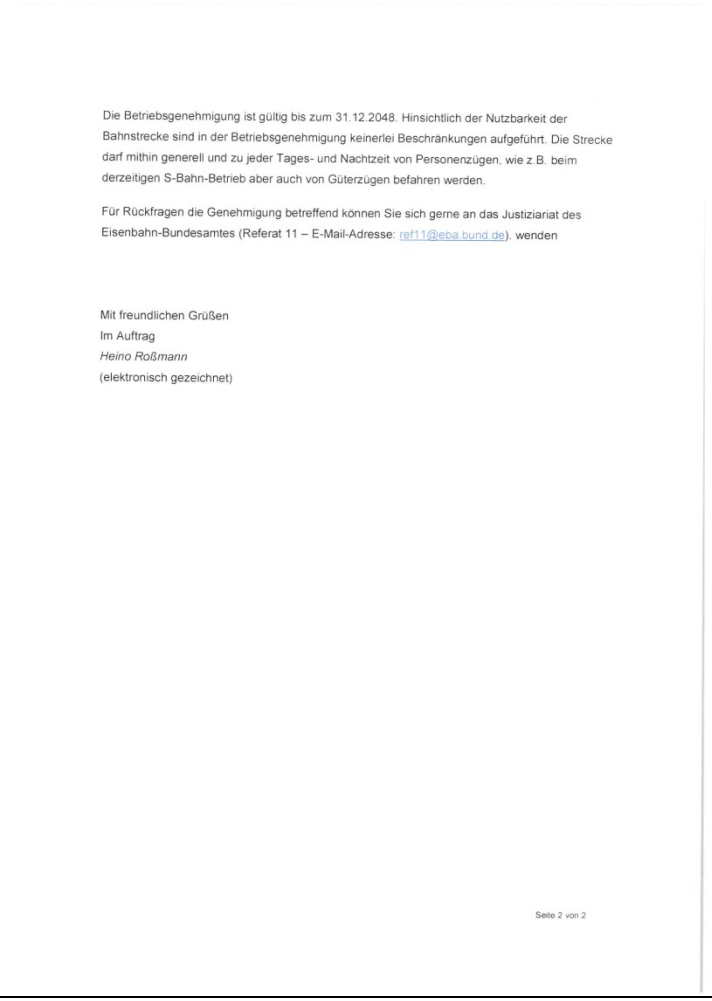
Der Streckenabschnitt ist Teil der Eisenbahnstrecke 4810, die von Stuttgart-Zuffenhausen nach Weil der Stadt führt. Derzeit wird diese Eisenbahnstrecke von der DB Netz AG betrieben. Das Eisenbahn-Bundesamt hatte an die DB Netz AG am 15. Oktober 1998 eine Genehmigung gemäß § 6 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) zum Betreiben des bundesdeutschen Schienennetzes erteilt.

Die genannte Bahnstrecke ist Teil dieses Schienennetzes, die Strecke ist jedoch in der Betriebsgenehmigung nicht explizit aufgeführt, da sich der Genehmigungsumfang auf das gesamte Netz bezieht.

Hausanschrift:
Heinemannstraße 6, 53175 Bonn
Tel.-Nr. +49 (228) 30795-400
Fax-Nr. +49 (228) 30795-499

Überweisungen an Bundeskasse Trier
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
59	**Anwohner aus der Paulinenstraße** Anlage 1 – Seite 2  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. Für Rückfragen die Genehmigung betreffend können Sie sich gerne an das Justiziariat des Eisenbahn-Bundesamtes (Referat 11 – E-Mail-Adresse: ref11@eba.bund.de), wenden Mit freundlichen Grüßen Im Auftrag *Heino Roßmann* (elektronisch gezeichnet) Seite 2 von 2	[redacted]	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
59	**Anwohner aus der Paulinenstraße** Anlage 2 – Seite 1 	[redacted]	

Eisenbahn-Bundesamt **Zentrale**

Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 20 05 65, 53135 Bonn

Frau Margarete Wettlaufer

Bearbeitung: Heino Roßmann
Telefon: +49 (228) 30795-438
Telefax: +49 (228) 30795-499
E-Mail: poststelle@eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de
Datum: 26.01.2016

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)
5432-54fre/013-2016#004

Betreff: Ihre Nachfrage zur Genehmigung der Strecke Ditzingen-Renningen als Teilstrecke der Schwarzwaldbahn von Stuttgart nach Calw
Bezug:
Anlagen: 0

Sehr geehrte Frau Wettlaufer,

Ihre Nachfrage gibt mit Gelegenheit zur Klärung der Frage, was Inhalt einer Betriebsgenehmigung bzw. einer Planfeststellung ist.

Mit der im Jahre 1998 der DB Netz AG erteilten Genehmigung nach § 6 AEG wird nachgewiesen, dass die DB Netz AG die Anforderungen an Fachkunde, Versicherung, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit erfüllt.

Ihre Anfrage richtet sich auf die mit dem Betrieb der Strecke (DB Netz-Strecke 4810, „Schwarzwaldbahn") verbundenen Emissionen des Eisenbahnverkehrs und den Auflagen, die möglicherweise mit der baurechtlichen Genehmigung durch die im 19. Jahrhundert zuständige Eisenbahnbehörde getroffen wurden und beziehen sich dabei konkret auf den Streckenabschnitt Ditzingen-Renningen. Sie erwähnen in diesem Zusammenhang, dass der Verkehr ausschließlich tagsüber genehmigt worden sei.

Hausanschrift
Heinemannstraße 6, 53175 Bonn
Tel.-Nr. +49 (228) 30795-400
Fax-Nr. +49 (228) 30795-499

Überweisungen an Bundeskasse Trier
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
59	**Anwohner aus der Paulinenstraße** Anlage 2 – Seite 2 	[redacted]	

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.

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. Bundesimmissionsschutzverordnung.

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.

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:

DB Netz AG
Hermann-Pünder-Str. 3
50679 Köln

Ich bitte um Ihr Verständnis, dass ich Ihnen nicht weiter behilflich sein kann.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
Heino Roßmann
(elektronisch gezeichnet)

Seite 2 von 2

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
60	**BUND Bezirksgruppe Leonberg** Stellungnahme des BUND Leonberg zum Lärmaktionsplan 2015 30.01.2016 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: 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 (zweifellos 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. b) Ein koordiniertes Vorgehen der Bürgermeister in den Städten längs der S-Bahn-Linie 6, um Lärmminderungs-Maßnahmen durchzusetzen, besonders beim extrem lauten Güterverkehr trotz aller Widerstände und Vorwände der Bahn. 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. Nachbemerkung: Finanziell wird sich nur Punkt a) auswirken, da b) und c) eher eine politische Lösung fordern. Mit freundlichen Grüßen	BUND Bezirksgruppe Leonberg, Gudrun Sach 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. Im Zuge der weiteren Bearbeitung des Lärmaktionsplans werden die Maßnahmen weiter konkretisiert und priorisiert. Im Haushaltsentwurf für 2017 sind 100.000,- Euro für den Lärmaktionsplan enthalt. Siehe auch Lärmresolution (Anlage 3 zur Drucksache) Gemäß der Lärmresolution soll ein koordiniertes Vorgehen zur Beschleunigung der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen erfolgen. Die Stadt Leonberg wird sich mit den Nachbarkommunen dafür einsetzen, dass auf allen Autobahnen im Bereich der Leonberger Gemarkung ein Tempolimit festgesetzt wird.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
61	**Anwohner aus der Feuerbacher Straße** Lärmaktionplan 2015 30.01.2016 Sehr geehrte Damen und Herren, als ein Bewohner der Feuerbacher Str. in Leonberg, der seit mehreren Jahren durch starken Verkehrslärm der Feuerbacher Str. unter starken Depressionen und ständigen Kopfschmerzen leidet (Krankenhaus Leonberg sowie mein Hausarzt Herr Dr. Hinz Graf-Uirich-Str. 6 sind die Zeugen), bitte ich um Folgendes: Auch wenn ich inzwischen in Feuerbacher Str. [redacted] in ein Hinterhaus wegen der großen Lärmbelastung umziehen musste, leide ich immer noch darunter, sobald ich aus dem Haus hinaus komme. • Temporeduzierung auf 30 km/h auf der Feuerbacher Str. • Erneuerung des Asphaltes in Form eines Flüsterasphalts • Neugestaltung der Fußwege auf beiden Straßenseiten, da diese auf einer Seite extrem bereit und auf der anderen Seite extrem schmal sind. • Erstellung einer Radarkontrolle Mit freundlichen Grüßen	[redacted] Diese Maßnahmen sind Bestandteil des Lärmaktionsplanes Die Maßnahmen sollen im Laufe der weiteren Bearbeitung weiter konkretisiert und zeitlich eingeordnet werden. Parallel zur Einführung von "Tempo 30" soll eine verstärkte Überwachung durch mobile Überwachungsanlagen stattfinden. Dauerhafte, stationäre Überwachungsanlagen sind bisher nicht vorgesehen.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
62	**Anwohner aus der Hauffstraße** Stellungnahme zur Lärmaktionsplanung Leonberg 31.01.2016 per Mail Sehr geehrter Herr Rosenbauer, Anbei finden Sie meine Stellungnahme bzw. Vorschläge zur Lärmaktionsplanung Entwurf Leonberg. Mit freundlichen Grüßen 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 undVermeidung 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! 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 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 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 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	[redacted] Siehe 4f 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 Lärmminderung 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. 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. 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. 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.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	6. Temporeduzierung auf 30 km/h innerorts . Ziel: langsam fahrender Verkehr ist leiser und sicherer 7. Sofortige Anordnung von Tempo 30 km/h auf der kompletten Pforzheimer-straße in Höfingen bis an das Ortsende Höfingen-West aufgrund sicherheits-gefährdendem Sanierungsbedarf der Fahrbahn. Ziel: plausible Rechtfertigung von Tempo 30 ggü. Regierungspräsidium Stuttgart 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 ei-nes StVO konformen, langsam fahrenden Verkehr (leiser u. sicherer) rund um die Uhr! 9. Verengung der Fahrbahnbreite durch Ausweis von Radfahrspuren-> Ziel: langsam fließender Verkehr ist leiser u. sicherer ; Umstieg auf Fahrrad mit Reduzierung des Straßenverkehrs 10. Schallabsorbierende Lärmschutzwände/ Materialien (bsp. Mineralfaser-platten, Holzfaserplatten) und/oder dichte, immergrüne, schallschluckende Bepflanzung (bsp. Kirschlorbeer) am Straßenrand . Ziel: Absorbierung / Re-duzierung des Verkehrslärm 11. City Maut. Ziel: Umstieg auf ÖPNV/ Fahrrad mit einhergehender Reduzie-rung des Straßenverkehrs ; Einnahmen für Lärmaktionsplanung durch Lärm-verursacher 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, umwelt-freundlichen Pendelbussen noch besser (enger getaktet) einbinden, auch in Abstimmung mit Nachbargemeinden Ditzingen u. Rutesheim. Ziel: Umstieg auf ÖPNV / Fahrrad mit einhergehender Reduzierung des Stra-ßenverkehrs 13. Konsequente Umsetzung des Radwegekonzeptes . Ziel: Umstieg auf Fahrrad mit einhergehender Reduzierung des Straßenverkehrs 14. Flächendeckende Ansiedlung bzw. Stärkung von Lebensmittelmärkten / Geschäften des täglichen Bedarfs (bsp. NordOst-Leonberg fehlt, Gebersheim wenig)	Innerörtliche Lärmschutzwände kommen aus städtebaulichen und optischen Gründen häufig nicht in Frage. Stadtwerke Leonberg: Die Altstadtlinie 630 wurde mangels Fahrgast-aufkommen im August 2016 eingestellt. Ordnungsamt: Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviers Leonberg. 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. Siehe auch Lärmresolution (Anlage 3 zur Drucksache). Im derzeit gültigen Flächennutzungsplan sind keine Planungen für Ortsumfahrungen von Höfingen und Gebersheim enthalten. Mittelfris-tig gibt es daher keinerlei Aussichten auf Umgehungsstraßen. Die topografischen Verhältnisse sind sehr schwierig, die Eingriffe in die Landschaft wären sehr groß. Durch die Umsetzung der Maßnahmenabschnitte und der Lärmmin-derungsplanung werden lärmmindernde Maßnahmen in zahlreichen Bereichen des Verwaltungshandelns umgesetzt. Die Prüfung und Umsetzung einzelner Maßnahmen wird von Fall zu Fall geprüft.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Ziel: Reduzierung der Wege bzw. der Straßenverkehrsbelastung 15. Wertstoffhof Leonberg nicht ausbauen – stattdessen in Abholung des Wertstoffmülls durch Abfallentsorgungsbetrieb investieren. Ziel: Reduzierung der Wege bzw. der Straßenverkehrsbelastung 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. 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 ! 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 19. Kommunikation der LkW- Durchfahrtverbote an Navigationssystem/Softwarehersteller . Ziel: Sicherstellung von aktuelle Daten in Navis, damit LkW Fahrer Bescheid wissen 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 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 22. Umgehungsstraßen (siehe bsp. Rutesheim, Magstadt, Hirschlanden). Ziel: Verkehr um und nicht in Ortschaften führen und Bund verpflichten zu sinnvoller, offizieller Autobahnbedarfsumleitung		
63	**Anwohner aus In der Röte, Höfingen** 31.01.2016 per Mail	[redacted]	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Sehr geehrte Damen und Herren, 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 frustiert 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. 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. 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!!! Mit freundlichen Grüßen	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. 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.	Kenntnisnahme

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
64	**Anwohner aus der Ditzinger Straße** Lärmaktionsplan 31.01.2016 per Mail 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. 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. Dies ist besonders störend, wenn wir uns im Garten aufhalten. 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. 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. 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 keinster 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-	[redacted]

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	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? - 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? Und: ist es geplant echte Messungen nachzuholen um die errechneten Werte zu verifizieren? Gerne können Sie mir schriftlich an die unten aufgeführte Adresse antworten oder auf diese Email. Mit freundlichen Grüßen	der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviers Leonberg. An den gewählten Auslösewerten wird festgehalten. Im Entwurf des Lärmaktionsplanes sind momentan keine Maßnahmen in der Ditzinger Straße in Höfingen vorgesehen. 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. Die Lärmwerte wurden gemäß der gesetzlichen/rechtlichen Grundlagen errechnet, eine Lärmmessung ist nicht vorgesehen.	

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
65a	**Anwohner aus der Ditzinger Straße** Ortsdurchgangstraße in Höfingen 31.01.2016 per Mail Sehr geehrte Damen und Herren, wir sind vor 7 Jahren innerhalb von Höfingen umgezogen in die Ditzin-gerstrasse. Seitdem hat sich der Verkehr um gefühlte 80% erhöht. Da man sich nur noch im Stau auf den Autobahnen rund um Stuttgart egal welche Himmelsrichtung befindet, wird die Hauptstraße in Höfingen als Um-leitung benutzt. Die Autos sind bundesweit vertreten, was man leicht an den Nummernschil-der 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. Mit freundlichen Grüßen	[redacted] u. [redacted]	Kenntnisnahme

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
65b	**Anwohner aus der Ditzinger Straße** Ortsdurchgangstraße in Höfingen 06.02.2016 per Mail Guten Morgen Herr Rosenbauer, Sie fragen nach der Adresse, ich bin 2 x betroffen. Wir wohnen in der Ditzingerstraße [redacted] 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. [redacted], 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. Warum bekommt z.B Hirschlanden eine wunderbare Umgehungstrasse und wir eine Zubringerstraße von der Ein-oder Ausfahrt Autobahn Rutesheim bis Ditzingen?	[redacted] u. [redacted] 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.	Kenntnisnahme

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
66	**Anwohner aus der Paulinenstraße** Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 31.01.2016 per Mail **Bahnlärm** „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/ Bericht_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. 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. Ich ersuche daher die Stadtverwaltung für durchfahrende Züge eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h – analog zur Wasserbachstraße – durchzusetzen. 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. **Autobahn** 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	[redacted] Die Stadtverwaltung sieht keine Möglichkeit eine Geschwindigkeitsbeschränkung für durchfahrende Züge auf 30 km/h durchzusetzen. Siehe die Stellungnahme und die Anlagen zum Schreiben Nr. 59 Im Rahmen der weiteren Bearbeitung wird eine Neuberechnung durchgeführt bei der die korrekten Asphaltsorten 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… " 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 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). Durchfahrtskontrollen und Anhalten der Fahrzeuge darf nur durch die Polizei erfolgen. Das Ordnungsamt kontrolliert die Parksituation in den Anliegerstraßen. Benzingetriebene Laubbläser können sehr laute Geräte sein. Beauf-	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Gutachterbüro vorgelegt wurde, nicht stimmen kann: der Autobahnlärm, der bei uns am Silberberg ankommt, kommt von der Wasserbachtalbrücke. 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. 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. 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-	tragte 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.	

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	zubauen. 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.“ **Durchgangsverkehr Silberberg** Für die Anwohner der Wasserbachstraße ist der Durchgangsverkehr immer wieder ein Anlass für Ärger. 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. 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. **Umgebungslärm** 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		

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	eine Tätigkeit, die sich mit einem Laubrechen (leichter im Gewicht und billiger in der Anschaffung) genauso effektiv ausführen lässt. 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. Mit freundlichen Grüßen		

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

Nr.	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
67	**Anwohner aus der alten Dorfstraße** Betreff: Zu schnelles Fahren und Verkehrslärm in der Ortsmitte von Gebersheim Schreiben vom 11.06.2016	[redacted] sowie 108 Unterschriften aus der Alten Dorfstraße und Höfinger Straße, ohne Nennung der jeweiligen Adresse Eingang des Schreibens: 13.06.2016	
	Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Schuler, 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 angefertige Ohrstöpsel einschlafen. Vor ein paar Jahren hat man die Verkehrsschilder von 50 auf 30er Zone umgestellt. Wir und unsere Nachbarn haben uns gefreut, dass es nun ruhiger wird in unserer Straße. 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 Zebrastreifen anzuhalten. 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. 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. Einige Anwohner haben sich auch schon bei der Ortschaftsverwaltung beschwert, was allerdings auf taube Ohren stieß. 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? Darum haben unsere Nachbarn und ich im Haus sowie in der Straße (über l00) unterschrieben, weil wir nicht mehr gewillt sind, den tagtäglichen und	Gem. § 45 (9) Satz 1 StVO dürfen Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund besondere Umstände zwingend geboten ist (Gefahrenlage). 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. Die Kontrolle des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen sowie konkret der Durchfahrtsverbote für Lkw in Leonberg steht in der alleinigen Zuständigkeit des Polizeireviers Leonberg.	Die Stellungnahme aus der Bürgerschaft wird zusammen mit den Erläuterungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen

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

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

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	**Stadtverwaltung Leonberg. Ordnungsamt / Regierungspräsidium Stuttgart** Mail vom 29.10.2015 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: *3.2 Verkehrsrechtliche Anordnungen / Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen (30 km/h bzw. 40 km/h)* ***Bei verkehrsrechtlichen Anordnungen zur Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen ist regelmäßig die Zustimmung des Regierungspräsidiums erforderlich.*** *Neben der Zusendung eines geeigneten Plans, aus dem die betroffenen Wohngebäude (bei gemischter Gebäudenutzung auch die Stockwerksbetrachtung) sowie die geforderten Geschwindigkeitsbeschränkungen hervorgehen, sollen die SVB künftig stets zu folgenden Punkten Stellung nehmen:* *- Ist in absehbarer Zeit eine Belagssanierung vorgesehen oder ggf. nahezurückliegend 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 Verlagerungsfragestellungen 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?* *Lärmschutzmaßnahmen sind grundsätzlich auch dann denkbar, wenn die Lärmgrenzwerte nicht überschritten wurden; eine Güterabwägung wird in jedem Fall durchgeführt.* *Bei Überschreitung der Lärmgrenzwerte besteht für die SVB eine Pflicht zum Handeln. Da der Einbau eines lärmmindernden 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 lärmmindernden*	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.	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
	Belages zu befristen. *Wichtig: Im Bestand von T 30-Regelungen aus Lärmschutzgründen muss nach dem Einbau von lärmmindernden Asphaltdeckschichten künftig eine neue Lärmwertberechnung durchgeführt werden.* *<u>3.3 Problematiken bei Lärmaktionsplänen</u>* *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.* *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.* *Wichtig: Alle verkehrsrechtlichen Maßnahmen aus Lärmschutzgründen bedürfen der Zustimmung des Regierungspräsidiums."* 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. Mit freundlichen Grüßen Jürgen Beck Leiter des Ordnungsamtes		

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	**Stadt Renningen** Abteilung Baurecht und Umwelt Schreiben vom 23.11.2015 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. Mit freundlichen Grüßen		Kenntnisnahme
3	**Verband Region Stuttgart** Schreiben vom 30.11.2015 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Lärmaktions-plans für die Stadt Leonberg in der Beschlussfassung vom 13. Oktober 2015 Sehr geehrte Damen und Herren, für die Beteiligung des Verbandes Region Stuttgart an der Lärmaktionspla-nung für die Stadt Leonberg danken wir Ihnen sehr. Die im Entwurf zum Lärmaktionsplan in der Beschlussfassung vom 13. Oktober 2015 vorgeschla-genen Maßnahmen stehen mit den Festlegungen des Regionalplans in Ein-klang oder betreffen regionalplanerische Belange nicht. Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung. Mit freundlichen Grüßen		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	**Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Südwest, Bahnhof-straße 5, 76137 Karlsruhe** Schreiben vom 01.12.2015 Lärmaktionsplanung Leonberg 2015; Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Lärmaktionsplans Sehr geehrte Damen und Herren, die Deutsche Bahn AG, OB Immobilien ,als von der OB Netz AG bevollmächtig-tes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme als Träger öffentlicher Belange zum o.g. Verfahren. <u>Gegen den o.g. Lärmaktionsplan bestehen aus eisenbahntechnischer Sicht hinsichtlich der TöB-Belange keine Einwendungen, wenn folgende Hinweise und Anregungen beachtet werden:</u> Durch Leonberg verläuft die Bahnstrecke 4810 Stuttgart-Zuffenhausen - Calw Süd. Hierbei handelt es sich um eine planfestgestellte Haupteisenbahnstrecke des Bundes. Bestandsstrecken unterliegen nicht der Verkehrslärmschutzverord-nung und von daher besteht- anders als bei Neu- und Ausbaustrecken - kein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz. 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. Im Folgenden möchten wir Ihnen Informationen zum derzeitigen Stand der Lärmminderungsbestrebungen des Bundes und der Deutschen Bahn für den Bereich Leonberg an die Hand geben. <u>Lärmsanierungsprogramm des Bundes:</u> Für Bestandstrecken gibt es das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bun-des. 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, Schalldämmlüf-ter etc.) lärmsaniert Die zeitliche Dauer der weiteren Umsetzung wird von den jährlich bereitgestellten Bundeshaushaltsmitteln bestimmt. Leonberg ist in das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufgenom-men. Allerdings mit niedriger Priorität und von daher noch ohne definierten Zeit-horizont. Art und Umfang der Lärmsanierungsmaßnahmen stehen noch nicht fest. Diese ergeben sich erst später durch die noch durchzuführenden Schall-gutachten. Im Lärmsanierungsprogramm können zudem nur Gebäude begünstigt werden, die vor dem 01.04.1974 (lnkrafttreten des Bun-des-lmmissionsschutzgesetzes) errichtet wurden.	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 Lärmminderung vorgestellt. Leonberg und Ditzingen sind Nachbarkommunen und liegen an der-selben Bahnlinie. Die Stadt Ditzingen hat Lärmschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand und der Förderung von Lärmschutzfens-tern 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 nachvollzieh-bar. Bei der hohen Zahl von sehr stark Betroffenen wird gefordert auch in Leonberg Lärmschutzmaßnahmen der Bahn kurzfristig umzu-setzen. Die Bahn wird aufgeforderte ein die entsprechenden Maß-nahmen durchzuführen und hierfür eine Zeitplanung vorzulegen.	Zurückweisung der unzureichenden und unkonkreten Stel-lungnahme. Aufforderung zu einer Nachbesserung der Stellungnahme unter Berücksichtigung der sehr hohen Belastun-gen durch Bahnlärm.

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
	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.** Weitere Lärmminderung durch Flüsterbremsen an Güterzügen: 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. 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. In den letzten Jahren wurden von der DB AG neue Güterwagen nur noch mit Verbundstoff bremssohle beschafft. 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. 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. Wir bitten Sie, uns die Abwägungsergebnisse zu gegebener Zeit zuzusenden und an weiteren Verfahren zu beteiligen. Mit freundlichen Grüßen, Deutsche Bahn AG		

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	**Regierungspräsidium Stuttgart, Straßenwesen und Verkehr, Postfach 800709, 70507 Stuttgart** Mail vom 10.12.2015 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. Nach Prüfung der entsprechenden Unterlagen können wir zum Entwurf des Lärmaktionsplans Folgendes mitteilen: 1. M1-1 Feuerbacher Straße (alte B 295) 1.1 Tempo 30/40, ggf. nur nachts 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? **Nach kursorischer 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	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.	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
	(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. 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. lärmarmer Straßenbelag, Ortsumfahrung) denkbar, um eine sofortige und spür-bare Entlastung für die Anwohner erreichen zu können. <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 hin-sichtlich Erfordernis bzw. Eignung der Einbringung eines lärmoptimierten Asphalts im Rahmen von Erhaltungs-/Sanierungsmaßnahmen obliegt insofern nicht mehr dem Regierungspräsidium Stuttgart. Zur Förderfähigkeit siehe Anmerkungen unter Ziff. 1.4. <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. <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		

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
	Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes 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 Lärmschutz-maßnahmen beträgt die Bagatellgrenze 50.000,- €. Zudem sind die zuwen-dungsfähigen Kosten auf 75% der tatsächlichen Aufwendungen beschränkt. 2. M1-2 Grabenstraße (alte B 295) 2.1 Tempo 30/40, nur nachts Siehe oben Ziff. 1.1. Nach kursorischer Prüfung der vorliegenden Planung erscheint die Anord-nung von Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts nachts im Verlauf der Grabenstraße möglich, weil es nachts zu deutlichen Überschreitungen kommt. Das endgültige Be-wertungsergebnis bleibt abzuwarten, um konkret festzulegen, für welchen Strecken-abschnitt die Ausweitung des Tempo 30- bzw. Tempo 40-Bereichs – je nach Abwä-gungsergebnis - in Betracht kommt. 2.2 Lärmschutzfensterprogramm Siehe oben Ziff. 1.4. 3. M1-3 Eltinger Straße einstreifiger Abschnitt (alte B 295) 3.1 Tempo 30/40, nur nachts Siehe oben Ziff. 1.1. Nach kursorischer Prüfung der vorliegenden Planung erscheint die Anord-nung 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 Strecken-abschnitt die Ausweitung des Tempo 30- bzw. Tempo 40-Bereichs – je nach Abwägungsergebnis - in Betracht kommt. 3.2 Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensa-nierung Siehe oben Ziff. 1.2. 3.3 Bauliche Umgestaltung der Fahrbahnrandbereiche Siehe oben Ziff. 1.3. 3.4 Lärmschutzfensterprogramm Siehe oben Ziff. 1.4.		

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

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
	nierung Siehe oben Ziff. 1.2. 8.2 Bauliche Umgestaltung der Fahrbahnrandbereiche Siehe oben Ziff. 7.2. 8.3 Lärmschutzfensterprogramm Siehe oben Ziff. 1.4. <u>9. M5 Kernstadt Leonberg: Römerstraße</u> 9.1 Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung Siehe oben Ziff. 1.2. . 9.2 Lärmschutzfensterprogramm Siehe oben Ziff. 1.4. <u>10. M6 Kernstadt Leonberg: Neue Ramtelstraße</u> 10.1 Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung Siehe oben Ziff. 1.2. <u>11. M7 Gebersheim: Kreuzung Alte Dorfstraße, Höfinger Straße, Engelbergstraße</u> 11.1 Lärmschutzfensterprogramm Siehe oben Ziff. 1.4. 11.2 Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung Siehe oben Ziff. 1.2. 11.3 Bauliche Umgestaltung der Fahrbahnrandbereiche Siehe oben Ziff. 7.2. <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. 12.2 Ausweitung Tempo 30/40, ggf. zeitlich beschränkt oder nur nachts Siehe oben Ziff. 1.1.		

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
	Nach kursorischer 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. 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. 12.3 Sanierung „Pforzheimer Straße“ und „Am Schlossberg“ Siehe oben Ziff. 1.2. 12.4 Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung Siehe oben Ziff. 1.2. 12.5 Lärmschutzfensterprogramm Siehe oben Ziff. 1.4. Für eventuell erforderliche Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Mit freundlichen Grüßen Gez. Andreas Hollatz **Anlage:** MVI: Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärmmindernden Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich.		

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	**Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung Wirtschaft und Infrastruktur, Postfach 8007009, 70507 Stuttgart** Schreiben vom 04.01.2016 Sehr geehrte Damen und Herren, 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	keine Bedenken	Kenntnisnahme
7	**Stadtverwaltung Ditzingen, Abteilung Grünordnung und Umwelt Am Laien 1, 71254 Ditzingen** Mail vom 16.12.2015 Sehr geehrter Herr Rosenbauer, 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 Anton Schühle Abteilungsleiter Grünordnung und Umwelt	nicht betroffen	Kenntnisnahme
8	**Bürgermeisteramt Magstadt, Postfach 1161, 71102 Magstadt** Schreiben vom 07.12.2015 "Lärmaktionsplan Leonberg 2015" hier: Stellungnahme der Gemeinde Magstadt im Beteiligungsverfahren Sehr geehrter Herr Rosenbauer, wir möchten uns für die Beteiligung beim Beteiligungsverfahren zum Lärmaktionsplan Leonberg 20I5 bedanken. Von Seiten der Gemeinde Magstadt werden keine Bedenken und Anregungen vorgebracht. Mit freundlichen Grüßen	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	**Stadtverwaltung Leonberg, Tiefbauamt, Abt. Straßenbau** Mitteilung vom 07.01.2015 Keine Einwände, die Belange der Straßenbauabteilung wurden bereits berücksichtigt.	keine Einwände	Kenntnisnahme
10	**Stadtwerke Leonberg, Bereich ÖPNV** Mail vom 23.12.2015 Sehr geehrter Herr Rosenbauer, anbei die Stellungnahme der Stadtwerke- Bereich ÖPNV- zur Lärmaktionplanung 2015: <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. <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. Für Fragen Ihrerseits stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung. Mit freundlichen Grüßen Ralf Sperandio	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	**Stadtverwaltung Leonberg, Abteilung Finanzen, Grundstücks-verkehr und Forst** Mail vom 04.01.2016 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. Mit freundlichen Grüßen Michael Neukamm	Abstimmung mit der Kämmerei erforderlich, Maßnahmen sind jeweils auf Förderfähigkeit zu prüfen.	Kenntnisnah-me/Berücksichtigung
12	**Landkreis Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen** Schreiben vom 15.12.2015 Sehr geehrte Damen und Herren, für die Beteiligung an der o. g. Lärmaktionsplanung bedanken wir uns und nehmen wir wie folgt Stellung: **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. <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. <u>Schienenverkehr:</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. 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	Das Landratsamt begrüßt ausdrücklich die Berücksichtigung des Straßennetzes ab 6.000 Kfz/Tag. 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. Im Rahmen der Bebauungsplanung wird Straßen- und Schienenlärm in Form von Gutachten und entsprechenden Maßnahmen berücksichtigt.	Kenntnisnahme Zurückweisung 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
	und über diesen Weg Lärmkonflikte zu minimieren. Das selbige empfehlen wir im Falle sich überlagernden Straßen mit Schienenverkehrslärm zu beachten.	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.	
	Gesundheitsamt Bei der Veranstaltung „Umwelttoxikologisches Kolloquium – Gesundheitliche Wirkung von Lärm“ am 20.02.2008 beim Regierungspräsidium Stuttgart – Landesgesundheitsamt - wurden die folgenden Punkte angesprochen.		
	Das Gesundheitsamt Böblingen empfiehlt dringend, diese bei den geplanten Lärmminderungsmaßnahmen bzw. im Maßnahmenkatalog zu berücksichtigen: • 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. Das Gesundheitsamt Böblingen schließt sich diesen neueren Erkenntnissen an und empfiehlt, diese im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen.	Die gewählten Auslösewerte sollen beibehalten werden.	Zurückweisung
	Straßenbau Sollten bauliche Maßnahmen an Kreisstraßen notwendig werden, sind diese im Detail mit dem Amt für Straßenbau abzustimmen. Mit freundlichen Grüßen	Baumaßnahmen werden mit dem Amt für Straßenbau abgestimmt.	Berücksichtigung

Beschlussvorlage 2016/067, Anlage 3
Lärmminderungsplan Leonberg: Resolution zur Lärmminderung

Der Leonberger Gemeinderat beschließt ein integriertes Konzept zur Lärmminderung 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 lärmmindernde 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.

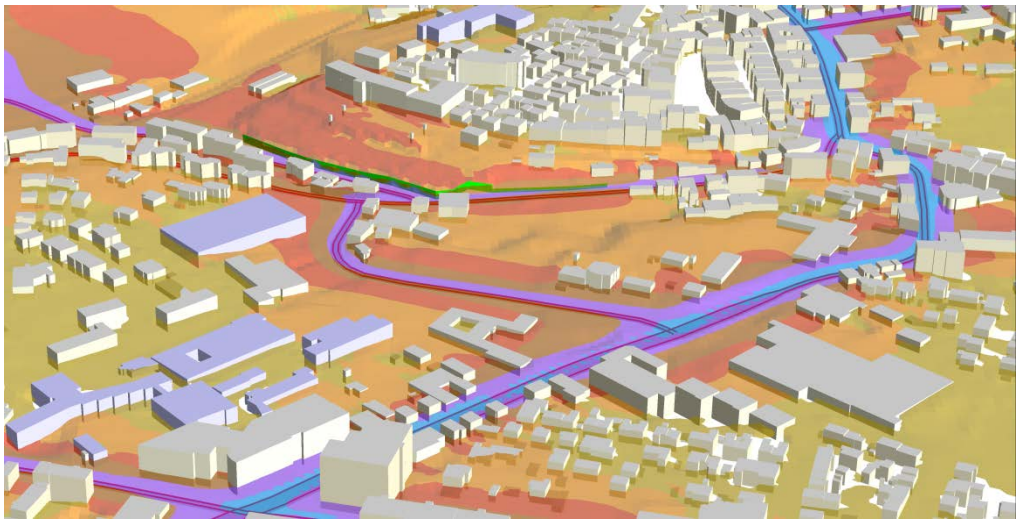
2. Bei der Bewertung von Ausbaumaßnahmen außerhalb der Leonberger Gemarkung sollen in Bezug auf Lärmschutzmaßnahmen auch Fernwirkungen, die zu einer Verkehrszunahme in Leonberg führen können (z.B. Änderungen in den Strömen des nationalen Güterverkehrs durch Eröffnung des Gotthardtunnels) berücksichtigt 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.

SoundPLAN GmbH
Ingenieurbüro für
Softwareentwicklung
Lärmschutz
Umweltplanung



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
Etzwiesenberg 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

1EU 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 veröffentlicht[1]. 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 Umgebungslärmrichtlinie 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 welchen 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 km^2 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).

<u>Leonberg (Kernstadt):</u>
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.

4Baulastträger 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 Lärmminderung 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)
geräuschmindernde 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)
Überdeckelung 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

6Welche Maßnahmen wurden in der Vergangenheit durchgeführt:

In Leonberg wurden in den letzten Jahren bereits folgende lärmmindernde 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)

Projektbausteine	Inhalte
Analyse der Lärm- und Konfliktsituation	• Lärmanalysen; • Betroffenenanalysen; • Konfliktanalysen; • Verkehrliche Analysen; • Ermittlung ruhiger Gebiete.
Analyse vorhandener Planungen	• Auswertung vorhandener Planungen auf gesamtstädtischer und teilräumlicher Ebene; • Wirkungsanalysen Verkehr/Lärm und Betroffenheit/Konfliktbereiche und Qualitäts-Indikatoren-System
Planaufstellung	• Strategien und Rahmenkonzepte zur Lärmminderung und zum Schutz ruhiger Gebiete; • Prioritätensetzung; • kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmenkonzepte; • Beteiligung der Träger öffentlicher Belange; • Öffentlichkeitsbeteiligung.
Gesamtkonzept und Wirkungsanalysen	• Gesamtkonzept des Lärmaktionsplans; • Wirkungsanalysen Verkehr / Lärm / Konflikt; • Kosten-Nutzen-Analysen.
Maßnahmenkatalog	• Herausarbeitung von Konflikttypen; • Untersuchung konkreter Maßnahmen; • Wirkungs- und Realisierungsaussagen; • Aufstellung eines Maßnahmenkatalogs, sofern möglich.
Dokumentation	• Berichterstellung und Veröffentlichung des Lärmaktionsplans

7 Lärmkartierung

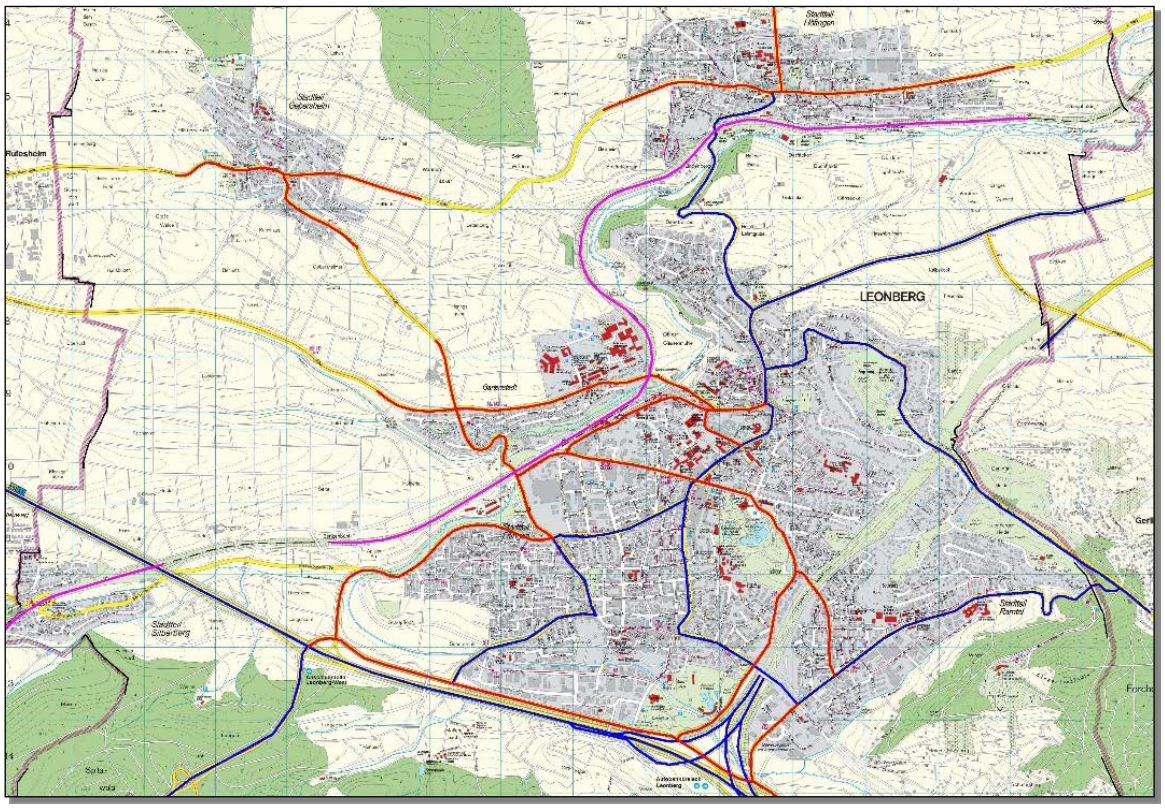
Für die Berechnungen wurde ein 3D-Datenmodell aufgebaut. Die Daten wurden ausfolgenden Quellen übernommen:

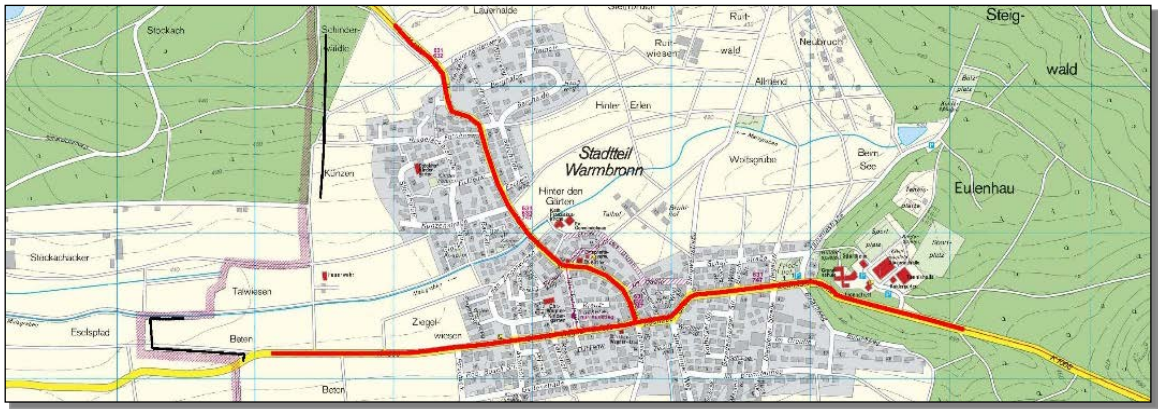
- Geländedaten (Befliegungsdaten des Landesvermessungsamtes)
- Gebäudedaten (LUBW)
- Kataster mit Flurstücken der Stadt Leonberg
- Einwohnerdaten der Stadtteile (Stadt Leonberg) und der Kernstadt (LUBW)
- Lärmschutzanlagen (LUBW sowie Stadt Leonberg)
- Straßenverkehrszählung Leonberg 2014 (Stadt Leonberg)
- 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 bundeseinheitlich 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 [km²]		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 [km²]		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-Durchfahrtverbot, 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 Thermopenscheiben, 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 Lärmminderungsmaßnahmen 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.

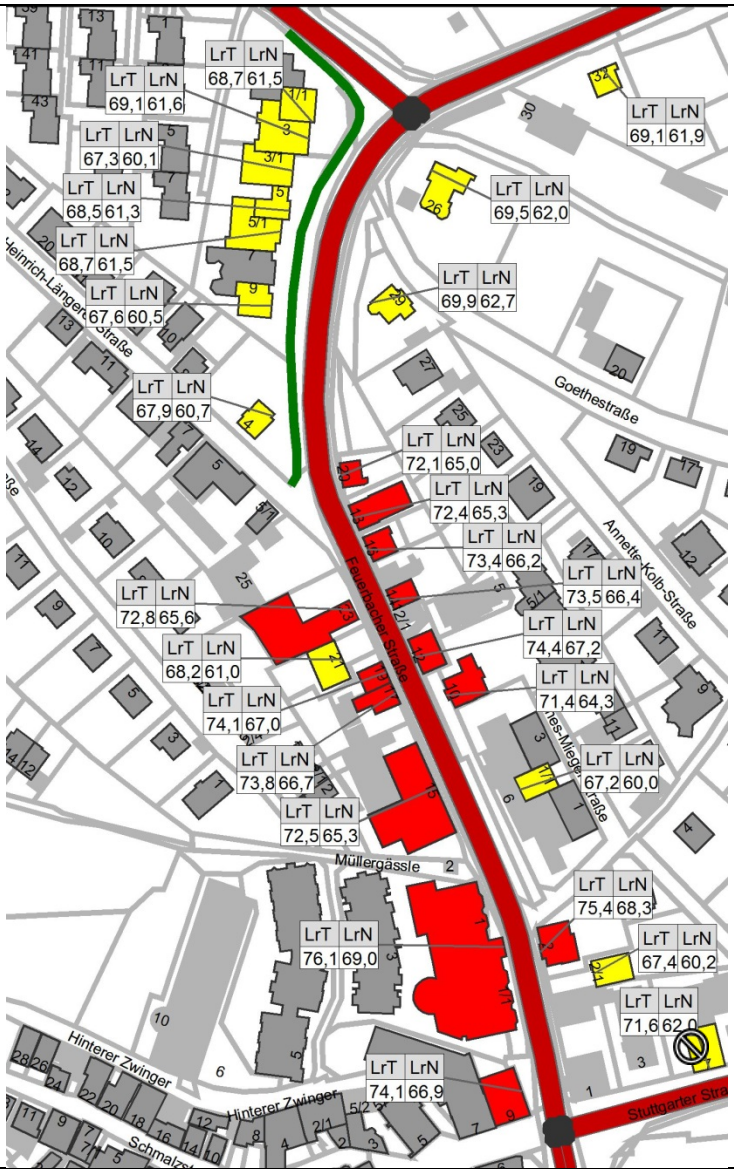
Ein weiterer Aspekt ist die Betrachtung des Immobilienwertes. Durch die hohen Lärmpegel wird die Attraktivität gemindert, was sich faktisch in den Immobilienwerten und in den Mietpreisen niederschlägt. Einen praktikablen Ansatz zur „Schadensberechnung“ bietet der sogenannte Schweizer-Kosten-Index. Hier 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



Bereits erfolgte Maßnahmen:

- Lärmschutzfensterprogramm (1990/91, 2009)

Maßnahmenvorschläge:

kurzfristig (Umsetzungszeitraum ca. 1 Jahr)

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

langfristig (Umsetzungszeitraum > 4 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 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 volkwirtschaftlicher Kennziffern

Einwohner pro Pegelintervall

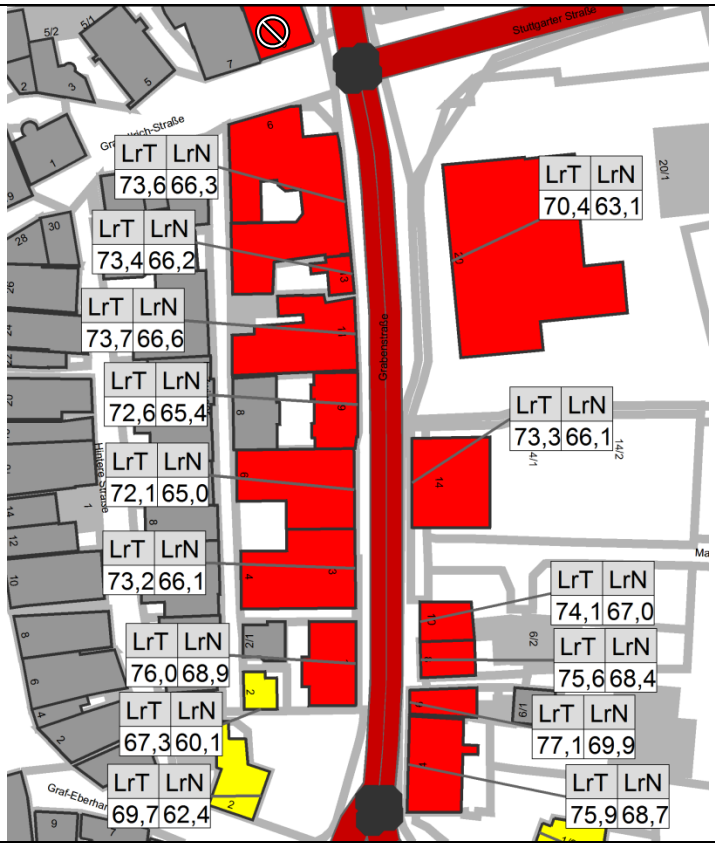
Name	Intervall	Betroffene Einwohner					
		Ohne Maßnahme		Tempo 30		Lärmarmer Asphalt	
		Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
M 1-1	50 - 55	41	34	42	38	45	37
	55 - 60	33	36	33	39	31	37
	60 - 65	32	28	32	43	30	41
	65 - 70	40	33	39	1	39	
	70 - 75	39		40		38	
	> 75	16					

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



Bereits erfolgte Maßnahmen:

- Lärmschutzfensterprogramm (1990/91 und 2009)
- Sanierung Grabenstraße (2014)
- Höchstgeschwindigkeit für LKW 30 km/h in Richtung Süden (bergab)

Maßnahmenvorschläge:
kurzfristig (Umsetzungszeitraum ca. 1 Jahr)

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

Bemerkungen

- Pegel teilweise sehr hoch

Gebäude über Auslösewert 70/60 dB(A)		Anzahl Einwohner	Höchste Fassadenpegel in dB(A) Tag	Nacht	Fenster	Bemerkungen	Baujahr
Grabenstraße	4	intern	siehe Darstellung in der Karte	siehe Darstellung in der Karte	a	EG Gewerbe wird geradereno-viert	
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 volkwirtschaftlicher Kennziffern

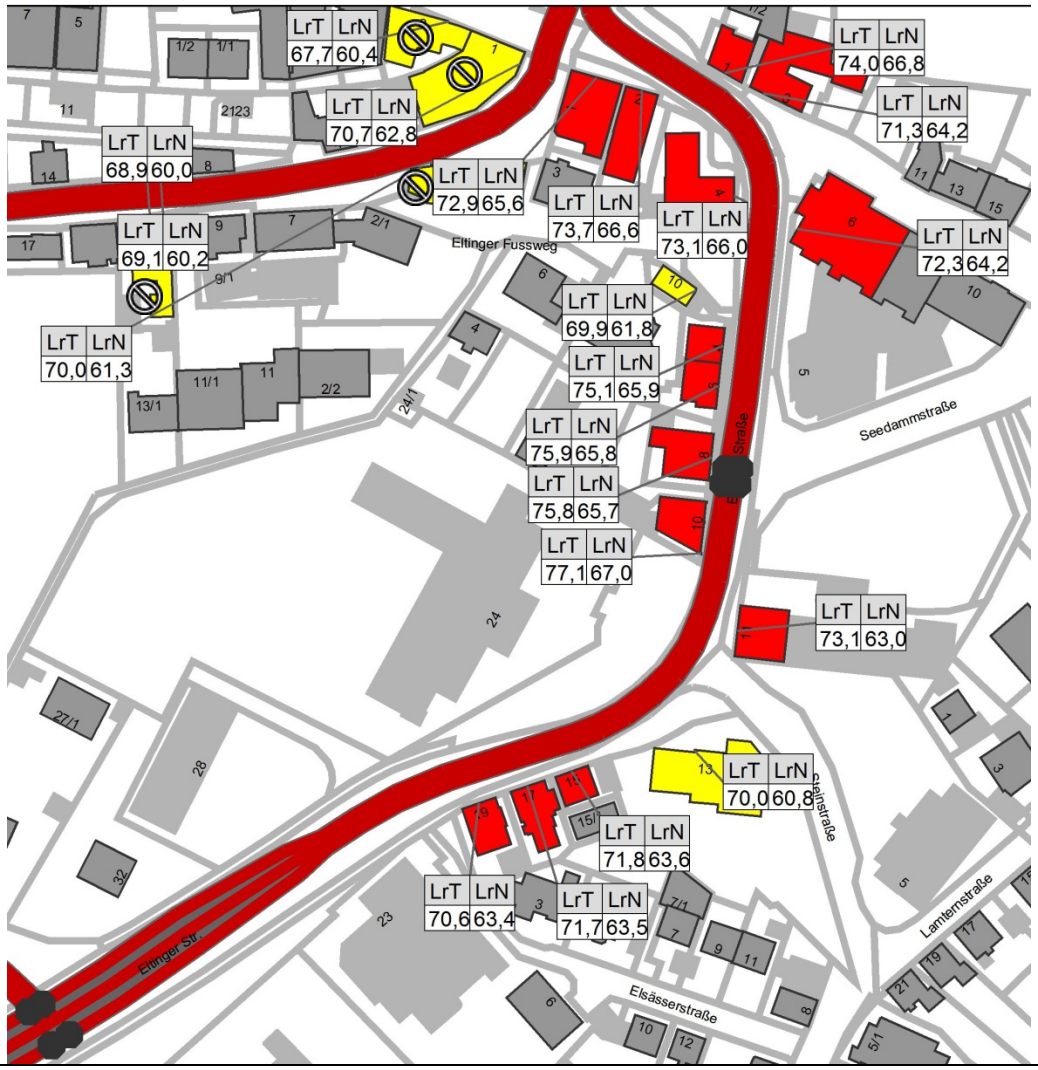
Einwohner pro Pegelintervall

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 Parkierungsstreifen, 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) Tag	Nacht	Fenster	Bemerkungen	Baujahr
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 volkwirtschaftlicher Kennziffern

Einwohner pro Pegelintervall

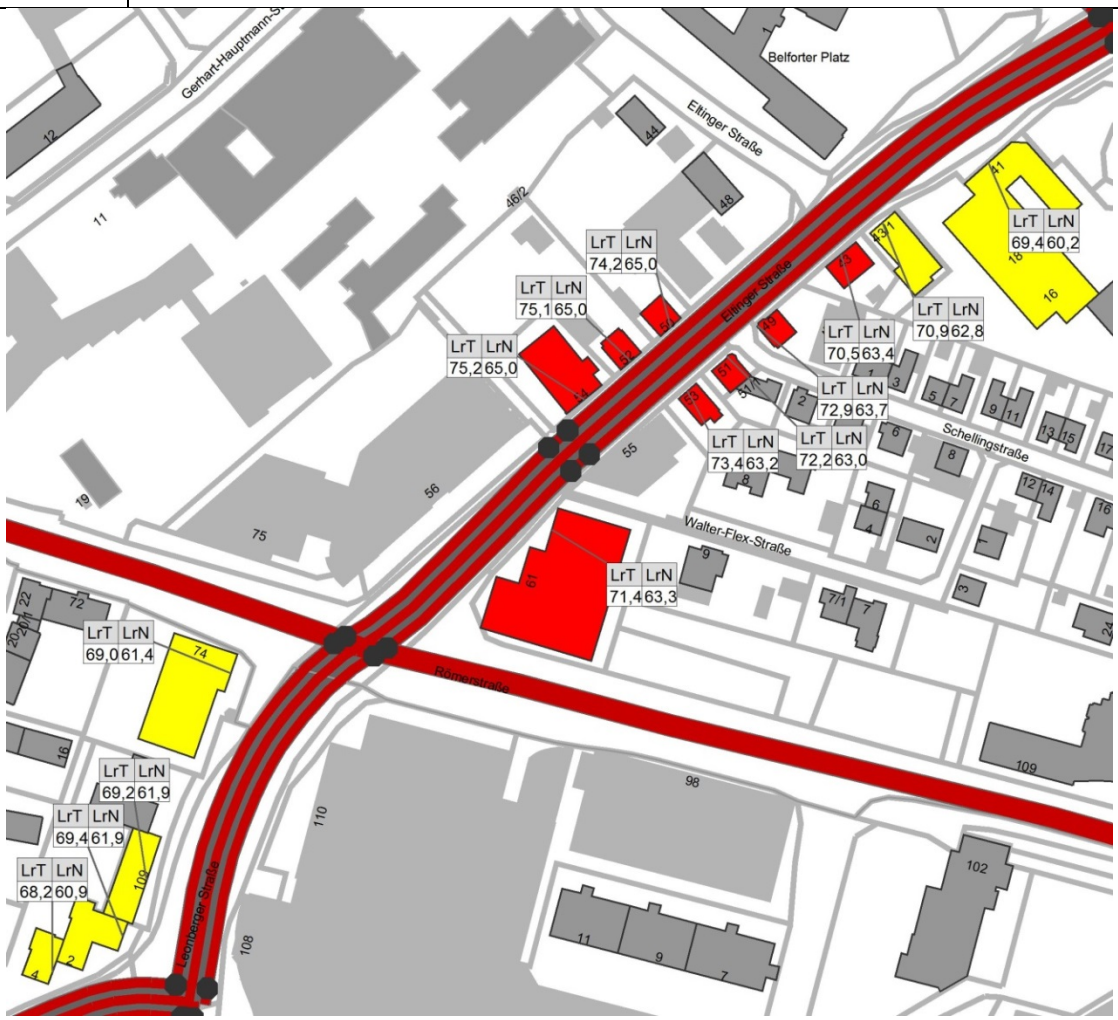
Name	Intervall	Betroffene Einwohner Ohne Maßnahme Lden	Ln	Tempo 30 Lden	Ln	Lärmarmer Asphalt Lden	Ln
M1-3	50 - 55	22	22	22	20	22	27
	55 - 60	30	41	30	60	29	56
	60 - 65	18	47	25	29	28	25
	65 - 70	47	10	59		60	
	70 - 75	47		20		13	
	> 75	3					

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 €	**22.501,72 €**

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 €	**26.871,40 €**

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) Tag	Nacht	Fenster	Bemerkungen	Baujahr
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 volkwirtschaftlicher Kennziffern

Einwohner pro Pegelintervall

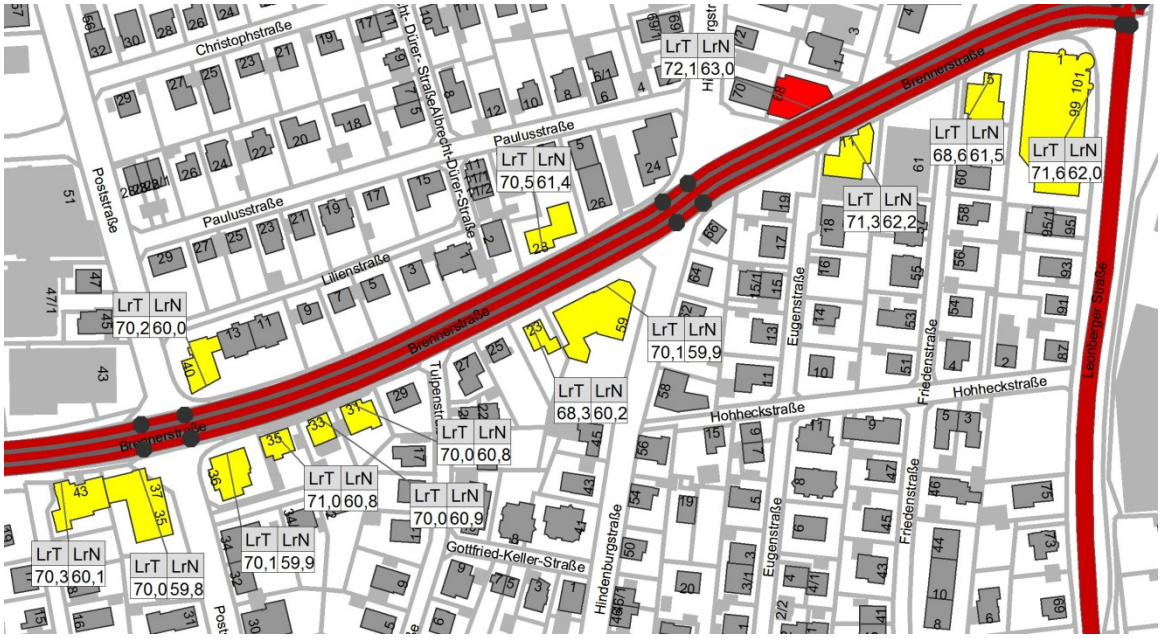
Name	Intervall	Betroffene Einwohner					
		Ohne Maßnahme		Fahrbahnverengung		Lärmarmer Asphalt	
		Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
M1-4	50 - 55	36	41	34	42	30	61
	55 - 60	31	101	30	106	39	97
	60 - 65	46	43	45	38	64	9
	65 - 70	111	1	117		98	
	70 - 75	25		18		3	
	> 75						

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 €	**6.321,64 €**

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 €	**50.477,07 €**

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) Tag	Nacht	Fenster	Bemerkungen	Baujahr
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 volkwirtschaftlicher Kennziffern

Einwohner pro Pegelintervall

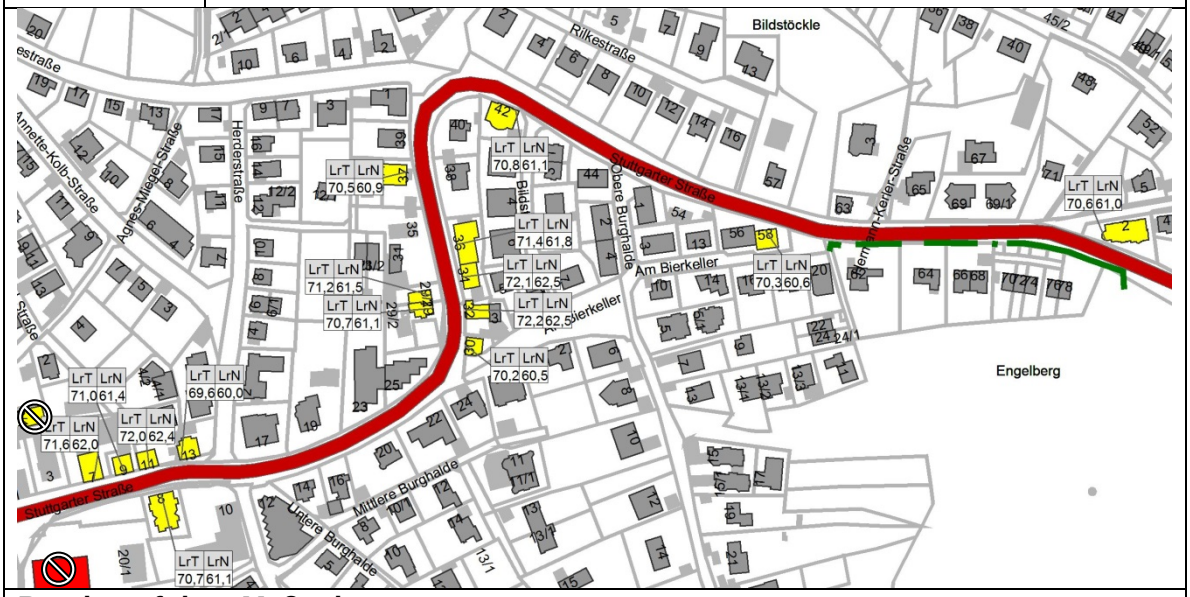
Name	Intervall	Betroffene Einwohner					
		Ohne Maßnahme		Fahrbahnverengung		Lärmarmer Asphalt	
		Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
M1-5	50 - 55	128	93	128	97	134	117
	55 - 60	89	101	91	111	87	77
	60 - 65	98	35	101	21	109	3
	65 - 70	109		108		65	
	70 - 75	11		8			
	> 75						

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 €	**4.565,02 €**

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 €	**46.430,21 €**

M2	Kernstadt Leonberg: Stuttgarter Straße



Bereits erfolgte Maßnahmen:

- Sanierung Stuttgarter Straße, Fahrradschutzstreifen (2005)

Maßnahmenvorschläge:

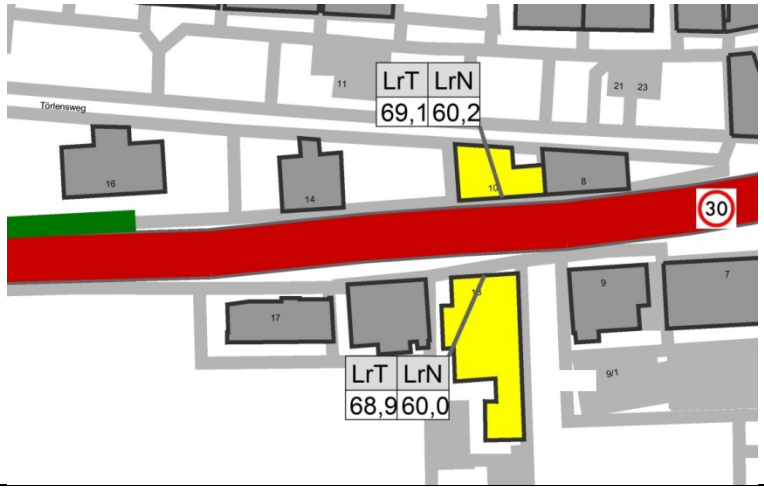
mittelfristig (Umsetzungszeitraum ca. 2-4 Jahre)

- Lärmschutzfensterprogramm

Gebäude über Auslösewert 70/60 dB(A)		Anzahl Einwohner	Höchste Fassadenpegel in dB(A) Tag	Nacht	Fenster	Bemerkungen	Baujahr
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	12	**70,6**	**61,0**	n		

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

M3	**Kernstadt Leonberg, Bahnhofstraße**



Bereits erfolgte Maßnahmen:

- 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.

Maßnahmenvorschläge:

kurzfristig (Umsetzungszeitraum ca. 1 Jahr)

- Lärmschutzfensterprogramm

mittelfristig (Umsetzungszeitraum ca. 2-4 Jahre)

- Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung

Bemerkungen:

- 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) Tag	Nacht	Fenster	Bemerkungen	Baujahr
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 volkwirtschaftlicher 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 €	**4.359,93 €**

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 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.

Bemerkungen:

- Gefahrensituation durch enge Gehwege entlang der Leonberger Straße

Gebäude über Auslösewert 70/60 dB(A)		Anzahl Einwohner	Höchste Fassadenpegel in dB(A) Tag	Nacht	Fenster	Bemerkungen	Baujahr
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 volkwirtschaftlicher Kennziffern

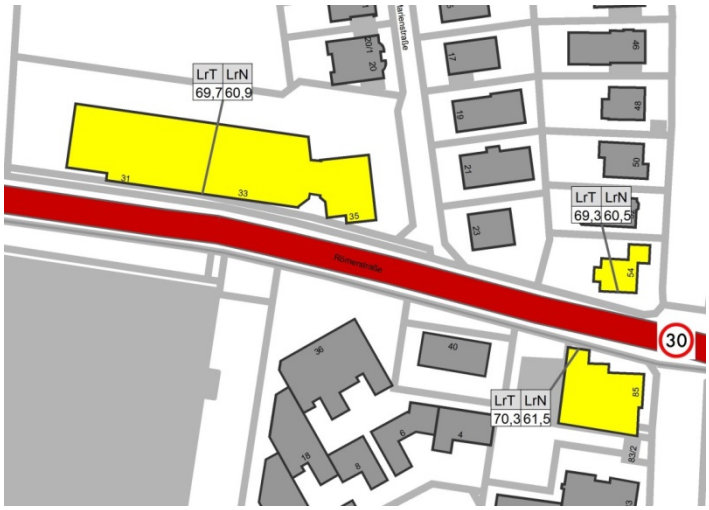
Einwohner pro Pegelintervall

Name	Intervall	Betroffene Einwohner Ohne Maßnahme Lden	Ohne Maßnahme Ln	Lärmarmer Asphalt Lden	Lärmarmer Asphalt 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) Tag	Nacht	Fenster	Bemerkungen	Baujahr
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 volkwirtschaftlicher 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 €	**13.837,99 €**

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) Tag	Nacht	Fenster	Bemerkungen	Baujahr
Neue Ramtelstraße	28	5	**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 volkwirtschaftlicher Kennziffern

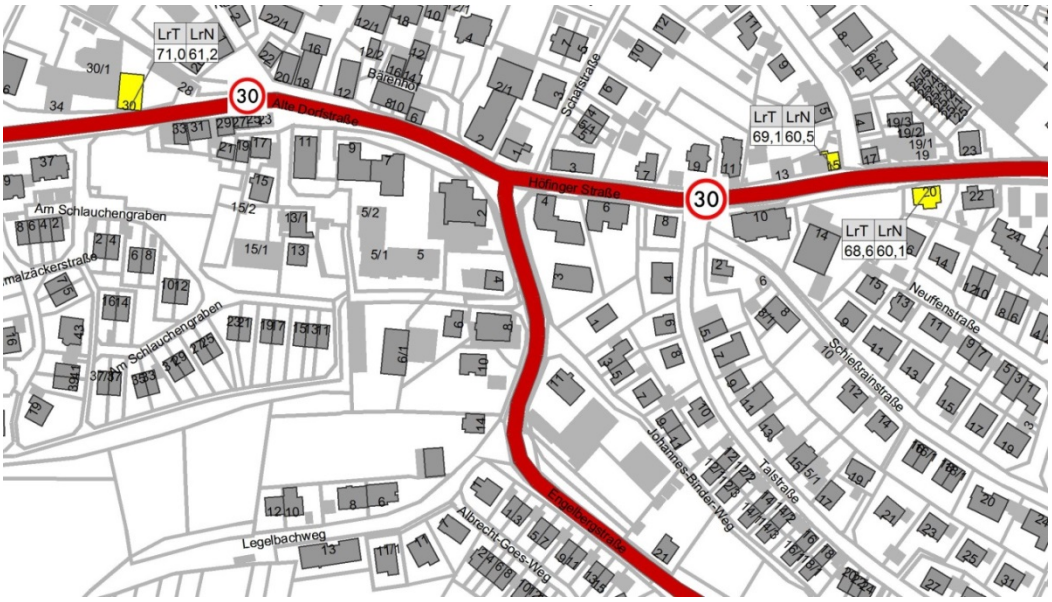
Einwohner pro Pegelintervall

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	**Gebersheim** Kreuzung Alte Dorfstraße, Höfinger Straße, Engelbergstraße



Bereits erfolgte Maßnahmen:

- Entlang der Dorfstraße/Höfinger Straße wurde von der Dobelstraße bis zur Talstraße eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eingeführt.

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 Parkierungsstreifen, Ausbau der Fußwege, Bau von Fahrradschutzstreifen und Fahrradwegen). Unter Maßgabe des Erhalts der Funktionsfähigkeit des jeweiligen Straßenabschnitts.

Bemerkungen

- Die Alte Dorfstraße soll mittelfristig erneuert werden

Gebäude über Auslösewert 70/60 dB(A)		Anzahl Einwohner	Höchste Fassadenpegel in dB(A) Tag	Nacht	Fenster	Bemerkungen	Baujahr
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 volkwirtschaftlicher Kennziffern

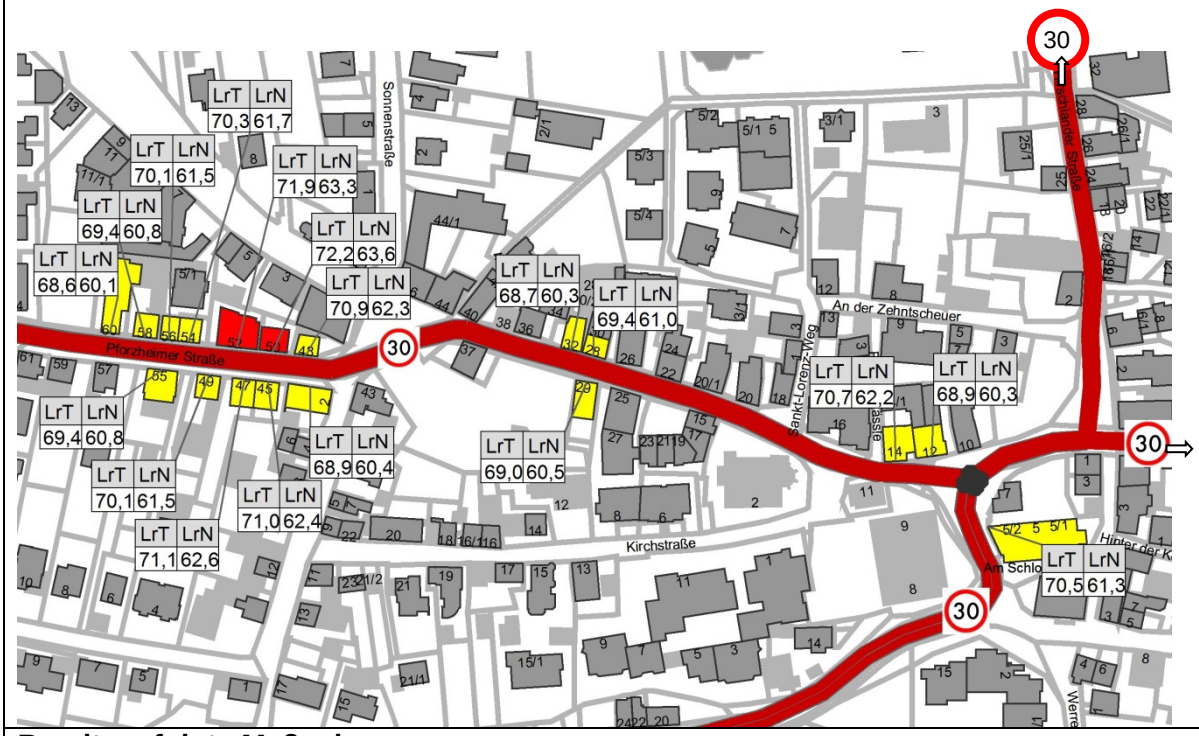
Einwohner pro Pegelintervall

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 €	**18.570,22 €**

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) Tag	Nacht	Fenster	Bemerkungen	Baujahr
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 volkwirtschaftlicher 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						

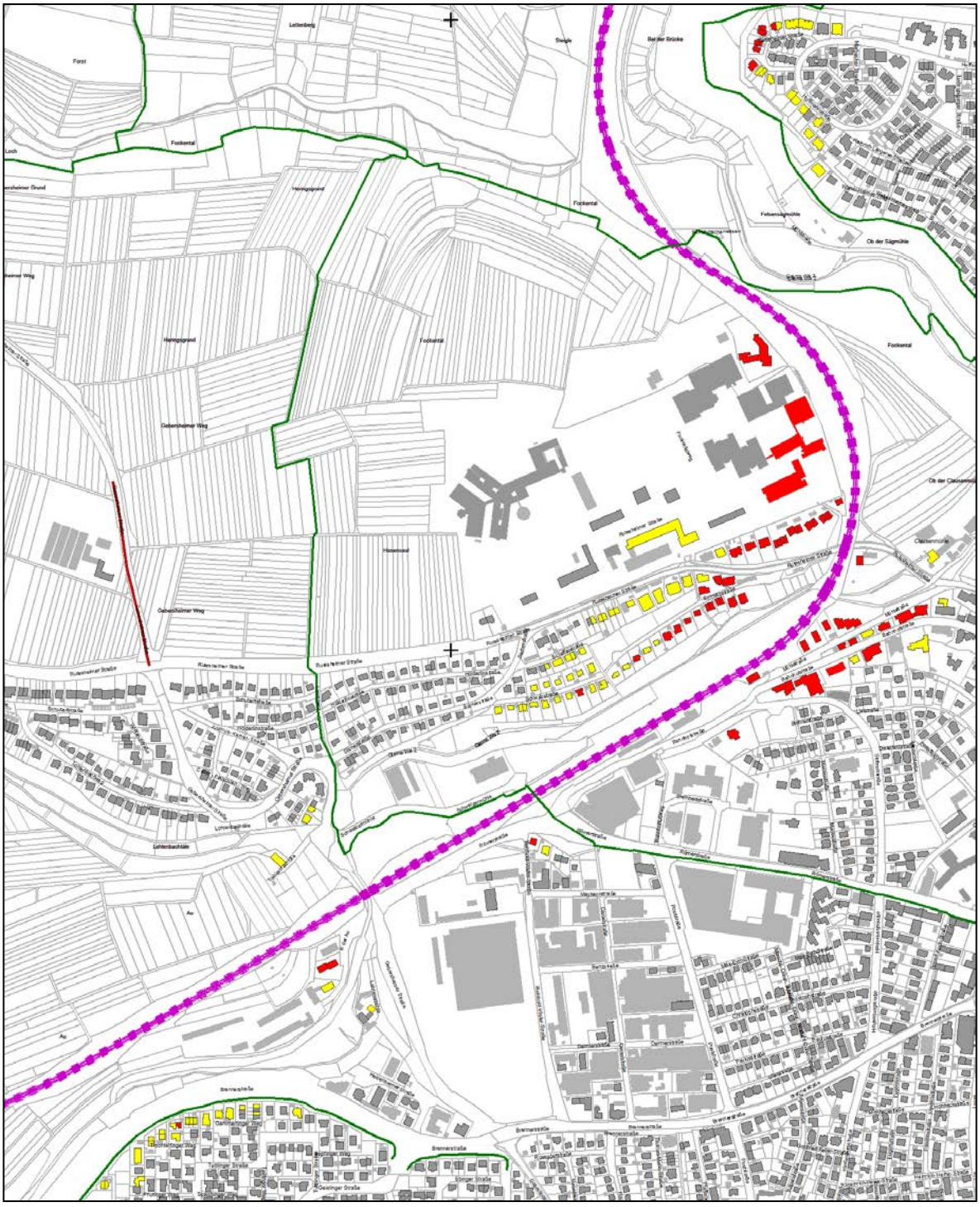
Volkswirtschaftliche Kennziffern

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 €	**10.766,80 €**

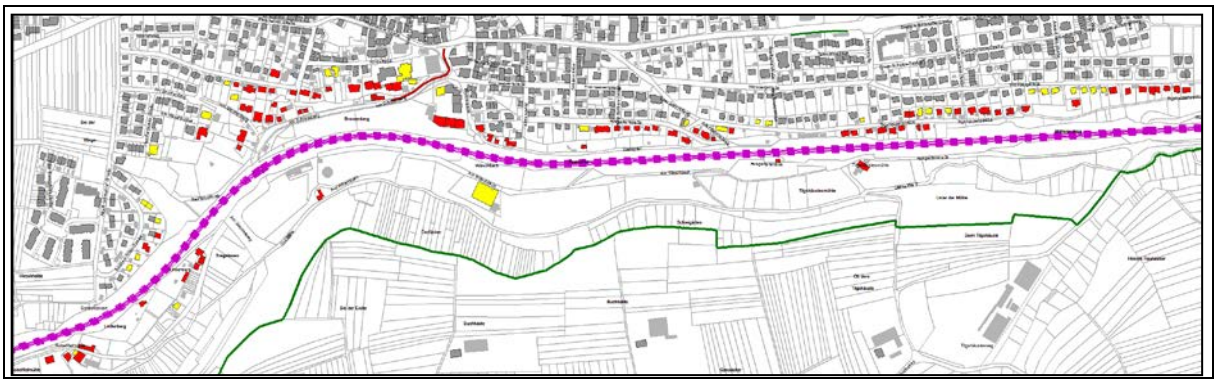
M8 Lärmarmer Asphalt (gesamte Pforzheimer Straße)	**ohne Maßnahme**	**mit Maßnahme**	**Minderung/Jahr**
Volkswirtschaftlicher Schaden	74.042,02 €	49.114,11 €	24.927,91 €
Gesundheitskosten	32.593,67 €	23.858,84 €	8.734,83 €
Summe	106.635,69 €	72.972,95 €	**33.662,74 €**

13 Schienenlärm

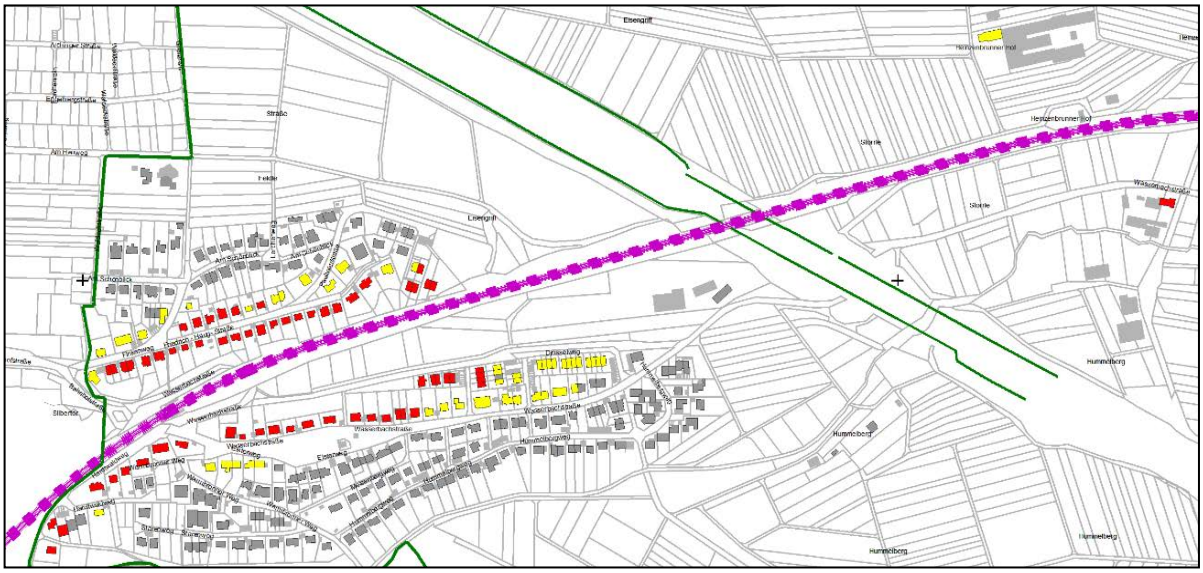
M9	Kernstadt Leonberg: Schienenlärm



M10	Höfingen Schienenlärm



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 Lärmminderung 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: • 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 – Bundesimmissionsschutzgesetz (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	Schwerverkehrsanteile			Geschw. (vPkw /vLkw)			Emissionspegel		
	DTV	pd	pe	pn	d	e	n	LmEd	LmEe	LmEn
	Kfz/24h	%	%	%	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	Schwerverkehrsanteile			Geschw. (vPkw /vLkw)			Emissionspegel		
	DTV	pd	pe	pn	d	e	n	LmEd	LmEe	LmEn
	Kfz/24h	%	%	%	km/h	km/h	km/h	dB(A)	dB(A)	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	55,7	49,3
	5700	4,5	3	1,4	100 / 80	100 / 80	100 / 80	62,1 - 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										
	6790	6,1	4,5	3	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										
	8826	3,4	2,2	1	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	Schwerverkehrsanteile			Geschw. (vPkw /vLkw)			Emissionspegel		
	DTV	pd	pe	pn	d	e	n	LmEd	LmEe	LmEn
	Kfz/24h	%	%	%	km/h	km/h	km/h	dB(A)	dB(A)	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	Schwerverkehrsanteile			Geschw. (vPkw /vLkw)			Emissionspegel		
	DTV	pd	pe	pn	d	e	n	LmEd	LmEe	LmEn
	Kfz/24h	%	%	%	km/h	km/h	km/h	dB(A)	dB(A)	dB(A)
	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
(je Richtung)	6500	4,3	3,2	2,2	100 / 80	100 / 80	100 / 80	62,7	60,7	53,2
Römerstraße										
	11500	4,5	3	1,4	50 / 50	50 / 50	50 / 50	62,3	59,7	52,9
	14800	4,5	3	1,4	50 / 50	50 / 50	50 / 50	63,3 - 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
	15500	4,5	3	1,4	50 / 50	50 / 50	50 / 50	63,5 - 64,4	61,0 - 61,9	54,2 - 55,0
	10500	4,5	3	1,4	50 / 50	50 / 50	50 / 50	61,9 - 64,3	59,3 - 61,8	52,5 - 55,0
Bahnhofstraße										
	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	Schwerverkehrsanteile			Geschw. (vPkw /vLkw)			Emissionspegel		
	DTV	pd	pe	pn	d	e	n	LmEd	LmEe	LmEn
	Kfz/24h	%	%	%	km/h	km/h	km/h	dB(A)	dB(A)	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
	7500	4,5	3	1,4	40 / 40	40 / 40	40 / 40	59,2 - 60,3	56,7 - 57,8	49,8 - 50,9
L 1187										
	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
	17500	4,3	3,2	2,2	60 / 60	60 / 60	60 / 60	65,1	62,9	55,1
Berliner Straße										
	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 pd %	pe %	pn %	Geschw. (vPkw /vLkw) d km/h	e km/h	n km/h	Emissionspegel LmEd dB(A)	LmEe dB(A)	LmEn dB(A)
	2899	3,1	2	0,9	30 / 30	30 / 30	30 / 30	53,5 - 54,8	51,2 - 52,5	44,7 - 46,0
Hirschlander Straße										
	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
Bahnhofstraße										
	5000	4,5	3	1,4	30 / 30	30 / 30	30 / 30	57,8 - 58,1	55,4 - 55,6	48,6 - 48,9
L 1180/ Stuttgarter Straße										
	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)	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
L 1189										
	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	Schwerverkehrsanteile			Geschw. (vPkw /vLkw)			Emissionspegel		
	DTV	pd	pe	pn	d	e	n	LmEd	LmEe	LmEn
	Kfz/24h	%	%	%	km/h	km/h	km/h	dB(A)	dB(A)	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	63,9 -	62,2 - 62,9	56,4 - 57,1

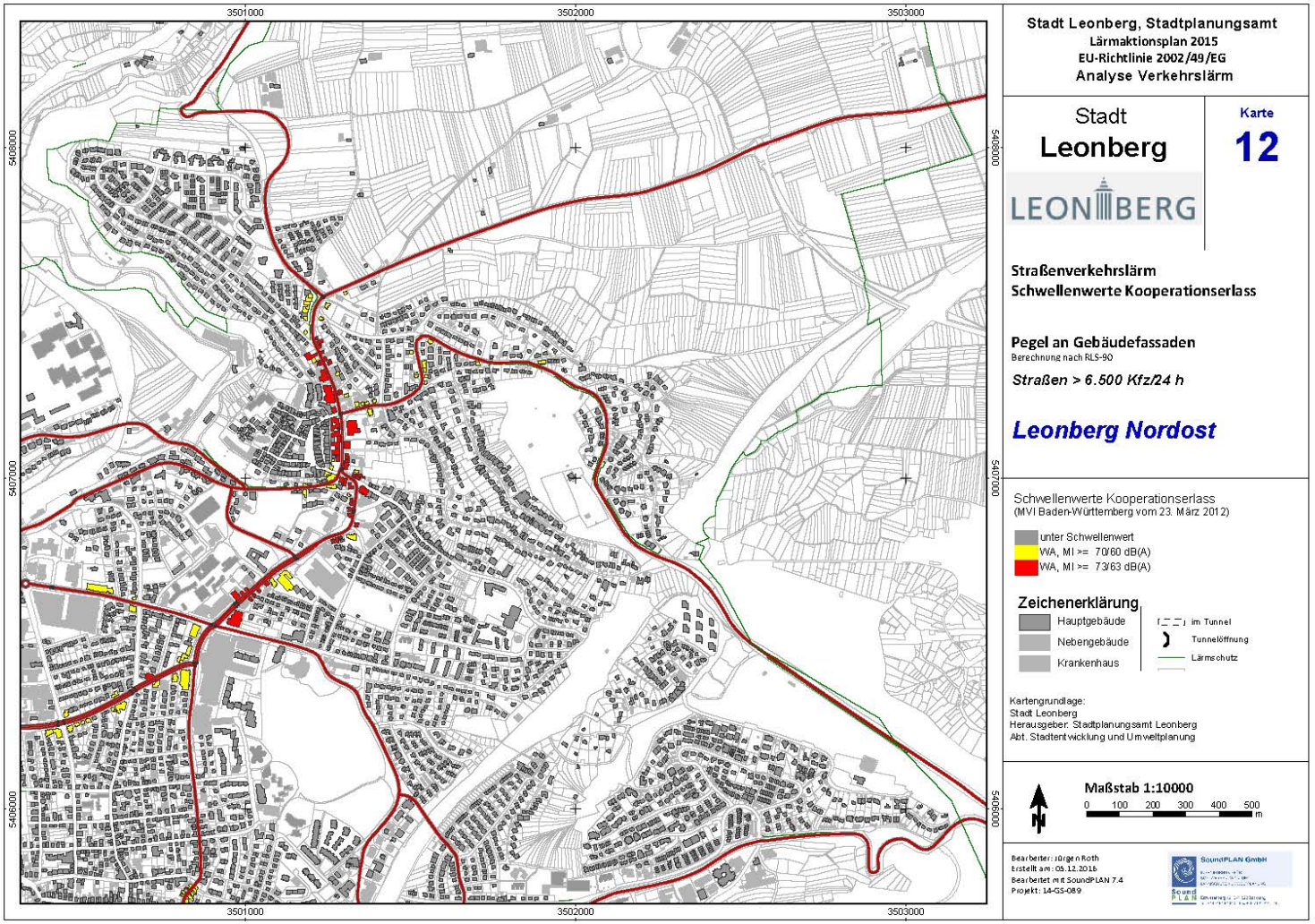
Abschnittsname	Verkehrszahlen	Schwerverkehrsanteile			Geschw. (vPkw /vLkw)			Emissionspegel		
	DTV	pd	pe	pn	d	e	n	LmEd	LmEe	LmEn
	Kfz/24h	%	%	%	km/h	km/h	km/h	dB(A)	dB(A)	dB(A)
					80			64,6		
	13000	4	4	4	60 / 60	60 / 60	60 / 60	63,7	62	56,2
B 295/ Grabenstraße										
(je Richtung)	11900	3	3	3	50/30	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	62,4 -	62,4 - 63,4	52,4 - 53,5

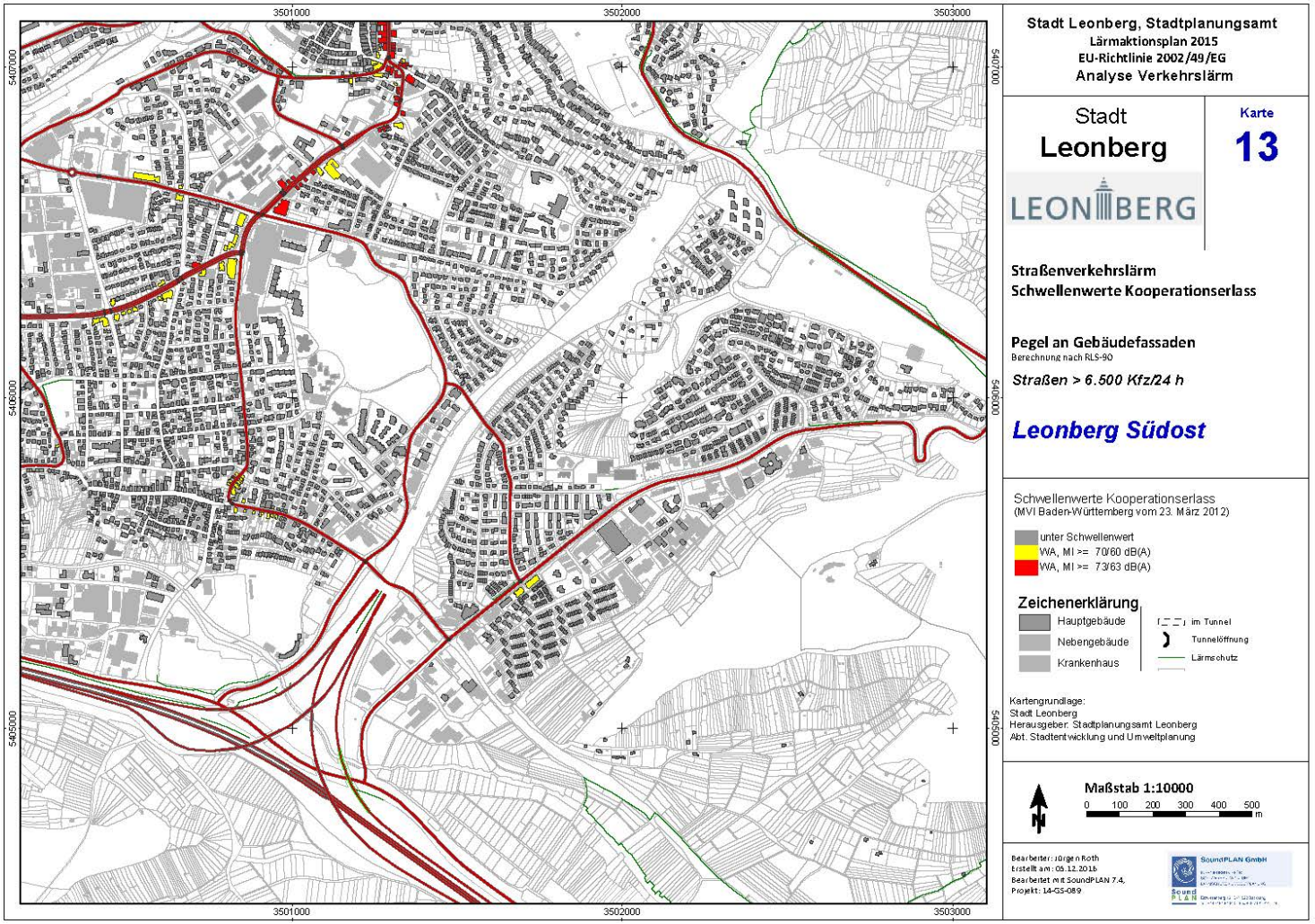
Abschnittsname	Verkehrszahlen DTV Kfz/24h	Schwerverkehrsanteile pd %	pe %	pn %	Geschw. (vPkw /vLkw) d km/h	e km/h	n km/h	Emissionspegel LmEd dB(A)	LmEe dB(A)	LmEn dB(A)
					50			63,4		
	9500	4,3	3,2	2,2	50 / 50	50 / 50	50 / 50	61,3 - 63,2	59,1 - 60,9	51,2 - 53,1
L 1136/ Strohgäustraße										
	10500	4,3	3,2	2,2	50 / 50	50 / 50	50 / 50	61,8 - 63,3	59,5 - 61,0	51,6 - 53,1
L 1136 / Am Schlossberg										
	6954	3	2,3	1,5	50 / 30	50 / 30	50 / 30	58,4 - 60,5	56,4 - 58,6	48,9 - 51,1
(je Richtung)	3477	3	2,3	1,5	50 / 50	50 / 50	50 / 50	58,8 - 59,2	56,6 - 57,1	48,9 - 49,4
(je Richtung)	3477	3	2,3	1,5	30 / 30	30 / 30	30 / 30	55,6- 57,5	53,5-55,4	45,9-47,7
(je Richtung)	3477	3	2,3	1,5	30 / 30	30 / 30	30 / 30	54,7 - 57,7	52,6-55,6	44,9-47,9
L 1180										
	12500	4,3	3,2	2,2	70 / 70	70 / 70	70 / 70	62,8	61,6	52,8
E 41										
	53244	13,1	4,6	10,4	120 / 80	120 / 80	120 / 80	76,6	73,7	68,8
A 81, Rampe zur A8										
	41540	9,9	13,8	17,8	100 / 80	100 / 80	100 / 80	73,8 - 74,0	72,8 - 73,0	68,7 - 68,9
Rampe A81 > A8 - AD										
	12064	13,1	4,6	10,4	80 / 80	80 / 80	80 / 80	68,3	64,1	60,1

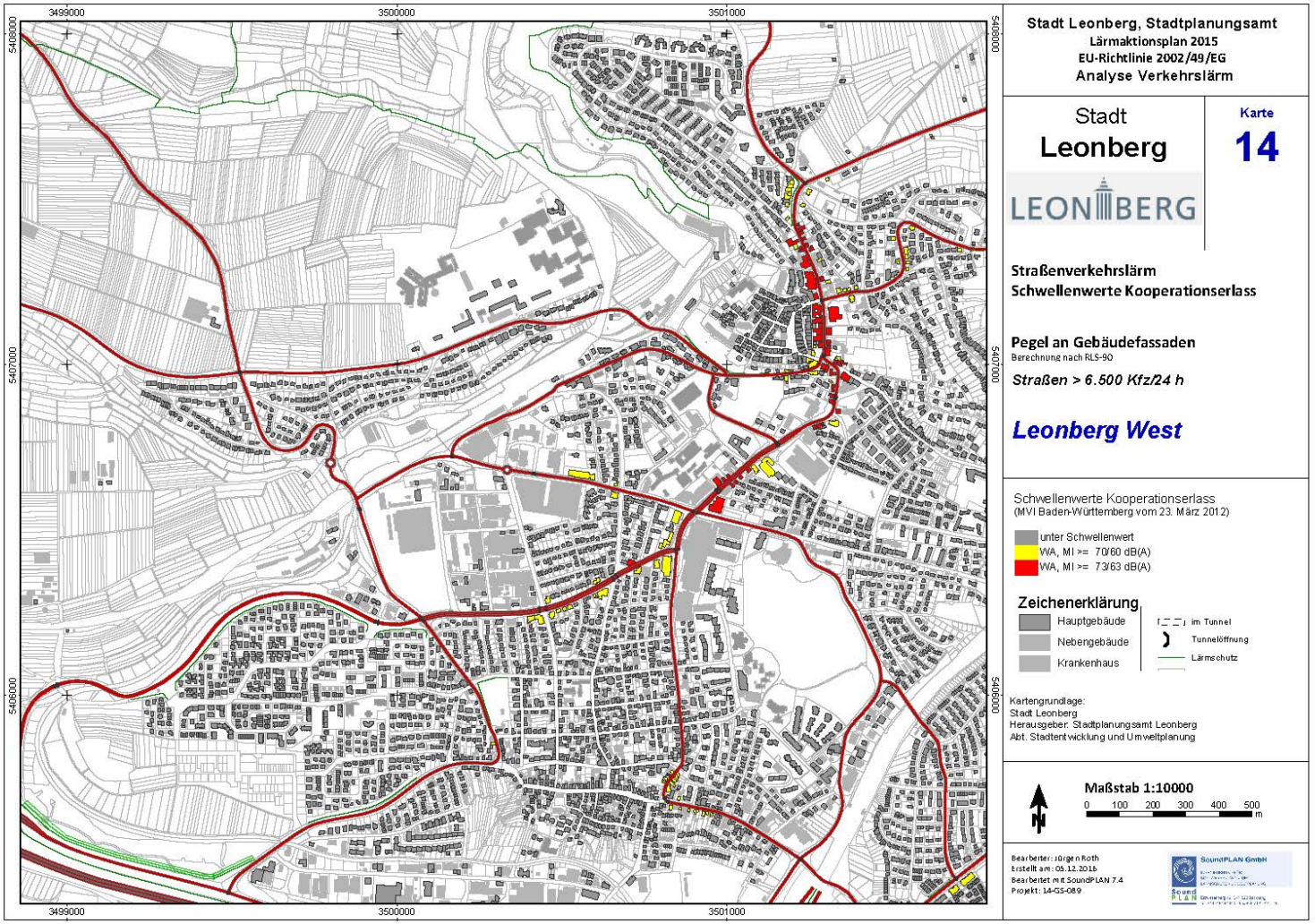
Abschnittsname	Verkehrszahlen	Schwerverkehrsanteile			Geschw. (vPkw /vLkw)			Emissionspegel		
	DTV	pd	pe	pn	d	e	n	LmEd	LmEe	LmEn
	Kfz/24h	%	%	%	km/h	km/h	km/h	dB(A)	dB(A)	dB(A)
	40388	13,1	4,6	10,4	120 / 80	120 / 80	120 / 80	75,4	72,5	67,6
	40388	13,1	4,6	10,4	100 / 80	100 / 80	100 / 80	74,4	70,9	66,4
A 8, Rampe - AS Leonb										
	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

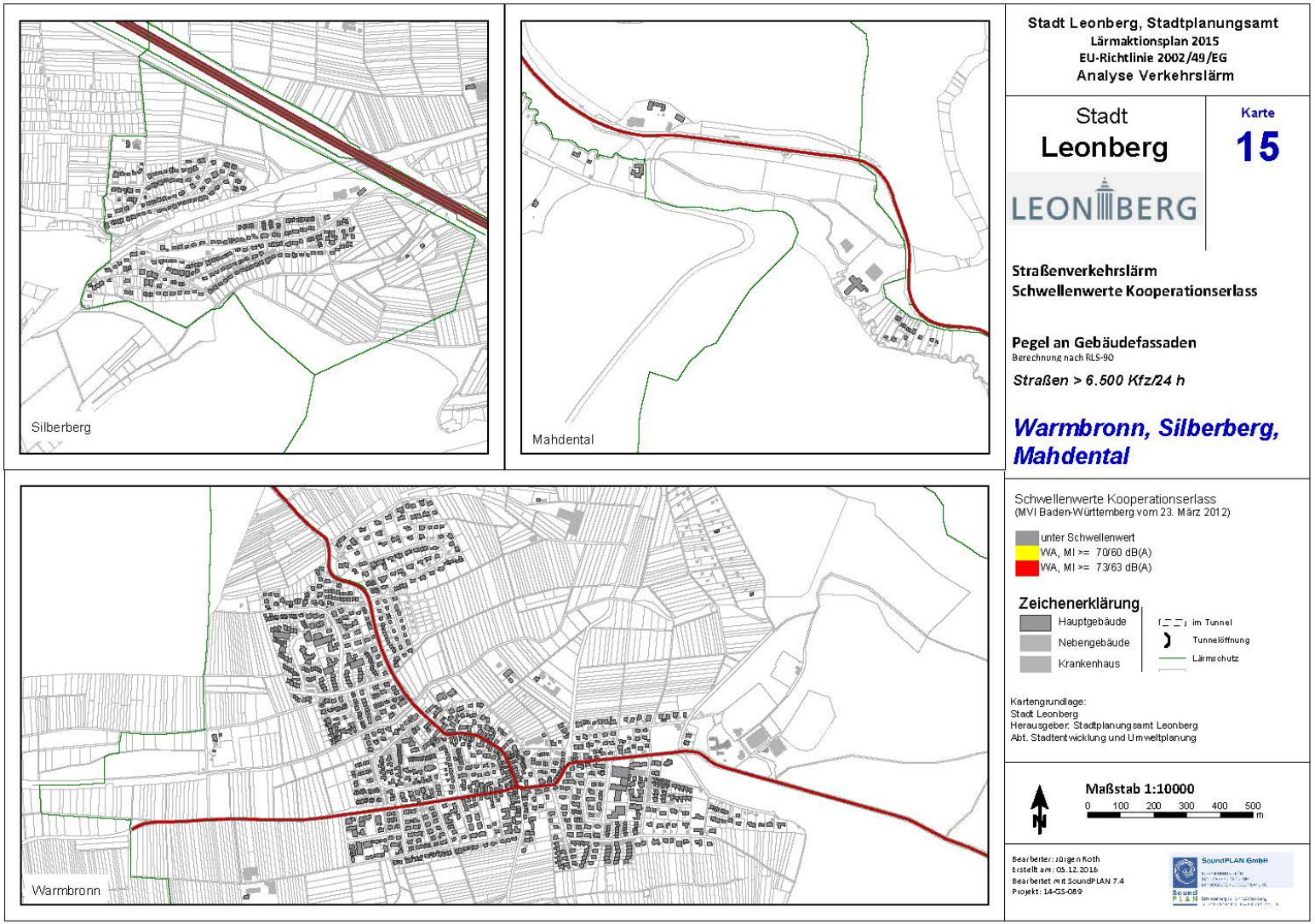
Abschnittsname	Verkehrszahlen	Schwerverkehrsanteile			Geschw. (vPkw /vLkw)			Emissionspegel		
	DTV	pd	pe	pn	d	e	n	LmEd	LmEe	LmEn
	Kfz/24h	%	%	%	km/h	km/h	km/h	dB(A)	dB(A)	dB(A)
	84672	13,9	10,8	33,8	125 / 80	125 / 80	125 / 80	74,8	73,4	70,1
(je Richtung)	42336	13,9	10,8	33,8	110 / 80	110 / 80	110 / 80	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

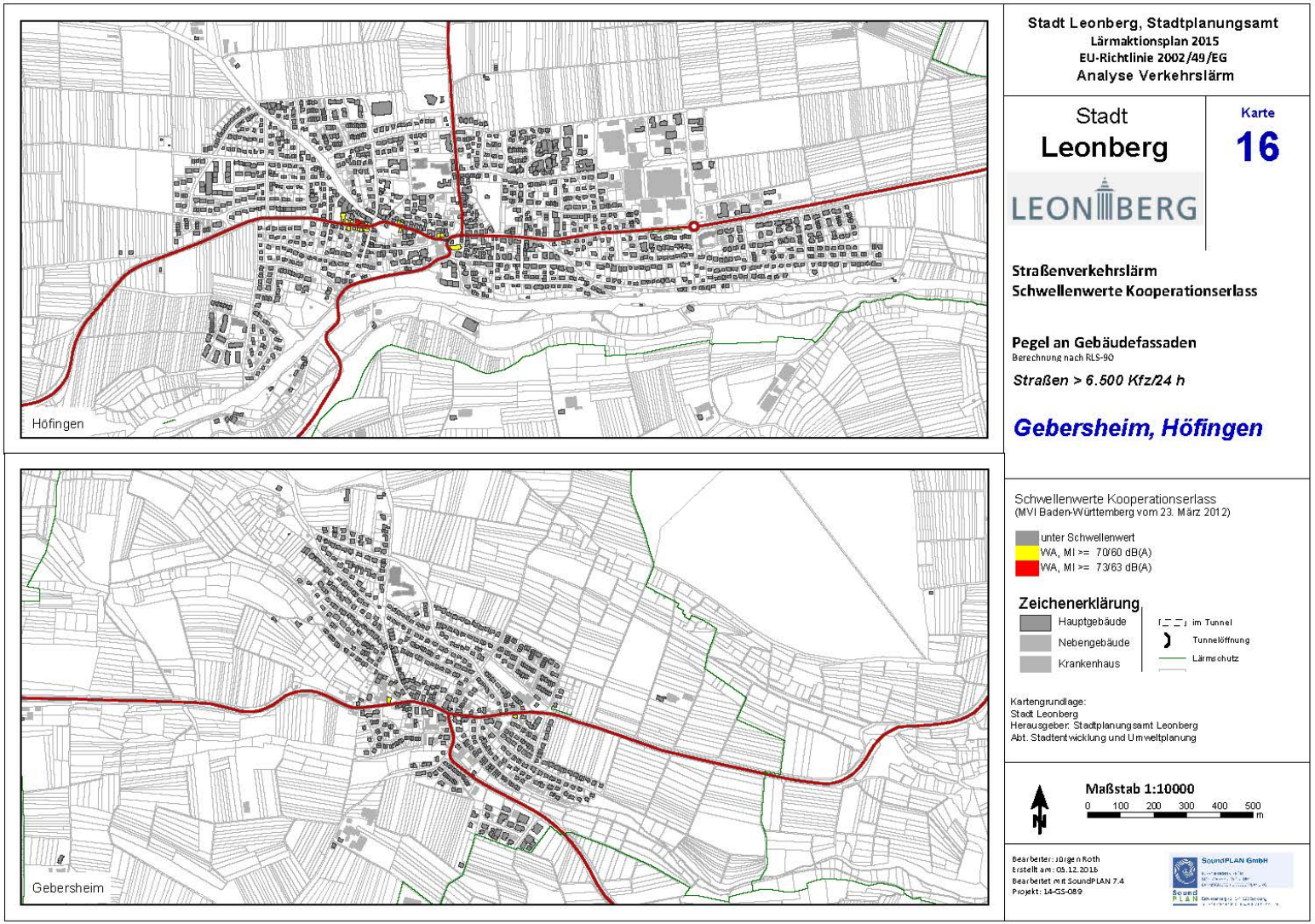
Kartenteil:

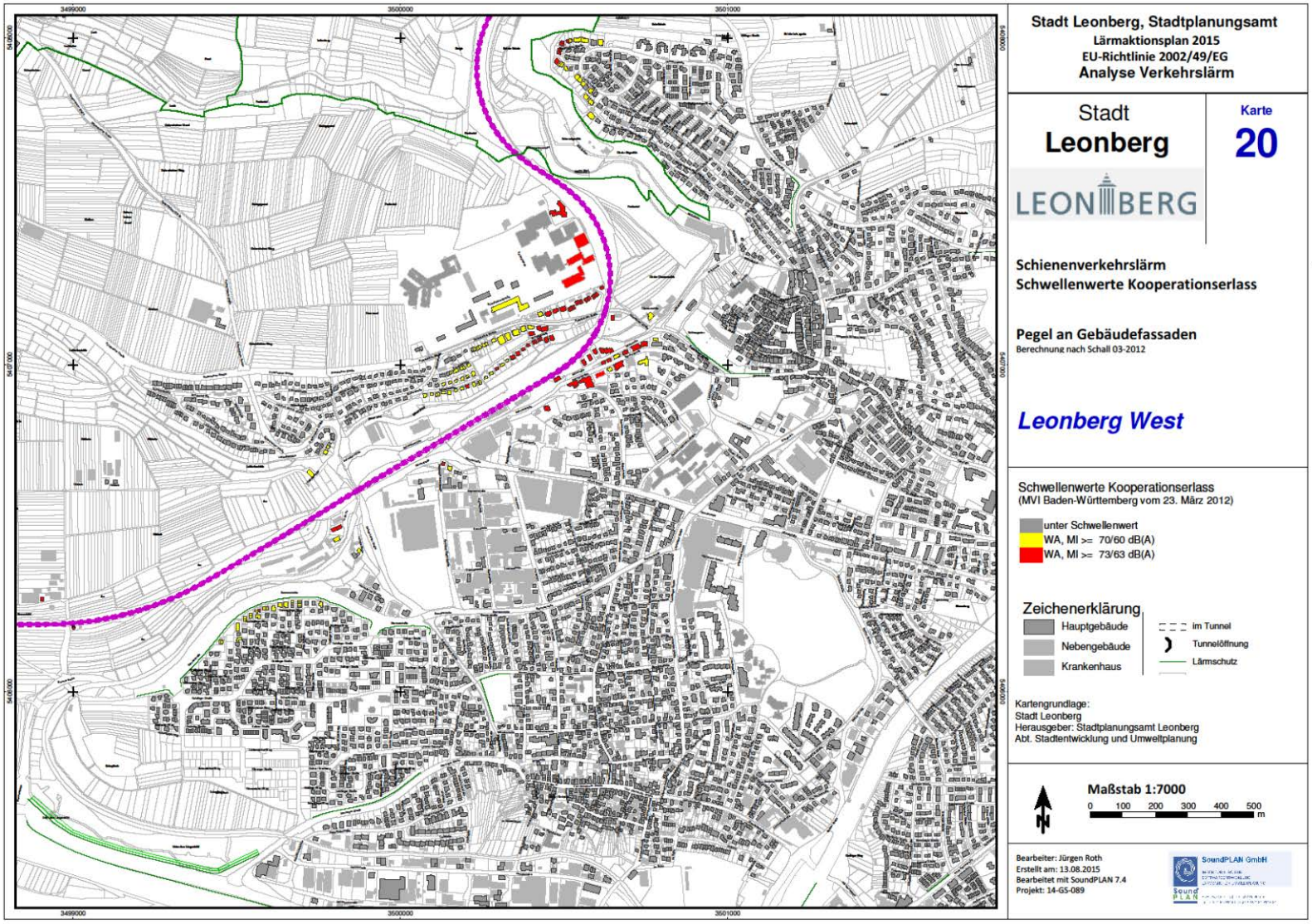

3501000
3502000
3503000
5408000
5407000
5406000
Stadt Leonberg, Stadtplanungsamt
Lärmaktionsplan 2015
EU-Richtlinie 2002/49/EG
Analyse Verkehrslärm
Stadt
Leonberg
LEONBERG
Karte
12
Straßenverkehrslärm
Schwellenwerte Kooperationserlass
Pegel an Gebäudefassaden
Berechnung nach RLS-90
Straßen > 6.500 Kfz/24 h
Leonberg Nordost
Schwellenwerte Kooperationserlass
(MVI Baden-Württemberg vom 23. März 2012)
unter Schwellenwert
WA, MI >= 70/60 dB(A)
WA, MI >= 73/63 dB(A)
Zeichenerklärung
Hauptgebäude
Nebengebäude
Krankenhaus
im Tunnel
Tunnelöffnung
Lärmschutz
Kartengrundlage:
Stadt Leonberg
Herausgeber: Stadtplanungsamt Leonberg
Abt. Stadtentwicklung und Umweltplanung
Maßstab 1:10000
0 100 200 300 400 500 m
Bearbeiter: Jürgen Roth
Erstellt am: 05.12.2016
Bearbeitet mit SoundPLAN 7.4
Projekt: 14-GS-089
SoundPLAN GmbH

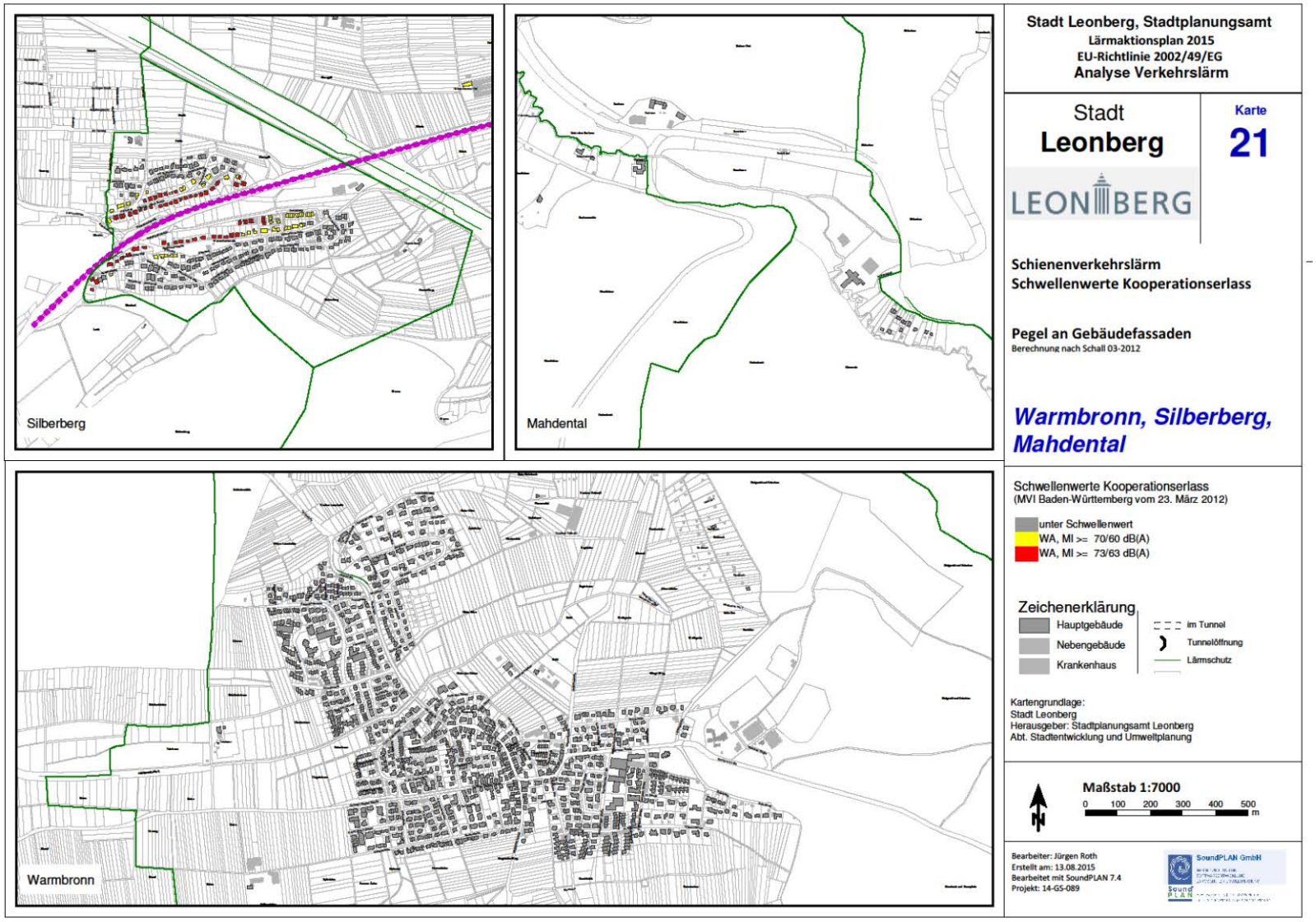

3501000
3502000
3503000
5407000
5406000
5405000
Stadt Leonberg, Stadtplanungsamt
Lärmaktionsplan 2015
EU-Richtlinie 2002/49/EG
Analyse Verkehrslärm
Stadt
Leonberg
Karte
13
Straßenverkehrslärm
Schwellenwerte Kooperationserlass
Pegel an Gebäudefassaden
Berechnung nach RLS-90
Straßen > 6.500 Kfz/24 h
Leonberg Südost
Schwellenwerte Kooperationserlass
(MVI Baden-Württemberg vom 23. März 2012)
unter Schwellenwert
WA, MI >= 70/60 dB(A)
WA, MI >= 73/63 dB(A)
Zeichenerklärung
Hauptgebäude
Nebengebäude
Krankenhaus
im Tunnel
Tunnelöffnung
Lärmschutz
Kartengrundlage:
Stadt Leonberg
Herausgeber: Stadtplanungsamt Leonberg
Abt. Stadtentwicklung und Umweltplanung
Maßstab 1:10000
0 100 200 300 400 500 m
Bearbeiter: Jürgen Roth
Erstellt am: 05.12.2016
Bearbeitet mit SoundPLAN 7.4,
Projekt: 14-GS-089
SoundPLAN GmbH

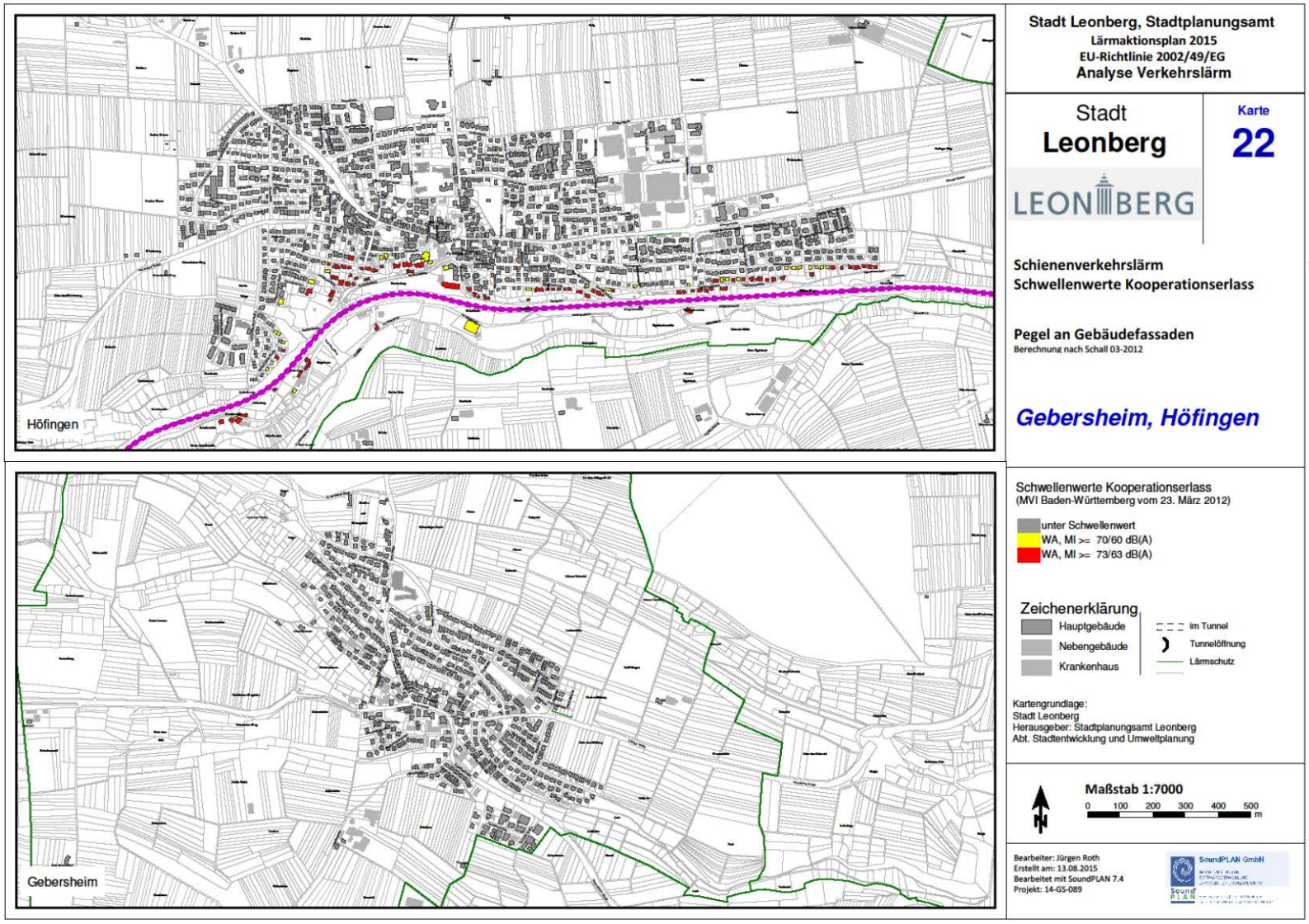

3499000
3500000
3501000
5408000
5407000
5406000
Stadt Leonberg, Stadtplanungsamt
Lärmaktionsplan 2015
EU-Richtlinie 2002/49/EG
Analyse Verkehrslärm
Stadt
Leonberg
Karte
14
Straßenverkehrslärm
Schwellenwerte Kooperationserlass
Pegel an Gebäudefassaden
Berechnung nach RLS-90
Straßen > 6.500 Kfz/24 h
Leonberg West
Schwellenwerte Kooperationserlass
(MVI Baden-Württemberg vom 23. März 2012)
unter Schwellenwert
WA, MI >= 70/60 dB(A)
WA, MI >= 73/63 dB(A)
Zeichenerklärung
Hauptgebäude
Nebengebäude
Krankenhaus
im Tunnel
Tunnelöffnung
Lärmschutz
Kartengrundlage:
Stadt Leonberg
Herausgeber: Stadtplanungsamt Leonberg
Abt. Stadtentwicklung und Umweltplanung
Maßstab 1:10000
0 100 200 300 400 500 m
Bearbeiter: Jürgen Roth
Erstellt am: 05.12.2016
Bearbeitet mit SoundPLAN 7.4
Projekt: 14-GS-089
SoundPLAN GmbH


Silberberg
Mahdental
Warmbronn
Stadt Leonberg, Stadtplanungsamt
Lärmaktionsplan 2015
EU-Richtlinie 2002/49/EG
Analyse Verkehrslärm
Stadt
Leonberg
Karte
15
Straßenverkehrslärm
Schwellenwerte Kooperationserlass
Pegel an Gebäudefassaden
Berechnung nach RLS-90
Straßen > 6.500 Kfz/24 h
Warmbronn, Silberberg, Mahdental
Schwellenwerte Kooperationserlass
(MVI Baden-Württemberg vom 23. März 2012)
unter Schwellenwert
WA, MI >= 70/60 dB(A)
WA, MI >= 73/63 dB(A)
Zeichenerklärung
Hauptgebäude
Nebengebäude
Krankenhaus
im Tunnel
Tunnelöffnung
Lärmschutz
Kartengrundlage:
Stadt Leonberg
Herausgeber: Stadtplanungsamt Leonberg
Abt. Stadtentwicklung und Umweltplanung
Maßstab 1:10000
0 100 200 300 400 500 m
Bearbeiter: Jürgen Roth
Erstellt am: 05.12.2016
Bearbeitet mit SoundPLAN 7.4
Projekt: 14-GS-089
SoundPLAN GmbH


Höfingen
Gebersheim
Stadt Leonberg, Stadtplanungsamt
Lärmaktionsplan 2015
EU-Richtlinie 2002/49/EG
Analyse Verkehrslärm
Stadt
Leonberg
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 >= 70/60 dB(A)
WA, MI >= 73/63 dB(A)
Zeichenerklärung
Hauptgebäude
Nebengebäude
Krankenhaus
im Tunnel
Tunnelöffnung
Lärmschutz
Kartengrundlage:
Stadt Leonberg
Herausgeber: Stadtplanungsamt Leonberg
Abt. Stadtentwicklung und Umweltplanung
Maßstab 1:10000
0 100 200 300 400 500 m
N
Bearbeiter: Jürgen Roth
Erstellt am: 05.12.2016
Bearbeitet mit SoundPLAN 7.4
Projekt: 14-GS-089
SoundPLAN GmbH


3499000
3500000
3501000
Stadt Leonberg, Stadtplanungsamt
Lärmaktionsplan 2015
EU-Richtlinie 2002/49/EG
Analyse Verkehrslärm
Stadt
Leonberg
Karte
20
LEONBERG
Schienenverkehrslärm
Schwellenwerte Kooperationserlass
Pegel an Gebäudefassaden
Berechnung nach Schall 03-2012
Leonberg West
Schwellenwerte Kooperationserlass
(MVI Baden-Württemberg vom 23. März 2012)
unter Schwellenwert
WA, MI >= 70/60 dB(A)
WA, MI >= 73/63 dB(A)
Zeichenerklärung
Hauptgebäude
Nebengebäude
Krankenhaus
im Tunnel
Tunnelöffnung
Lärmschutz
Kartengrundlage:
Stadt Leonberg
Herausgeber: Stadtplanungsamt Leonberg
Abt. Stadtentwicklung und Umweltplanung
N
Maßstab 1:7000
0 100 200 300 400 500 m
Bearbeiter: Jürgen Roth
Erstellt am: 13.08.2015
Bearbeitet mit SoundPLAN 7.4
Projekt: 14-GS-089
SoundPLAN GmbH


Silberberg
Mahdental
Warmbronn
Stadt Leonberg, Stadtplanungsamt
Lärmaktionsplan 2015
EU-Richtlinie 2002/49/EG
Analyse Verkehrslärm
Stadt
Leonberg
Karte
21
LEONBERG
Schienenverkehrslärm
Schwellenwerte Kooperationserlass
Pegel an Gebäudefassaden
Berechnung nach Schall 03-2012
Warmbronn, Silberberg, Mahdental
Schwellenwerte Kooperationserlass
(MVI Baden-Württemberg vom 23. März 2012)
unter Schwellenwert
WA, MI >= 70/60 dB(A)
WA, MI >= 73/63 dB(A)
Zeichenerklärung
Hauptgebäude
Nebengebäude
Krankenhaus
im Tunnel
Tunnelöffnung
Lärmschutz
Kartengrundlage:
Stadt Leonberg
Herausgeber: Stadtplanungsamt Leonberg
Abt. Stadtentwicklung und Umweltplanung
Maßstab 1:7000
0 100 200 300 400 500 m
Bearbeiter: Jürgen Roth
Erstellt am: 13.08.2015
Bearbeitet mit SoundPLAN 7.4
Projekt: 14-GS-089
SoundPLAN GmbH


Höfingen
Gebersheim
Stadt Leonberg, Stadtplanungsamt
Lärmaktionsplan 2015
EU-Richtlinie 2002/49/EG
Analyse Verkehrslärm
Stadt
Leonberg
Karte
22
LEONBERG
Schienenverkehrslärm
Schwellenwerte Kooperationserlass
Pegel an Gebäudefassaden
Berechnung nach Schall 03-2012
Gebersheim, Höfingen
Schwellenwerte Kooperationserlass
(MVI Baden-Württemberg vom 23. März 2012)
unter Schwellenwert
WA, MI >= 70/60 dB(A)
WA, MI >= 73/63 dB(A)
Zeichenerklärung
Hauptgebäude
Nebengebäude
Krankenhaus
im Tunnel
Tunnelöffnung
Lärmschutz
Kartengrundlage:
Stadt Leonberg
Herausgeber: Stadtplanungsamt Leonberg
Abt. Stadtentwicklung und Umweltplanung
Maßstab 1:7000
0 100 200 300 400 500 m
Bearbeiter: Jürgen Roth
Erstellt am: 13.08.2015
Bearbeitet mit SoundPLAN 7.4
Projekt: 14-G5-089
SoundPLAN GmbH

2017/062
öffentlich

Dezernat C
Stadt- und Bauleitplanung
Anna Schopf

Bezugsvorlagen:

Beratungsfolge	*Geplante Sitzungstermine*	*Ö / N*
Planungsausschuss (Vorberatung)	26.01.2017	Ö
Gemeinderat (Entscheidung)	31.01.2017	Ö

Bebauungsplan "Römer-/ Bahnhof-/ Marienstraße - 2. Änderung im Bereich westlich Marienstraße" mit Satzung über örtliche Bauvorschriften
Planbereich 02.03-5/2, in Leonberg
- Billigung des Bebauungsplanentwurfes
- Aufstellung- und Auslegungsbeschluss

Beschlussvorschlag und Kenntnisnahme

1. Der Bebauungsplanentwurf „Römer-/Bahnhof-/Marienstraße - 2. Änderung im Bereich westlich Marienstraße“ mit dem Entwurf der Satzung über örtliche Bauvorschriften, Planbereich 02.03-5/2 in Leonberg wird gebilligt.
   Maßgebend ist der Bebauungsplanentwurf mit Textteil vom 15.12.2016 und Begründung vom 15.12.2016 (Anlage 2 – 4 zu DS 2017/062).

2. Der Bebauungsplan „Römer-/Bahnhof-/Marienstraße - 2. Änderung im Bereich westlich Marienstraße“ mit Textteil vom 15.12.2016 und die Satzung über örtliche Bauvorschriften sowie Begründung, Planbereich 02.03-5/2 in Leonberg werden gemäß § 2 Abs. 1 BauGB und § 74 LBO aufgestellt.
   Die Aufstellung erfolgt gemäß § 13a BauGB im beschleunigten Verfahren.
   Maßgebend ist der Bebauungsplanentwurf mit Textteil vom 15.12.2016 und Begründung vom 15.12.2016 (Anlage 2 – 4 zu DS 2017/062)

3. Von der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB und der Unterrichtung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB wird im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB abgesehen.

4. Der Bebauungsplanentwurf und der Entwurf der Satzung über örtliche Bauvorschriften sowie die Begründung vom 15.12.2016 und die wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen (siehe Kapitel 3.6 dieser DS) werden nach § 3 Abs. 2 BauGB für die Dauer eines Monats öffentlich ausgelegt.

5. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind gemäß § 4 Abs. 1 BauGB zu unterrichten.

1. Zusammenfassung des Sachverhalts

Der bestehende Bebauungsplan „Römer-/ Bahnhof-/ Marienstrasse“ Planbereich 02.03-5 mit Rechtskraft vom 14.03.1986 weist das Plangebiet als Allgemeines Wohngebiet aus und beinhaltet ein zusammenhängendes Baufenster für die zwei bestehenden Wohngebäude Marienstraße 10, 10/1 und 10/2 mit einer Fläche für Garagen. Außerdem sind umfangreiche Pflanzbindungen für Bäume, Strauchgruppen sowie ein flächenhaftes Pflanz- und Erhaltungsgebot von Gehölzen als Eingrünung im Südwesten und Puffer zum westlich angrenzenden Gewerbegebiet an der Römer-/ Steinbeisstraße festgesetzt.

Für die angestrebte, maßvolle Nachverdichtung im Innenbereich und die geordnete städtebauliche Entwicklung ist es erforderlich, für diesen Bereich den qualifizierten Bebauungsplan „Römer-/Bahnhof-/Marienstraße - 2. Änderung im Bereich westlich Marienstraße“ aufzustellen. Die besondere Wohnqualität des wertvollen Baumbestands und der parkähnlichen Grünstruktur des Gebietes soll weitgehend erhalten und gesichert werden.

Der Planungsausschuss hat am 22.01.2015 die Eckpunkte des städtebaulichen Vertrags und das weitere Vorgehen gebilligt (§ 3 nö) auf dessen Grundlage nun der Bebauungsplan der Innenentwicklung aufgestellt werden soll. Die Kosten des Verfahrens trägt der Eigentümer.

2. Ziele der Maßnahme

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes „Römer-/Bahnhof-/Marienstraße - 2. Änderung im Bereich westlich Marienstraße“ und der Satzung über örtliche Bauvorschriften sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Nachverdichtung der innerstädtischen Fläche geschaffen werden.

3. Sachverhalt/Sachstand

3.1. Anwendung des beschleunigten Verfahrens

Der Bebauungsplan „Römer-/Bahnhof-/Marienstraße - 2. Änderung im Bereich westlich Marienstraße“ wird im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB aufgestellt. Im beschleunigten Verfahren wird von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, von dem Umweltbericht nach § 2a BauGB, von der Angabe über verfügbare umweltbezogene Informationen nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB, von der zusammenfassenden Erklärung nach § 10 Abs. 4 BauGB sowie von der Überwachung der Umweltauswirkungen (Monitoring) nach § 4c BauGB abgesehen. Die Eingriffsregelung nach § 1a Abs. 3 BauGB ist nicht anzuwenden.

Die Anwendungsvoraussetzungen für das beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB liegen vor, weil der Bebauungsplan der Nachverdichtung im Innenbereich dient und weniger als 20.000 m² anrechenbare Grundfläche festgesetzt werden (einschließlich der mitzurechnenden Grundflächen mehrerer Bebauungspläne, die in einem sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang stehen).

Durch den Bebauungsplan wird die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umwelt-verträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen, nicht begründet.

Es bestehen keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele und Schutzzwecke von FFH-Gebieten oder europäischen Vogelschutzgebieten.

3.2. Erfordernis sowie Ziele und Zwecke der Planung

Die Erfordernis der Planaufstellung ergibt sich aus:

- Dem Interesse des Grundstückseigentümers nach Nachverdichtung des Wohnbaugrundstücks
- Sicherung der bestehenden und erhaltenswerten Grünstruktur als Wohnqualität und Eingrünung der Grundstücke sowie Puffer zur gewerblichen Nutzung im Südwesten

Die allgemeinen Ziele und Zwecke des künftigen Bebauungsplans sind im Wesentlichen:

- Städtebaulich geordnete Nachverdichtung innerstädtischer Flächen
- Realisierung von zusätzlichem Wohnraum in Form von drei zusätzlichen Wohngebäuden
- Erweiterung der bestehenden, privaten Erschließung durch Geh-/ Fahr- und Leitungsrechte für die Hinterlieger

3.3. Lage und Abgrenzung des Plangebiets

Das Plangebiet „Römer-/Bahnhof-/Marienstraße - 2. Änderung im Bereich westlich Marienstraße“ umfasst ca. 0,56 ha. Es befindet sich im rückwärtigen Bereich östlich des Lebensmittelmarktes an der Römerstraße und südlich des Bahnhofs Leonberg. Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans wird in etwa wie folgt begrenzt:

im Norden:	durch Flst-Nr. 3235/4, 3230/11 und 13230/12
im Osten:	durch Flst-Nr. 3221, 3221/1, 3221/3 und 3221/4
im Süden:	durch Flst-Nr. 3226 und 3235/9
im Westen:	durch Flst-Nr. 3235/8

Die genaue Abgrenzung und Lage des Geltungsbereichs ist aus dem Bebauungsplanentwurf ersichtlich (Anlage 2 zu DS 2017/062).

3.4. Vorbereitende Bauleitplanung

Das Plangebiet ist im rechtswirksamen Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan „Leonberg 2020“ der Stadt Leonberg vom 13.07.2006 als „Wohnbaufläche“ dargestellt. Im Norden und Osten setzen sich die Wohnbauflächen fort, im Westen grenzt das Plangebiet an gewerbliche Bauflächen. Im Süden schließt eine gemischte Baufläche bis zur Römerstraße an. Der künftige Bebauungsplan ist damit gemäß § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

3.5. Städtebauliche Konzeption

Wesentliche städtebauliche und landschaftsplanerische Zielsetzung ist die erstmalige Nachverdichtung des Planbereichs unter weitgehender Erhaltung der wertvollen und parkähnlichen Grünstrukturen. Die Eingrünung ist bereits Bestandteil des bestehenden Bebauungsplanes „Römer-/Bahnhof-/Marienstraße“ und soll sowohl weiterhin zur Wohnqualität beitragen als auch und als Eingrünung der drei zusätzlichen Grundstücke und als Puffer zur gewerblichen Nutzung im Südwesten dienen.

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt wie bisher durch Geh-/Fahr-/ und Leitungsrecht, das nun zur Erschließung der zusätzlichen Baugrundstücke nach Süden erweitert wird, da die Flächen sich in privatem Eigentum befinden.

Planungsrechtlich wird der Planbereich als Allgemeines Wohngebiet entsprechend der nördlich und östlich angrenzenden Wohnbebauung festgesetzt. Zusätzlich zu den zwei Bestandgebäuden werden drei einzelne überbaubare Flächen mit einer Grundflächenzahl von 0,3 und einer Geschossflächenzahl von 0,6 ausgewiesen. Als Bauweise ist auf drei nördlichen überbaubaren Flächen eine Bebauung in Form von Einzel- und Doppel-häusern zulässig, in südlichen Bereich sind aus verkehrlichen Gründen nur Einzelhäuser möglich.

Der Bestandsbebauung entsprechend wird als Dachform das Sattel- bzw. Walmdach mit einer Dachneigung von 35-48° festgesetzt. Die Höhe der baulichen Anlagen wird durch die Festsetzung maximaler Traufhöhen (TH) und Firsthöhen (FH) definiert.

Anlage 1: Städtebaulicher Entwurf / Abgrenzungsplan "Stohrerareal", Leonberg, 23. Januar 2015



Abbildung 1: Städtebaulicher Entwurf vom 23.01.2015 (unmaßstäblich) und Grundlage des Städtebaulichen Vertrags zwischen der Stadt Leonberg und dem Grundstückseigentümer

3.6. Wesentliche, bereits vorliegende umweltbezogene Stellungnahmen

Folgende wesentliche umweltbezogene Stellungnahmen und Informationen für den Bebauungsplan „Römer-/Bahnhof-/Marienstraße - 2. Änderung im Bereich westlich Marienstraße“ liegen bereits vor:

- Artenschutzrechtliche Habitatpotenzialanalyse, „Geplantes Wohngebiet Stohrer Park in Leonberg“
  Dipl.-Biol. Quetz, Peter-Christian/ Gutachten Ökologie Ornithologie, Stuttgart, November 2015
- Untersuchung von Fledermäusen mit Fachbeitrag Artenschutz, „Geplantes Wohngebiet Stohrer Park in Leonberg“
  Dipl.-Biol. Quetz, Peter-Christian/ Gutachten Ökologie Ornithologie, Stuttgart, Dezember 2016
- Lärmschutzgutachten, „Römer-, Bahnhof-, Marienstraße – 2. Änderung im Bereich westlich Marienstraße (`Stohrer Park´)“
  Dipl.-Ing.(FH) Spinner, Manfred/ ISIS Ingenieurbüro für Schallimmissionsschutz, Riedlingen, Oktober 2015
- Stellungnahme zu den Luftschadstoffimmissionen, „Bebauungsplan `Römer-Bahnhof-Marienstraße - 2. Änderung (Stohrer Park)´“
  Dr.-Ing Dröscher, Frank/ Ingenieurbüro für Technischen Umweltschutz, Dr.-Ing. Frank Dröscher, Tübingen, 28. April 2015

Auf die Begründung zum Bebauungsplan, Kapitel Umweltbelange wird verwiesen (Anlage 4 zu DS 2017/062).

4. Weiteres Vorgehen

Als nächster Verfahrensschritt des Bebauungsplanverfahrens folgt die Bekanntmachung im Amtsblatt und die Auslegung des Bebauungsplanentwurfs.

5. Alternativen zum Beschlussvorschlag

Keine Durchführung des Bebauungsplanverfahrens, somit ist keine Umsetzung der geplanten Innenentwicklung im Plangebiet möglich.

6. Finanzierungsübersicht

Der Beschlussvorschlag

☒ hat **keine** finanziellen Auswirkungen (Bebauungsplanverfahren)

Klaus Brenner
Bürgermeister

Bernhard Schuler
Oberbürgermeister

Anlage/n

1	Verfahrensübersicht Bauleitplanung 02.03-5_2
2	Zeichnerischer Teil des Bebauungsplanentwurfs vom 15.12.2016
3	Textteil der planungsrechtlichen Festsetzungen und der Satzung über örtliche Bauvorschriften 15.12.2016
4	Begründung zum Bebauungsplan und der Satzung über örtliche Bauvorschriften vom 15.12.2016

Anlage 1 zu DS 2017/062

Verfahrensübersicht Bauleitplanung

Bebauungsplan „Römer-/Bahnhof-/Marienstraße - 2. Änderung im Bereich westlich Marienstrasse“, Pl.-Ber.: 02.03-5/2

☐ Bebauungsplanverfahren gemäß § 2 BauGB
☐ Vereinfachtes Verfahren gemäß § 13 BauGB
☒ Bebauungsplan der Innenentwicklung / beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a BauGB
☐ Berichtigung des Flächennutzungsplans gemäß § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB erforderlich
☐ Parallelverfahren zum Flächennutzungsplan gemäß § 8 Abs. 3 BauGB

Aufstellungsbeschluss
[§ 2 Abs. 1 BauGB]

Ortschaftsrat	-
Planungsausschuss	26.01.2017
Gemeinderat	31.01.2017
Bekanntmachung im Amtsblatt	

~~Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung~~
~~[§ 3 Abs.1 und § 4 Abs. 1 BauGB]~~
bei Verf. n. §§ 13 + 13a BauGB Verzicht mögl.

~~Ortschaftsrat~~	-
~~Planungsausschuss~~	-
~~Gemeinderat~~	-
~~Bekanntmachung im Amtsblatt~~	
~~Frühzeitige Beteiligung [§ 3 Abs. 1 BauGB]~~	
~~Informationsveranstaltung~~	
~~Behördenbeteiligung [§ 4 Abs. 1 BauGB]~~	☐

Entwurfs- und Auslegungsbeschluss
[§ 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB]

Ortschaftsrat	-
Planungsausschuss	26.01.2017
Gemeinderat	31.01.2017
Bekanntmachung im Amtsblatt	
Öffentliche Auslegung [§ 3 Abs. 2 BauGB]	
Behördenbeteiligung [§ 4 Abs. 2 BauGB]	☐
Erneute Auslegung erforderlich	☐
Beschluss zur erneuten Auslegung	
Bekanntmachung im Amtsblatt	
Öffentliche Auslegung [§ 4a Abs. 3 BauGB]	
Behördenbeteiligung [§ 4a Abs.3 BauGB]	☐

Abwägung [§ 1 Abs. 7 BauGB] und **Satzungsbeschluss**
[§ 10 Abs.1 BauGB]

Ortschaftsrat	
Planungsausschuss	
Gemeinderat	

Ausfertigung, danach Bekanntmachung im Amtsblatt und damit Inkrafttreten [§ 10 Abs. 3 BauGB]

☒ Städtebaulicher Vorvertrag geschlossen
☐ Städtebaulicher Vertrag erforderlich
☐ Umlegung erforderlich
☐ Genehmigung durch die höhere Verwaltungsbehörde gemäß § 6 (1) bzw. § 10 (2) BauGB erforderlich

Anlage 2 zu DS 2017/062

WA 2
0,3 | (0,6)
ED | SD/WD 35° - 48°
TH 6,0 m
FH 11,8 m

WA 1
0,3 | (0,6)
ED | SD/WD 35° - 48°
TH 7,0 m
FH 12,8 m

WA 3
0,3 | (0,6)
E | SD 35° - 48°
TH 6,0 m
FH 11,8 m

Gr, Fr, Lr
St/Cp/Ga
Pfb
Lr
15.0
12.0
17.0
11.0
13.0
13.8
381.7
381.8
381.5
382.1
382.3
382.6
3230/7
3231
3231/4
3230/13
3230/9
3230/14
3230
3230/1
3230/2
3230/6
3199/5
3199/2
3199/6
3230/12
3230/11
3235/4
3222
3222/3
3235/8
3201/1
3221/1
3221
3221/4
3221/3
3219
3235/12
Tgar
Marienstraße
8/2
8/3
10
10/1
10/2
10/3
10/4
10/5
6/1
6.
8
8/1
12/1
12
12/2
12/3
12/4
12/5
12/6
3
5
7
2
14
127

Stadtplanungsamt
Abt. Stadt- und Bauleitplanung

LEONBERG
GROSSE KREISSTADT

Bebauungsplanentwurf Nr. 02.03-5/2
"Römer-/Bahnhof-/Marienstraße - 2. Änderung im Bereich westlich Marienstrasse"

Maßstab	Bearbeiter
1:500	SPF, Neues Rathaus, Belforter Platz 1, 71229 Leonberg Tel: 07152/ 990-3408, Fax: 07152/ 990-3490, E-Mail: spf@leonberg.de

Erstellt/ Ergänzt am	Änderung	durch
15.12.2016	Erstausgabe	spf

Anlage 2 zu DS 2017/062

Planzeichenerklärung

Art der baulichen Nutzung
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, §§ 1-11 BauNVO)

WA — Allgemeines Wohngebiet (§ 4 BauNVO)

Maß der baulichen Nutzung
(§ 9 Abs. 1 Nr.1 BauGB, § 16 BauNVO)

z.B. 0,3 — Grundflächenzahl (GRZ)

z.B. 0,6 — Geschossflächenzahl (GFZ)

Fh max. X,XX m — maximale Firsthöhe (Fh max.)

Th max. X,XX m — maximale Traufhöhe (Th max.)

Bauweise, Baulinien, Baugrenzen
(§9 Abs. 1 Nr.2 BauGB, §§22 und 23 BauNVO)

E — nur Einzelhäuser zulässig

ED — nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig

Baugrenze

Maßnahmen und Flächen zum Schutz, zur Plege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20, 25 u. Abs. 6 BauGB)

Pfb — Umgrenzung von Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Erhaltung: Bäume

Anforderungen an die Gestaltung

zB. SD — Dachform: Satteldach

DN — Dachneigung

Hauptgebäude / Firstrichtung zwingend

Sonstige Planzeichen

Grenze des räumlichen Geltungsbereiches

St, Cp, Ga — Umgrenzung von Flächen für Stellplätze, Carports, Garagen

Gr, Fr, Lr — mit Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zu belastende Flächen

Abgrenzung unterschiedlicher Festsetzungen

Füllschema Nutzungsschablone

Art der Nutzung	
Grund-flächenzahl	Zahl der Voll-geschosse
Bauweise	Dachform Dachneigung
maximale Höhe baulicher Anlagen	

Stadtplanungsamt
Abt. Stadt- und Bauleitplanung

LEONBERG
GROSSE KREISSTADT

Bebauungsplan Nr. 02.03-5/2

"Römer-/Bahnhof-/Marienstraße - 2. Änderung im Bereich westl. Marienstrasse"

Planzeichenerklärung

Bearbeiter

SPF, Neues Rathaus, Belforter Platz 1, 71229 Leonberg
Tel: 07152/ 990-3408, Fax: 07152/ 990-3490, E-Mail: spf@leonberg.de

Erstellt/ Ergänzt am	Änderung	durch
15.12.2016	Erstausgabe	SPF

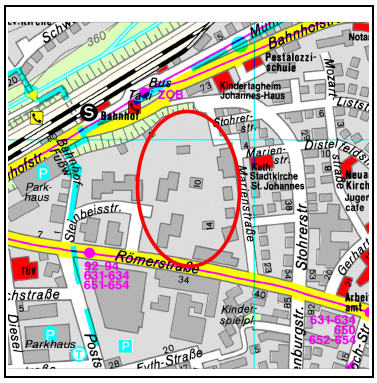
LEONBERG
GROSSE KREISSTADT
Stadtplanungsamt

Planbereich 02.03-5/2
M 1:500

Bebauungsplan – Entwurf –

„Römer- / Bahnhof- / Marienstraße – 2. Änderung im Bereich westlich Marienstraße“

mit Satzung über
örtliche Bauvorschriften



© Städte-Verlag E.v.Wagner & J.Mitterhuber GmbH, Fellbach

VERFAHRENSDATEN

–	**Aufstellungsbeschluss**	(§ 2 Abs. 1 BauGB)	31.01.2017
–	**Ortsübliche Bekanntmachung**	(§ 2 Abs. 1 BauGB)	__.__.____
–	**Frühzeitige Beteiligung**	(§ 3 Abs. 1 BauGB)	__.__.____ – __.__.____
–	**Auslegungsbeschluss**	(§ 3 Abs. 2 BauGB)	__.__.____
–	**Ortsübliche Bekanntmachung**	(§ 3 Abs. 2 BauGB)	__.__.____
–	**Öffentliche Auslegung**	(§ 3 Abs. 2 BauGB)	__.__.____ – __.__.____
–	**Satzungsbeschluss**	(§ 10 BauGB)	__.__.____
–	**Ausgefertigt**	Leonberg, den	__.__.____
		Klaus Brenner Bürgermeister	
–	**Inkraftgetreten** d. Bekanntmachung	(§ 10 Abs. 3 BauGB)	**xx.xx.20xx**

BEZUGSPLAN

– **„Römer- / Bahnhof- Marienstraße“** / Planbereichreich 02.03-5, in Kraft getreten am 14.03.1986

Mit Inkrafttreten dieses Bebauungsplanes und der Satzung über örtliche Bauvorschriften treten in ihrem Geltungsbereich alle bisher geltenden Vorschriften, Ortsbaupläne und Bebauungspläne außer Kraft.

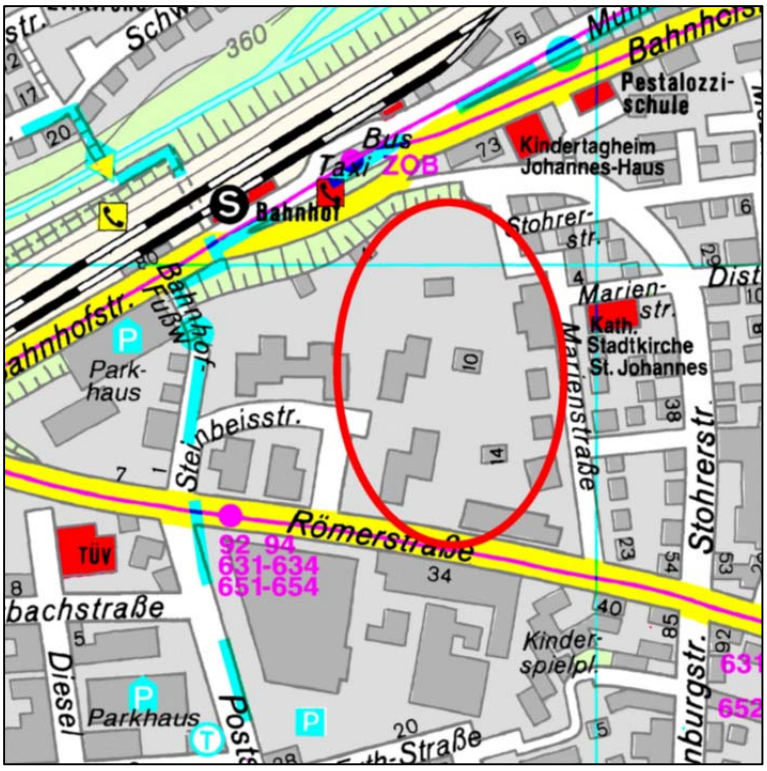
RECHTSGRUNDLAGEN

– **BauGB** i. d. F. vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert am 20.10.2015 (BGBl. I S. 1722)
– **BauNVO** i. d. F. vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert am 11.06.2013 (BGBl. I S. 1548)
– **PlanzV** i. d. F. vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert am 22.07.2011 (BGBl. I S. 1509)
– **LBO** i. d. F. vom 05.03.2010 (GBl. S. 357), zuletzt geändert am 11. November 2014 (GBl. S. 501)

GEFERTIGT: **15.12.2016** / SPF
ANLAGE: Textteil zum Bebauungsplan und zur Satzung über örtliche Bauvorschriften vom 15.12.2016; Begründung vom 15.12.2016
GRUNDLAGE: ALK Stand 04/2016 © Landesamt f. Geoinformation u. Landentwicklung Baden-Württemberg

Stadt Leonberg
Stadtplanungsamt, Abteilung Stadt- und Bauleitplanung

LEONBERG
GROSSE KREISSTADT



Kartografie: © Städte-Verlag E.v.Wagner & J.Mitterhuber GmbH, 70736 Fellbach

TEXTTEIL – Entwurf

Stand 15.12.2016

A. Planungsrechtliche Festsetzungen

B. Nachrichtliche Übernahmen

C. Hinweise

D. Satzung über örtliche Bauvorschriften

Bebauungsplan „Römer-/Bahnhof-/Marienstraße - 2. Änderung im Bereich westlich Marienstraße“ mit Satzung über örtliche Bauvorschriften Planbereich 02.03-5/2, in Leonberg

A. PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

§ 9 Abs. 1 BauGB

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans werden in Ergänzung der Planzeichnung folgende Festsetzungen getroffen:

A.1 Art der baulichen Nutzung

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB und §§ 1 - 15 BauNVO)

A.1.1 Allgemeines Wohngebiet (WA)

(§ 4 BauNVO)

Zulässig sind, vorbehaltlich der nachfolgenden Regelungen:
- Wohngebäude,
- die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störenden Handwerksbetriebe,
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Nicht Bestandteil des Bebauungsplans gem. § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO und somit nicht zulässig sind die nach § 4 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen:
- Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
- sonstige nicht störende Gewerbebetriebe,
- Anlagen für Verwaltungen
- Gartenbaubetriebe,
- Tankstellen.

A.2 Maß der baulichen Nutzung

(§ 9 Abs.1 Nr. 1 und Abs. 3 BauGB und §§ 16 - 21a BauNVO)

Zur Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung werden die maximalen Höhen baulicher Anlagen (Trauf- und Firsthöhe) sowie die Grundflächenzahl (GRZ) und Geschossflächenzahl (GFZ) entsprechend den Eintragungen in der Planzeichnung (Nutzungsschablone) festgesetzt.

A.2.1 Höhe baulicher Anlagen

(§ 18 BauNVO i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

<u>Traufhöhen (TH)</u>

Die Traufhöhen in WA 1-3 werden entsprechend den Eintragungen in der Planzeichnung festgesetzt.

Die maximale Traufhöhe wird gemessen von der geplanten Geländeoberfläche (vgl. Ziff.D.11) bis zum Schnittpunkt Außenwand / Dachhaut

<u>Firsthöhen FH</u>

Die Firsthöhen in WA 1-3 werden entsprechend den Eintragungen in der Planzeichnung festgesetzt.

Die maximale Firsthöhe wird gemessen von der geplanten Geländeoberfläche (vgl. Ziff.D.11) bis OK First

A.2.2 Grundflächenzahl, zulässige Grundfläche

(§ 19 BauNVO)

Die Grundflächenzahl wird entsprechend den Eintragungen in der Planzeichnung festgesetzt.

Die zulässige Grundfläche darf gem. § 19 Abs. 4 BauNVO bei Anrechnung von Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten, Nebenanlagen i. S. d. § 14 BauNVO und Tiefgaragen sowie weiterer befestigter Flächen überschritten werden. Die daraus resultierende Grundflächenzahl darf 0,6 nicht überschreiten.

A.2.3 Geschossflächenzahl

(§ 20 BauNVO)

Die Geschossflächenzahl wird entsprechend den Eintragungen in der Planzeichnung festgesetzt.

A.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche

(§ 9 Abs.1 Nr. 2 BauGB und §§ 22 - 23 BauNVO)

A.3.1 Bauweise

(§ 9 Abs.1 Nr. 2 BauGB und § 22 BauNVO)

E	offene Bauweise, in der nur Einzelhäuser zulässig sind (§ 22 Abs. 2 BauNVO)
ED	offene Bauweise, in der nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig sind (§ 22 Abs. 2 BauNVO)

A.3.2 Überbaubare Grundstücksfläche

(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB und § 23 BauNVO)

Die Gebäude sind innerhalb der überbaubaren Flächen (Baugrenzen) zu erstellen (siehe Planeintrag).

Ein Vortreten von untergeordneten Bauteilen (z. B. Balkone) sowie Vorbauten über die festgesetzte Baugrenze bis max. 1,50 m ist zulässig, sofern die Summe aller Vorbauten nicht mehr als 40 % je Geschoss der zugehörigen Gebäudeseite beträgt. Die maximale Länge der Vorbauten darf dabei jeweils nicht mehr als 5,0 m betragen.

Ebenerdige Terrassen sind, sofern sie nicht überdacht sind auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.

A.4 Stellung der baulichen Anlagen

(§ 9 Abs.1 Nr. 2 BauGB)

Maßgebend für die Stellung der baulichen Anlagen (Gebäudehauptrichtung und Hauptfirstrichtung) sind die entsprechenden Eintragungen in der Planzeichnung.

A.5 Flächen für Stellplätze, Carports und Garagen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB und § 12 BauNVO)

Stellplätze (St), Carports (Cp) und Garagen (Ga) sind nur innerhalb der überbaubaren Flächen sowie auf den festgesetzten Flächen zulässig.

Belagsflächen von Stellplätzen sind wasserdurchlässig zu gestalten, siehe Ziff. A.7.1

Carports und Garagen sind extensiv zu begrünen und dauerhalt zu pflegen und so zu erhalten, siehe Ziff. A.10.1

A.6 Höchstzulässige Zahl der Wohnungen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 6 BauGB)

Im allgemeinen Wohngebiet **WA 1** ist die Zahl der höchstzulässigen Wohnungen aus städtebaulichen Gründen auf **2** Wohnungen pro Einzelhaus oder Doppelhaushälfte beschränkt.

Im allgemeinen Wohngebiet **WA 2** ist die Zahl der höchstzulässigen Wohnungen aus städtebaulichen Gründen auf **2** Wohnungen pro Wohngebäude (Einzelhaus oder Doppelhaus) beschränkt.

Im allgemeinen Wohngebiet **WA 3** ist die Zahl der höchstzulässigen Wohnungen aus städtebaulichen Gründen auf **1** Wohnung pro Wohngebäude (Einzelhaus) beschränkt.

A.7 Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

(§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

A.7.1 Wasserdurchlässigkeit

PKW-Parkflächen von Stellplätzen (St) und Carports (CP) sind als dauerhaft wasserdurchlässige Beläge auszuführen (Rasengittersteine, Rasenpflaster, Schotterrasen, etc.). Überschüssiges Oberflächenwasser ist in die angrenzenden grundstückseigenen Freiflächen zu entwässern.

A.7.2 Vermeidung von Schadstoffeintrag in das Regenwasser

Kupfer-, zink- oder bleigedeckte Dächer sind im Plangebiet nur zulässig, wenn sie beschichtet oder in ähnlicher Weise behandelt sind, so dass keine Kontamination des Bodens durch Metallionen zu erwarten ist.

A.7.3 Insektenschonende Beleuchtung

Für die Außenbeleuchtung sind Verwendung von UV-anteilarme (z. B. Natriumdampf-Niederdrucklampen) oder LED-Beleuchtungsanlagen zu verwenden.

A.7.4 Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (Artenschutz)

Um den Verlust potenzieller Niststätten von höhlenbrütenden Vogelarten der Vorwarnliste - Grauschnäpper und Star - als sog. “CEF-Maßnahmen“ (= vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen) auszugleichen, sind je zwei Nistkästen (mit 45 mm großem und ovalem Einflugloch) aufzuhängen.
Für die möglichen Verluste von Fledermausquartieren innerhalb des Plangebiets bei Rodung von Bäumen sind Ersatzquartiere anzubringen. Vorgeschlagen werden vier Fledermausbretter oder -kästen (z.B. je 2x 1FF und 2FN der Fa. Schwegler), die vorgezogen bzw. bis Ende Februar im Jahr der Rodung an Bäumen in der unmittelbaren Umgebung aufzuhängen sind.

Das Gutachten ist Teil der Begründung zum Bebauungsplan.

A.8 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

Die mit Gr/Fr ausgewiesenen Flächen für Geh-und Fahrrechte sind zugunsten der Anlieger zu belasten.
Die mit Lr ausgewiesenen Flächen für Leitungsrechte dienen den Versorgungsträgern zur Einlegung und Haltung von Ver- und Entsorgungsleitungen und -anlagen und sind entsprechend zu belasten.

Von der im Lageplan dargestellten Lage der Flächen darf abgewichen werden, wenn dies wegen anderer Nutzungen erforderlich ist und die Ausübung des Rechtes gleichwertig möglich ist. Die Rechte dürfen auf Dritte übertragen werden.

A.9 Freizuhaltende Schutzflächen, Flächen für Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

A.9.1 Immissionsschutzmaßnahmen

lm Geltungsbereich des Bebauungsplans ist zum Schutz der Wohnräume vor unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen der Einbau von fensterunabhängigen Lüftungseinrichtungen oder der Einsatz einer kontrollierten Wohnungsbelüftung mit Wärmerückgewinnung nachzuweisen.

Auf das Lärmschutzgutachten, Dipl.-Ing.(FH) Spinner, Manfred/ ISIS, Riedlingen, Oktober 2015 wird verwiesen.

A.10 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)

A.10.1 Extensive Dachbegrünung von Carports und Garagen

Flachdächer und flach geneigte Dachflächen mit einer maximalen Neigung bis 10° von Carports und Garagen sind auf einem kulturfähigen Substrat mit einer Schichtdicke von mindestens 0,10 m auf der gesamten Dachfläche extensiv zu begrünen und so zu erhalten.

A.11 Bindungen für Bepflanzungen, Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie von Gewässern

(§ 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB)

Alle Pflanzungen sind gemäß DIN 18916 und DIN 18917 fachgerecht durchzuführen, gemäß DIN 18919 zu pflegen und dauerhaft zu erhalten. Die Pflegemaßnahmen sind so durchzuführen, dass die Bäume und anderen Gehölze dauerhaft erhalten bleiben und ihre Funktion als Lebensraum nicht beeinträchtigt wird.

A.11.1 Einzelbäume

Die in der Planzeichnung ausgewiesenen, vorhandenen Einzelbäume sind dauerhaft zu erhalten und zu pflegen. Abgängige Bäume müssen vom jeweiligen Grundstückseigentümer durch standortgerechte, heimische Laubbäume mit der Pflanzqualität: Hochstamm, Drahtballen, 4 x verpflanzt, Stammumfang 20/25 cm ersetzt werden. Bei Bauarbeiten ist durch Maßnahmen gemäß DIN 18920 bzw. RAS LP 4 für ausreichenden Schutz der zu erhaltenden Bäume zu sorgen.

A.11.2 Pfb-Fläche = Pflanzbindung auf Baugrundstücken

Auf der in der Planzeichnung mit „Pfb“ dargestellten Fläche ist der bestehende Gehölzbestand dauerhaft zu erhalten, zu pflegen und bei Abgang durch standortgerechte, heimische Laubbäume zu ersetzen. Bei Bauarbeiten ist durch Maßnahmen gemäß DIN 18920 bzw. RAS LP 4 für ausreichenden Schutz der zu erhaltenden Bäume zu sorgen.

B. NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN

§ 9 Abs. 6 BauGB

B.1 Grundwasser / Heilquellenschutzgebiet

Das Plangebiet befindet sich in der Außenzone des Heilquellenschutzgebiets zum Schutz der staatlich anerkannten Heilquellen in Stuttgart-Bad Cannstatt und Stuttgart-Berg. Die Rechtsverordnung des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 11.06.2002 ist zu beachten.

C. HINWEISE

C.1 Denkmalschutz

Beim Vollzug der Planung können bisher unbekannte Bodenfunde entdeckt werden. Diese sind unverzüglich dem Landesdenkmalamt oder der Gemeinde anzuzeigen. Der Fund und die Fundstelle sind bis zum Ablauf des 4. Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu halten, insofern nicht die Denkmalschutzbehörde oder das Landesdenkmalamt mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist. (§ 20 Denkmalschutzgesetz).

C.2 Artenschutz

Außer den kartierten Fledermausvorkommen konnten weitere Vorkommen seltener Tier- und Pflanzenarten nicht nachgewiesen werden. Verbotstatbestände nach § 44 Abs.1 BNatSchG (Artenschutz) sind nicht zu erwarten, vorausgesetzt die notwendigen Eingriffe in die Gehölzbestände und der Abbruch der Gebäude erfolgen außerhalb der Vegetationszeit (in der Zeit vom 01.10. bis 28.02.), siehe Ziff. A.7.4

Das Gutachten ist Teil der Begründung zum Bebauungsplan.

C.2.1 Untersuchung von Fledermäusen

Insgesamt konnten vier Fledermausarten bei den Untersuchungen unterschieden werden, die alle nach dem Bundesnaturschutzgesetz streng geschützt und in Anlage IV der FFH-Richtlinie europaweit als zu schützende Arten verzeichnet sowie in der Roten Liste Baden-Württemberg aufgeführt sind (siehe Tab. im Gutachten).

Die Zwergfledermaus kommt als die dominierende Art vor, die stets und meist in mehreren Exemplaren festgestellt und bei Dämmerung auch noch gesichtet werden konnte.

Die Zwergfledermaus ist die am weitesten verbreitete und häufigste Art in Baden Württemberg und nahezu überall verbreitet. Die Jagdgebiete der Zwergfledermaus sind entsprechend mannigfaltig und als Quartiere, die sich meist in der Nähe ihrer Jagdgebiete befinden, werden Bauwerke aller Art in Siedlungen wie auch an Bäumen angenommen.

Das Gutachten ist Teil der Begründung zum Bebauungsplan.

C.3 Lärmschutz

Aufgrund seiner Lage am Rande des Stadtzentrums von Leonberg war fraglich, ob die in den Gemeinschaftsvorschriften der Europäischen Union festgelegten Umweltqualitätsnormen - in Bezug auf die Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen - im Planbereich eingehalten werden können. Es wurde daher zu Beginn des Bebauungsplanverfahrens empfohlen, eine schalltechnische Überprüfung sowie ein Luftschadstoffgutachten zur geplanten Bebauung in Auftrag zu geben, um die ggfs. erforderlichen Maßnahmen festlegen zu können.

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung (ISIS, 2015) wurden die Lärmeinwirkungen des benachbarten REWE-Verbrauchermarktes und der Römerstraße auf die geplanten Baufenster im Geltungsbereich des Bebauungsplans ermittelt und beurteilt. Schalltechnisch von Bedeutung waren dabei der Andienungsverkehr sowie die Kühl-, Klima- und Lüftungsanlagen. Weiterhin waren die Lärmeinwirkungen des Straßenverkehrs auf das Planungsgebiet anhand der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005- Schallschutz im Städtebau zu untersuchen. Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass sowohl die Immissionswerte nach der TA Lärm, als auch die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 eingehalten bzw. unterschritten werden.

Ungeachtet dessen wird der Einbau von fensterunabhängigen Lüftungseinrichtungen bei den geplanten Wohngebäuden angeraten, da auch punktuelle, auch zulässige Störungen durch benachbarte gewerbliche Nutzungen und durch Verkehrslärm zu erheb-

lichen Belästigungen führen können. Diesen Belästigungen kann durch das Schließen der Fenster begegnet werden.

Die kontrollierte Wohnungsbe- und -entlüftung gewinnt aus Gründen der Energieeinsparung in Zusammenhang mit dem verringerten Lüftungswärmeverlust an Bedeutung. Verbrauchte Luft wird ständig gegen Frischluft ausgetauscht. Mücken und sonstige Insekten bleiben draußen. Ebenso dient diese Lüftungsart der Senkung der Raumluftfeuchtigkeit bei geschlossenen Fenstern und somit zur Verringerung des Risikos der Schimmelbildung in den Wohnräumen. Diese Faktoren steigern den Wohnkomfort und den Wert der Wohnungen.

Das Gutachten ist Teil der Begründung zum Bebauungsplan.

C.4 Luftschadstoffimmissionen

Das Gutachten zur Luftschadstoffbelastung (Dröscher, 2015) kommt zum Ergebnis, dass die Beurteilungswerte der 39. BImSchV bzw. die Immissionswerte der TA Luft sicher eingehalten bzw. unterschritten werden und die Planungen nicht zu einer Verschlechterung der lufthygienischen Situation im Plangebiet führen. Festsetzungen im Bebauungsplan in Bezug auf die Lufthygiene sind daher nicht erforderlich.

Das Gutachten ist Teil der Begründung zum Bebauungsplan.

C.5 Fachgutachten

Zur Erläuterung und Überprüfung der Planungsabsichten wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens verschiedene Gutachten erstellt:

- Artenschutzrechtliche Habitatpotenzialanalyse, „Geplantes Wohngebiet Stohrer Park in Leonberg“
  Dipl.-Biol. Quetz, Peter-Christian/ Gutachten Ökologie Ornithologie, Stuttgart, November 2015
- Untersuchung von Fledermäusen mit Fachbeitrag Artenschutz, „Geplantes Wohngebiet Stohrer Park in Leonberg“
  Dipl.-Biol. Quetz, Peter-Christian/ Gutachten Ökologie Ornithologie, Stuttgart, Dezember 2016
- Lärmschutzgutachten, „Römer-, Bahnhof-, Marienstraße – 2. Änderung im Bereich westlich Marienstraße (`Stohrer Park´)“
  Dipl.-Ing.(FH) Spinner, Manfred/ ISIS Ingenieurbüro für Schallimmissionsschutz, Riedlingen, Oktober 2015
- Stellungnahme zu den Luftschadstoffimmissionen, „Bebauungsplan `Römer-Bahnhof-Marienstraße - 2. Änderung (Stohrer Park)´“
  Dr.-Ing Dröscher, Frank/ Ingenieurbüro für Technischen Umweltschutz, Dr.-Ing. Frank Dröscher, Tübingen, 28. April 2015

D. SATZUNG ÜBER ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN

§ 74 LBO

D.1 Dachgestaltung

(§ 74 Abs. 1 Nr. 1 LBO)

D.1.1 Dachform/ Dachneigung

(§ 74 Abs. 1 Nr. 1 LBO)

Dächer sind als Satteldächer (SD) und Walmdächer (WD) mit einer Dachneigung von 35° bis 48° zulässig.

Materialien und baulich notwendige Maßnahmen zur Nutzung regenerativer Energien sind zulässig.

Carports und Garagen

Dächer von Carports und Garagen sind als Flachdächer mit einer Dachneigung von 0° bis 10° zu erstellen und zu begrünen, siehe Ziff. A.10.1

D.2 Dachaufbauten und Dacheinschnitte

Auf jeder Dachfläche sind jeweils nur Dacheinschnitte oder Dachaufbauten (Gauben) zulässig.

Die Summe der Längen einzelner Dacheinschnitte oder Dachaufbauten darf 40% der Fassadenlänge je Dachseite nicht überschreiten (beim Doppelhaus bzw. Reihenhaus wird die Fassadenlänge der Doppelhaushälfte bzw. des einzelnen Reihenhauses zugrunde gelegt). Die Front der Dachaufbauten darf nicht höher als 2,0 m sein.

Zwerchhäuser sind zulässig, wenn sie 40% der zugehörigen Fassadenlänge nicht überschreiten. Die Oberkante des Zwerchhauses muss mind. 1,5 m niedriger sein als die Oberkante des Hauptdaches (gemessen in der Schräge).

Dachaufbauten und Dacheinschnitte müssen zur Traufe (Schnittpunkt Außenwand mit Dachhaut), äußere Giebelwand, First sowie zu anderen Aufbauten oder Einschnitten mindestens 1,0 m Abstand (gemessen in der Schräge) aufweisen.

Dachaufbauten und Zwerchhäuser sind so zu gestalten, dass sie sich nach Form, Größe, Werkstoff, Farbe und Bauweise harmonisch in das Gesamtbild des Gebäudes einfügen. Die Dächer der zulässigen Schlepp-, Giebeldach-, Dreiecksgauben und Zwerchhäusern sind in Material und Farbe an das Hauptdach anzupassen.

Dacheinschnitte sind bis zu einer Länge von max. 4,0 m zulässig, sofern sie sich zurückhaltend in die Dachfläche integrieren.

D.3 Fassadengestaltung

(§ 74 Abs. 1 Nr. 1 LBO)

Die Fassaden und Dachform von Doppelhäusern sind in Bezug auf Gestaltung aufeinander abzustimmen.
Reflektierende Materialien sowie glänzende, spiegelnde oder grell gefärbte Oberflächen sind zur Gestaltung der Fassaden unzulässig. Großflächige Fenster, Anlagen zur Energiegewinnung sowie Bauteile zur Energieeinsparung sind hiervon ausgenommen.

D.4 Werbeanlagen und Automaten

(§ 74 Abs. 1 Nr. 2 LBO)

Werbeanlagen sind in den Wohngebieten WA 1-3 unzulässig.

D.5 Gestaltung, Bepflanzung und Nutzung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke

(§ 74 Abs. 1 Nr. 3 LBO)

Im Plangebiet sind die unbebauten und nicht oberflächenbefestigten Flächen als Grünflächen gärtnerisch herzustellen, zu pflegen und dauerhaft zu erhalten.

D.6 Gestaltung der Plätze für bewegliche Abfallbehälter

(§ 74 Abs. 1 Nr. 3 LBO)

Freistehende Müllbehälter sind dauerhaft gegenüber dem Straßenraum und anderen öffentlichen Räumen abzuschirmen und gegen direkte Sonneneinstrahlung zu schützen.

D.7 Art, Gestaltung und Höhe von Einfriedungen

(§ 74 Abs. 1 Nr. 3 LBO)

Einfriedungen dürfen bezogen auf die geplante Geländeoberfläche nicht höher als 1,5 m sein.

Einfriedigungen sind nur als geschnittene oder freiwachsende Hecken aus heimischen Laubgehölzen oder als eingewachsene Zäune mit einer Höhe von max. 1,5 m zulässig.

D.8 Außenantennen

(§ 74 Abs. 1 Nr. 4 LBO)

Auf jedem Gebäude ist nur eine Außenantenne oder Parabolantenne zulässig.

D.9 Unzulässigkeit von Niederspannungsfreileitungen

(§ 74 Abs. 1 Nr. 5 LBO)

Niederspannungsfreileitungen sind im gesamten Plangebiet unzulässig.

D.10 Erhöhte Stellplatzverpflichtung für Wohnungen

(§ 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO)

Die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen (§ 37 Abs. 1 LBO) wird auf 1,5 Stellplätze pro Wohnung erhöht.

Die Zahl der Stellplätze ist auf die nächste natürliche Zahl aufzurunden.

D.11 Bodenaushub, Höhenlage der Grundstücke

(§ 74 Abs. 3 Nr. 1 LBO)

Zur Vermeidung überschüssigen Bodenaushubs darf die Höhenlage der Grundstücke zur Verwendung des Aushubmaterials bis zu einer Höhe von max. 1,0 m gegenüber der tatsächlich vorhandenen Geländeoberfläche aufgeschüttet werden.

Die Aufschüttungen sind gegenüber den Nachbargrundstücken anzugleichen.

Die Geländeoberfläche der Baugrundstücke darf gegenüber der tatsächlich vorhandenen Geländeoberfläche um max. 0,5 m abgegraben werden.

Böschungsflächen sind landschaftsgerecht anzulegen und zu bepflanzen.

D.12 Ordnungswidrigkeiten

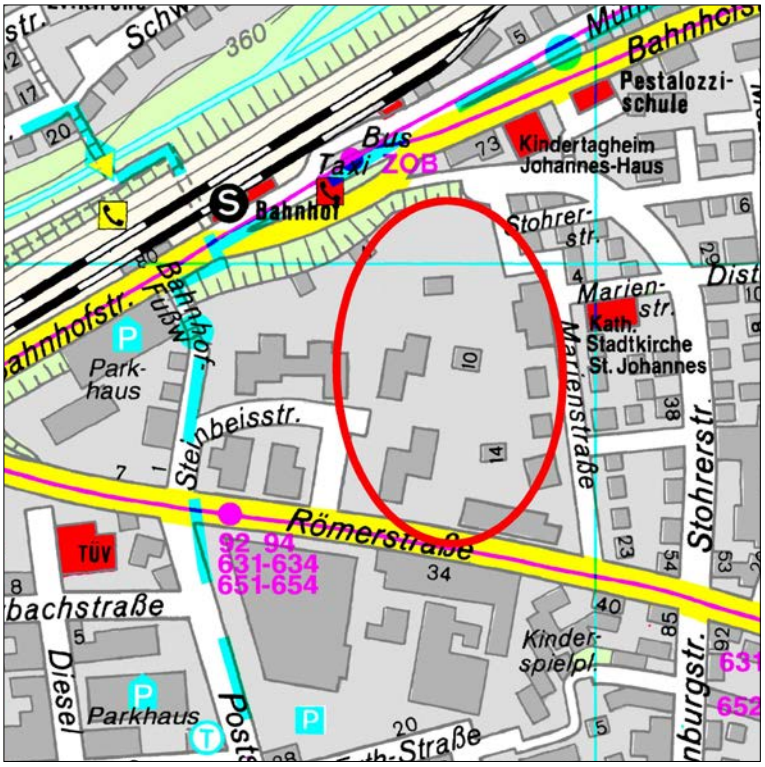
Verstöße gegen die örtlichen Bauvorschriften (§ 74 LBO) werden als Ordnungswidrigkeit nach § 75 Abs. 2 und 3 LBO behandelt.

Stadtplanungsamt
Leonberg, 15.12.2016

Stadt Leonberg
Stadtplanungsamt, Abteilung Stadt- und Bauleitplanung

Anlage 4 zu DS 2017/062

LEONBERG
GROSSE KREISSTADT



Kartografie: © Städte-Verlag E.v.Wagner & J.Mitterhuber GmbH, 70736 Fellbach

BEGRÜNDUNG nach § 9 Abs. 8 BauGB

Stand 15.12.2016

ENTWURF

Bebauungsplan „Römer-/Bahnhof-/Marienstraße - 2. Änderung im Bereich westlich Marienstraße“ mit Satzung über örtliche Bauvorschriften Planbereich 02.03-5/2, in Leonberg

INHALTSVERZEICHNIS

1 ANWENDUNG DES BESCHLEUNIGTEN VERFAHRENS 3

2 ERFORDERNIS SOWIE ZIELE UND ZWECKE DER PLANUNG 3
2.1 Erfordernis der Planaufstellung 3
2.2 Allgemeine Ziele und Zweck der Planung 3

3 BESCHREIBUNG DES PLANGEBIETS 3
3.1 Lage und räumlicher Geltungsbereich 3
3.2 Bestand innerhalb und außerhalb des Plangebiets 4
3.3 Verkehrsanbindung 4
3.4 Ver- und Entsorgung 4
3.5 Baugrund, Altlasten 4

4 ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN / BESTEHENDE RECHTSVERHÄLTNISSE 4
4.1 Landes- und Regionalplanung 4
4.2 Flächennutzungsplan 4
4.3 Bestehende Bebauungspläne 4
4.4 Sonstige bestehende Rechtsverhältnisse 5

5 PLANERISCHE KONZEPTION 5

6 PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN 6
6.1 Art der baulichen Nutzung 6
6.2 Maß der baulichen Nutzung 7
6.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen, Stellung der baulichen Anlagen 7
6.4 Flächen für Stellplätze und Garagen 7
6.5 Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft 7
6.6 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte 8
6.7 Flächen für Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen 8
6.8 Pflanzgebote und Pflanzbindungen 8

7 ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN 9
7.1 Äußere Gestaltung baulicher Anlagen 9
7.2 Dachaufbauten und Dacheinschnitte 9
7.3 Fassadengestaltung 9
7.4 Werbeanlagen, Außenantennen, Freileitungen 9
7.5 Einfriedungen und Gestaltung unbebauter Flächen 9
7.6 Stellplatzverpflichtung 9

8 UMWELTBELANGE 10
8.1 Abgrenzung 10
8.2 Arten- und Biotopschutz 10
8.3 Ortsbild 10
8.4 Wasser 10
8.5 Boden (und Altlasten) 11
8.6 Klima 11
8.7 Lärm und Luft 11

9 FLÄCHENBILANZ / STÄDTEBAULICHE KENNWERTE 11

10 BODENORDNUNG, KOSTEN UND REALISIERUNG 11

11 FACHGUTACHTEN 12

1 ANWENDUNG DES BESCHLEUNIGTEN VERFAHRENS

Der Bebauungsplan „Römer-/Bahnhof-/Marienstraße - 2. Änderung im Bereich westlich Marienstraße“ wird im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB aufgestellt. Im beschleunigten Verfahren wird von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, von dem Umweltbericht nach § 2a BauGB, von der Angabe über verfügbare umweltbezogene Informationen nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB, von der zusammenfassenden Erklärung nach § 10 Abs. 4 BauGB sowie von der Überwachung der Umweltauswirkungen (Monitoring) nach § 4c BauGB abgesehen. Die Eingriffsregelung nach § 1a Abs. 3 BauGB ist nicht anzuwenden.

Die Anwendungsvoraussetzungen für das beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB liegen vor, weil der Bebauungsplan der Nachverdichtung im Innenbereich dient und weniger als 20.000 m² anrechenbare Grundfläche festgesetzt werden (einschließlich der mitzurechnenden Grundflächen mehrerer Bebauungspläne, die in einem sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang stehen).

Durch den Bebauungsplan wird die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen, nicht begründet.

Es bestehen keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele und Schutzzwecke von FFH-Gebieten oder europäischen Vogelschutzgebieten.

2 ERFORDERNIS SOWIE ZIELE UND ZWECKE DER PLANUNG

2.1 Erfordernis der Planaufstellung

Die Erfordernis der Planaufstellung ergibt sich aus:

- Dem Interesse des Grundstückseigentümers nach Nachverdichtung des Wohnbaugrundstücks
- Sicherung der bestehenden und erhaltenswerten Grünstruktur als Eingrünung der Grundstücke sowie als Puffer zur gewerblichen Nutzung im Westen und Südwesten

2.2 Allgemeine Ziele und Zweck der Planung

Die allgemeinen Ziele und Zwecke des künftigen Bebauungsplans sind im Wesentlichen:

- Städtebaulich geordnete Nachverdichtung innerstädtischer Flächen
- Realisierung von zusätzlichem Wohnraum in Form von drei zusätzlichen Wohngebäuden
- Erweiterung der bestehenden, private Erschließung über Geh-/ Fahr- und Leitungsrechte für die Hinterlieger

3 BESCHREIBUNG DES PLANGEBIETS

3.1 Lage und räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet „Römer-/Bahnhof-/Marienstraße - 2. Änderung im Bereich westlich Marienstraße“ umfasst eine Fläche von ca. 0,56 ha mit den Flurstücken Nr. 3222, 3222/3 sowie Teile von Nr. 3235/4. Nach Norden und Osten ist es von der Wohnbebauung der Marienstraße umgeben. Im Süden schließt eine parkähnliche Wohnbebauung an, die wiederum an die nördlich gelegene, gewerblich geprägte Laden- und Büronutzung der Römerstraße anschließt. Westlich vom Planbereich befinden sich gewerbliche Nutzungen wie ein Lebensmittelmarkt an der Römerstraße und Büro-/Geschäftsgebäude an der Steinbeisstraße. Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans wird in etwa wie folgt begrenzt:

im Norden:	durch Flst-Nr. 3235/4, 3230/11 und 13230/12
im Osten:	durch Flst-Nr. 3221, 3221/1, 3221/3 und 3221/4
im Süden:	durch Flst-Nr. 3226 und 3235/9
im Westen:	durch Flst-Nr. 3235/8

Die genaue Abgrenzung und Lage des Geltungsbereichs ist aus dem zeichnerischen Teil des Bebauungsplans ersichtlich.

3.2 Bestand innerhalb und außerhalb des Plangebiets

3.2.1 Bestand innerhalb des Plangebiets

Das Plangebiet ist lediglich mit zwei Wohngebäuden mit Satteldach im östlichen Bereich bebaut und von parkähnlichen Grünflächen mit hochgewachsenen Bäumen als Eingrünung im Westen und Südwesten geprägt.

3.2.2 Bestand außerhalb des Plangebiets

Das Plangebiet ist im Norden und Osten von Wohnbebauung der Marienstraße umgeben. Im Süden schließt eine parkähnliche Wohnbebaung an, die an die sich nördlich der gewerblich geprägten Laden- und Büronutzung der Römerstraße anschließt. Westlich befinden sich gewerbliche Nutzungen wie Büro-/Geschäftsgebäude an der Steinbeisstraße und südlich ein Lebensmittelmarkt an der Römerstraße.

3.3 Verkehrsanbindung

Das Plangebiet wird durch ein mit Geh-/ Fahr- und Leitungsrecht zu belastende Flächen auf dem Flst.-Nrn. 3222 und 3235/4 (Weg) an die Marienstraße angebunden.

3.4 Ver- und Entsorgung

3.4.1 Gas-, Wasser- und Stromversorgung

Das Plangebiet ist über das Flst- Nr. 3235/4 (Weg) an das Ver- und Entsorgungsnetz angeschlossen.

3.4.2 Abwasserentsorgung

Für die Entsorgung ist im Flst- Nr. 3235/4 (Weg) sowie in der Marienstraße ein Mischwasserkanal vorhanden.

3.5 Baugrund, Altlasten

Im Altlastenkataster sind für das Plangebiet keine Altlasten (Altstandorte oder Altablagerungen) eingetragen. Siehe Ziff. 8.4.

4 ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN / BESTEHENDE RECHTSVERHÄLTNISSE

4.1 Landes- und Regionalplanung

4.2 Flächennutzungsplan

Das Plangebiet ist im rechtswirksamen Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan „Leonberg 2020“ der Stadt Leonberg vom 13.07.2006 als „Wohnbaufläche“ dargestellt. Im Norden und Osten setzen sich die Wohnbauflächen fort, im Westen grenzt das Plangebiet an gewerbliche Bauflächen. Im Süden schließt eine gemischte Baufläche bis zur Römerstraße an. Der künftige Bebauungsplan ist damit gemäß § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

4.3 Bestehende Bebauungspläne

Für das Plangebiet gilt der seit dem 14.03.1986 rechtskräftige Bebauungsplan „Römer- / Bahnhof- / Marienstraße“. Dieser weist für den Planbereich ein allgemeines Wohngebiet aus. Im Süden schließt ein Mischgebiet, im Südwesten ein Gewerbegebiet und im Nordwesten ein eingeschränktes Gewerbegebiet an.

Als Puffer zwischen den Wohngebieten und den Gewerbegebieten ist eine Schutzfläche, die dem Immissionsschutz der Wohngebiete dient, außerdem ist die vorhandene Bepflanzung dauerhaft zu erhalten.

Im Norden wurde ein Teil des allgemeinen Wohngebietes mit dem Bebauungsplan „Römer- / Bahnhof- / Marienstraße – 1. Änderung im Bereich nordwestlich Marienstraße“, der am 03.02.1993 in Kraft trat, geändert.

4.4 Sonstige bestehende Rechtsverhältnisse

Das Plangebiet befindet sich in der Außenzone des Heilquellenschutzgebiets zum Schutz der staatlich anerkannten Heilquellen in Stuttgart-Bad Cannstatt und Stuttgart-Berg. Die Rechtsverordnung des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 11.06.2002 ist zu beachten. Sonstige Schutzgebiete oder geschützte Biotope sind von der Planung nicht berührt.

5 PLANERISCHE KONZEPTION

Wesentliche städtebauliche und landschaftsplanerische Zielsetzung war die erstmalige Nachverdichtung des Planbereichs unter weitgehender Erhaltung der wertvollen und parkähnlichen Grünstrukturen. Die Eingrünung ist bereits Bestandteil des bestehenden Bebauungsplanes „Römer-/Bahnhof-/Marienstraße“ und soll auch weiterhin zur Wohnqualität beitragen als auch und als Eingrünung der drei zusätzlichen Grundstücke und als Puffer zur gewerblichen Nutzung im Südwesten dienen.

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt wie bisher durch Geh-/Fahr-/ und Leitungsrecht, das nun zur Erschließung der zusätzlichen Baugrundstücke nach Süden erweitert wird, da sich die Flächen sich in privatem Eigentum befinden.

Planungsrechtlich wird der Planbereich als Allgemeines Wohngebiet entsprechend der nördlich und östlich angrenzenden Wohnbebauung festgesetzt. Zusätzlich zu den zwei Bestandgebäuden werden drei einzelne überbaubare Flächen mit einer Grundflächenzahl von 0,3 und einer Geschossflächenzahl von 0,6 ausgewiesen. Als Bauweise ist auf drei nördlichen überbaubaren Flächen eine Bebauung in Form von Einzel- und Doppelhäusern zulässig sein, in südlichen Bereich sind aus verkehrlichen Gründen nur Einzelhäuser möglich.

Der Bestandsbebauung entsprechend wird als Dachform das Sattel- bzw. Walmdach mit einer Dachneigung von 35-48° festgesetzt. Die Höhe der baulichen Anlagen wird durch die Festsetzung maximaler Traufhöhen (TH) und Firsthöhen (FH) definiert.



Abbildung 1: Luftbild, geneigte Ansicht, aus: https://www.google.de/maps/ [Zugriff 15.12.2016]



Abbildung 2: Städtebaulicher Entwurf vom 23.01.2015 (unmaßstäblich) und Grundlage des Städtebaulichen Vertrags zwischen der Stadt Leonberg und dem Grundstückseigentümer

6 PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

6.1 Art der baulichen Nutzung

Das Baugebiet ist bereits überwiegend bebaut und soll vorwiegend dem Wohnen dienen. Als Gebietstyp wurde ein Allgemeines Wohngebiet nach § 4 BauNVO festgesetzt, in dem die Nutzungen nach § 4 Abs. 2 BauNVO zugelassen sind.

Die ausnahmsweise vorgesehenen Nutzungen nach § 4 Abs. 3 Nr. 1 bis 5 BauNVO (Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen) sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanes und damit nicht zugelassen. Diese Nutzungen fügen sich nicht in die städtebauliche Struktur des Gebietes ein und können das Wohnen beeinträchtigen. Zusätzlich benötigen sie gegebenenfalls größere Flächen, bringen zum Teil höheres Verkehrsaufkommen in das Gebiet und können zu Konflikten und Störungen führen.

6.2 Maß der baulichen Nutzung

Im Plangebiet sollen vorwiegend wie im Bestand zweigeschossige Gebäude entstehen. In den einzelnen Baugebietsteilen wird das Maß der baulichen Nutzung durch die Grundflächenzahl, die Geschossflächenzahl und der Höhe baulicher Anlagen festgelegt. Da die Baukörper durch die überbaubaren Grundstücksflächen, die zulässige Grundfläche, die Geschossflächenzahl sowie die Höhenbeschränkungen ausreichend begrenzt sind, kann auf die Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse verzichtet werden. Durch die getroffenen Festsetzungen ist gewährleistet, dass die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung nach § 17 BauNVO in den Baugebietsteilen nicht überschritten werden.

Das Maß der baulichen Nutzung vermittelt zwischen den verschiedenen Festsetzungen der Umgebung und wurde gewählt, um eine maßvolle und städtebaulich verträgliche Nachverdichtung bei weitgehender Erhaltung der Grünstruktur zu ermöglichen.

6.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen, Stellung der baulichen Anlagen

Im Baugebiet WA 1 sind einerseits nur Einzel- und Doppelhäuser und andererseits 2 Wohnungen pro Einzelhaus oder Doppelhaushälfte zugelassen, sodass hier maximal 4 Wohnungen pro überbaubarer Fläche möglich sind.

Im Baugebiet WA 2 sind einerseits nur Einzel- und Doppelhäuser und andererseits 2 Wohnungen pro Wohngebäude (Einzelhaus oder Doppelhaus) zugelassen, sodass hier maximal 2 Wohnungen pro überbaubarer Fläche möglich sind.

Aufgrund der sparsamen, privaten Erschließung über Geh-/Fahr-/und Leitungsrechte ist im rückwärtigen Bereich des Baugebiets WA 3 nur 1 Wohnung pro Wohngebäude und Form von Einzelhäusern festgesetzt. Diese Beschränkungen sind notwendig, um den Charakter des durchgrünten Wohngebietes mit seiner lockeren Bebauung zu erhalten. Entsprechend der Bestandsgebäude wurde die Firstrichtung in ostwestlicher Richtung festgesetzt, um durch die ergänzende Bebauung eine harmonische Erscheinungsbild des Gebiets zu gewährleisten.

6.4 Flächen für Stellplätze und Garagen

Die Festsetzung zur Lage der Stellplätze wurde insgesamt zur Sicherung der Durchgrünung des Plangebietes und zum Schutz vor übermäßiger Bodenversiegelung, sowie aus verkehrlichen Gründen getroffen.

6.5 Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

6.5.1 Wasserdurchlässigkeit

Zur Minimierung der Folgen der Versiegelung innerhalb des Plangebiets für die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, Pflanzen und Tiere wird festgesetzt, dass die PKW-Parkflächen von Stellplätzen (St) und Carports (CP) als dauerhaft wasserdurchlässige Beläge auszuführen sind. Überschüssige Oberflächenwässer sind in die angrenzenden grundstückseigenen Freiflächen zu entwässern.

6.5.2 Vermeidung von Schadstoffeintrag in das Regenwasser

Zur Vermeidung von Schadstoffeintrag in das Regenwasser wurde festgesetzt, dass Kupfer-, zink- oder bleigedeckte Dächer im Plangebiet nur zulässig sind, wenn sie beschichtet oder in ähnlicher Weise behandelt sind.

6.5.3 Insektenschonende Beleuchtung

Zum Schutz von Insekten wurde festgesetzt, dass für die Außenbeleuchtung UV-anteilarme oder LED-Beleuchtungsanlagen zu verwenden sind.

6.5.4 Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (Artenschutz)

Um Verbotstatbestände nach § 44 Abs.1 BNatSchG (Artenschutz) zu vermeiden wurde festgesetzt, dass die notwendigen Eingriffe in die Gehölzbestände und der Abbruch der Gebäude außerhalb der Vegetationszeit stattfinden müssen. Darüber hinaus wurden aus artenschutzrechtlichen Gründen, sog. “CEF-Maßnahmen“ (= vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen) festgesetzt.

Das Gutachten ist Teil der Begründung zum Bebauungsplan

6.6 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Die Erschließung erfolgt bereits über ein Geh-/Fahr-/und Leitungsrecht in westlicher Verlängerung der Distelfeldstraße.

Die Entwässerung erfolgt derzeit im Mischsystem, das wie die übrigen Versorgungssysteme (Wasser, Strom, Gas) nördlich der bestehenden Gebäude vorhanden ist und an die Marienstraße anschließt.

Die Grundstückseigentümer bzw. Bauherren der neuen Baugrundstücke müssten ihre jeweiligen Grundstücksleitungen über die nördlich benachbarten, privaten Grundstücke bis zum städtischen Kanal führen. Gleiches gilt für die Zugänglichkeit und die Anfahrbarkeit der Grundstücke. Diese Bereiche werden entsprechend durch festgesetzte Geh-/Fahr-/und Leitungsrechte im Bebauungsplan gesichert.

Im südwestlichen Planbereich verläuft eine Wasserleitung, im nordwestlichen Bereich besteht eine Stromleitung die jeweils im Bebauungsplan mit einem Leitungsrecht zugunsten der Versorgungsträger gesichert werden.

6.7 Flächen für Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

Die Lärmeinwirkungen des benachbarten Verbrauchermarktes und der Römerstraße auf die geplanten Baufenster im Geltungsbereich des Bebauungsplans wurden gutachterlich ermittelt und beurteilt. Das Gutachten empfiehlt, im Bebauungsplan der Einbau von fensterunabhängigen Lüftungseinrichtungen bei den geplanten Wohngebäuden festzusetzen, da auch punktuelle, auch zulässige Störungen durch benachbarte gewerbliche Nutzungen und durch Verkehrslärm zu erheblichen Belästigungen führen können.

6.8 Pflanzgebote und Pflanzbindungen

6.8.1 Extensive Dachbegrünung von Carports und Garagen

Zur harmonischen äußeren Gestaltung und Einbindung in den parkähnlichen Planbereich und zur Minimierung klimatischer Eingriffe wurde festgesetzt, dass Carports und Garagen mit einer Dachneigung bis zu 10° zu begrünen sind.

6.8.2 Pflanzbindungen für Einzelbäume und auf Baugrundstücken (Pfb-Fläche)

Zur Eingrünung des Plangebietes und zum Schutz der vorhandenen Vegetation sind die bestehenden Bäume auf dem Grundstück sind zu pflegen und bei Verlust zu ersetzen. Entlang der südwestlichen Plangebietsgrenze sind die erhaltenswerten flächenhaften Gehölzstrukturen zu pflegen und bei Verlust zu ersetzen. Dies trägt zur Erhaltung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen bei und berücksichtigt die grünordnerischen Belange.

7 ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN

7.1 Äußere Gestaltung baulicher Anlagen

Die örtliche Bauvorschrift nach § 74 LBO regelt zum einen die Anforderungen an die äußere Gestaltung der baulichen Anlagen, die Anforderungen an die Gestaltung und Nutzung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke, den Ausschluss von Außenantennen und Niederspannungsleitungen; zum anderen werden Regelungen zur Höhenlage der Grundstücke getroffen.
Zur Wahrung eines einheitlichen Gestaltungsbildes Sattel- und Walmdächer mit einer Dachneigung von 35-48° zugelassen. Mit diesen Festlegungen wird erreicht, dass das äußere Erscheinungsbild des Wohngebietes gewahrt bleibt und sich Neubauten in die bestehende Bebauung einfügen.

7.2 Dachaufbauten und Dacheinschnitte

Um die Dachlandschaft nicht allzu unruhig erscheinen zu lassen, sind Aufbauten bzw. Einschnitte in bestimmten Maßen möglich, wobei allerdings die jeweiligen Aufbauten bzw. Einschnitte nur auf einer Dachseite errichtet werden dürfen. Ein Nebeneinander von Einschnitten und Aufbauten auf einer Dachseite ist nicht zulässig und würden das Erscheinungsbild innerhalb des Plangebietes stören.

7.3 Fassadengestaltung

Zugunsten eines harmonischen Erscheinungsbildes des Wohngebietes sind reflektierende Materialien sowie glänzende, spiegelnde oder grellgefärbte Oberflächen zur Gestaltung der Fassaden unzulässig. Großflächige Fenster, Anlagen zur Energiegewinnung sowie Bauteile zur Energieeinsparung sind im Sinne der Förderung erneuerbarer Energien von dieser Regelung ausgenommen.

7.4 Werbeanlagen, Außenantennen, Freileitungen

Aufgrund der harmonischen Gestaltung und der bisherigen Regelung sind Werbeanlagen ausgeschlossen.

7.5 Gestaltung unbebauter Flächen, Einfriedungen

7.5.1 Gestaltung unbebauter Flächen

Die nicht bebauten und nicht oberflächenbefestigten Flächen sind im Sinne der Minimierung von Versiegelung und Folgen für die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, Pflanzen und Tiere als Grünflächen gärtnerisch anzulegen.

7.5.2 Einfriedungen

Zur harmonischen, äußeren Gestaltung des Grundstücks wurden Festsetzungen zur Höhe, Materialien und zu Abständen zu den öffentlichen Verkehrsflächen der Einfriedungen getroffen.

7.6 Stellplatzverpflichtung

Zur Freihaltung des öffentlichen Straßenraums in der innerstädtischen Lage und zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs für Bewohner sind die Parkierungsflächen auf den jeweiligen Baugrundstücken herzustellen. Daher wird von der Ermächtigung des § 74 Abs. 2 LBO Gebrauch gemacht, und die erforderliche Stellplatzzahl pro Wohnung auf 1,5 erhöht wird. Der Wert der nachzuweisenden Stellplätze muss entsprechend auf nächste natürliche Zahl aufgerundet werden.

8 UMWELTBELANGE

Das Plangebiet befindet sich am nördlichen Rand des Stadtteils Eltingen am Rande der Kernstadt von Leonberg und war Teil des ausgedehnten Geländes der Maschinenfabrik Wilhelm Stohrer, das ein mehrere Hektar großes Areal südlich des Bahnhofs Leonberg umfasste und von dem lediglich Teile des ehemaligen Gartens und Parks sowie die ehemalige Villa des Firmengründers nördlich dieses Bereichs erhalten geblieben sind. Der Planbereich selbst, für den aktuell ein Bebauungsplanverfahren eingeleitet wird, liegt innerhalb des seit 1986 rechtskräftigen Bebauungsplans “Römer- / Bahnhof- / Marienstraße“ (rechtskräftig: 14.03.1986) und ist bisher nur zu geringen Teilen bebaut. Ansonsten wird er von parkartigen Freiflächen mit teilweise älterem Baumbestand geprägt.

8.1 Arten- und Biotopschutz

Die ökologische Funktionalität des Planbereichs wird durch den umfangreichen Baum- und Gehölzbestand der parkartigen Freiflächen bestimmt, der auch weitestgehend erhalten bleibt. Danach war ursprünglich von einer hohen siedlungsökologischen Wertigkeit auszugehen. Nachdem der überwiegende Teil der Bäume aber mit einem Alter von deutlich unter 100 Jahren vergleichsweise jung ist und daher kaum Baumhöhlen aufweist und auch Nadelbäume, die immerhin ungefähr ein Drittel des Bestands ausmachen, ohnehin meist keine Baumhöhlen aufweisen, ist von einer eingeschränkten Funktion für den Arten- und Biotopschutz auszugehen. Zusätzlich wird diese Funktionalität durch die umgebende Bebauung eingeschränkt, die dafür sorgt, dass der Planbereich relativ isoliert am Rand des Stadtzentrums von Leonberg liegt. Eine artenschutzrechtliche Habitatpotentialanalyse (Quetz, 2015) und eine sich daran anschließende artenschutzrechtliche Untersuchung zu Fledermausvorkommen (Quetz, 2016) haben diese Aussagen im Wesentlichen bestätigt. Auf die Gutachten wird im Detail verwiesen.

Weitere Vorkommen seltener Tier- und Pflanzenarten konnten nicht nachgewiesen werden. Verbotstatbestände nach § 44 Abs.1 BNatSchG (Artenschutz) sind nicht zu erwarten, vorausgesetzt die notwendigen Eingriffe in die Gehölzbestände und der Abbruch der Gebäude erfolgen außerhalb der Vegetationszeit (in der Zeit vom 01.10. bis 28.02.). Darüber hinaus sind für den Verlust potenzieller Niststätten von höhlenbrütenden Vogelarten der Vorwarnliste - Grauschnäpper und Star - als sog. “CEF-Maßnahmen“ (= vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen) je zwei Nistkästen (mit 45 mm großem und ovalem Einflugloch) aufzuhängen. Für die möglichen Verluste von Fledermausquartieren innerhalb des Plangebiets bei Rodung von Bäumen sind Ersatzquartiere anzubringen. Vorgeschlagen werden vier Fledermausbretter oder -kästen (z.B. je 2x 1FF und 2FN der Fa. Schwegler), die vorgezogen bzw. bis Ende Februar im Jahr der Rodung an Bäumen in der unmittelbaren Umgebung aufzuhängen sind.

Sonstige Schutzgebiete im Sinne einschlägiger Gesetze (z.B. FFH- Richtlinie, BNatSchG, LNatSchG, etc.) sind im Plangebiet nicht vorhanden.

8.2 Ortsbild

Der umfangreiche Baum- und Gehölzbestand der parkartigen Freiflächen, der auch trotz der geplanten Bebauung weitestgehend erhalten bleibt, sorgt für eine gewisse, wenn auch nur lokal begrenzte Auflockerung des Stadtbilds, da die umgebende Bebauung den Planbereich nahezu komplett nach außen abschirmt. Es ist davon auszugehen, dass durch die geplante Bebauung keine weitere Entwertung bzw. Beeinträchtigung des Ortsbildes erfolgt. Im Hinblick auf die Erholungsfunktion kann dem Planbereich keine besondere Bedeutung zugeordnet werden.

8.3 Wasser

Im Planbereich sind keine Oberflächengewässer vorhanden. Leonberg und damit auch das Plangebiet befindet sich weitgehend innerhalb der Außenzone des rechtskräftigen Heilquellenschutzgebietes Stuttgart – Bad Cannstatt – Berg (Verordnung RP Stuttgart vom 11.6.2002). Diese gültige Rechtsverordnung ist bei baulichen oder anderen Eingriffen zu beachten (siehe Schutzgut “Boden und Altlasten“).

8.4 Boden (und Altlasten)

Im Planbereich ist im Hinblick auf den Bodenschutz von einem Standort mittlerer Bedeutung auszugehen, da die Böden in den parkartigen Freiflächen bereits heute als Hausgärten genutzt werden und in der Folge “degradiert“ (natürlicher Aufbau gestört) sind. Durch die geplante Bebauung wird der Boden vollständig versiegelt, so dass er seine - schon eingeschränkten - Funktionen im Natur- und Landschaftshaushalt nicht mehr wahrnehmen kann. Dem ist die Ausnutzung des innerstädtischen Entwicklungspotentials und damit die Schonung des unbeplanten Außenbereichs entgegenzustellen. Altlasten oder altlastenverdächtige Ablagerungen sind derzeit nicht bekannt.

8.5 Klima

Aufgrund des umfangreichen Baum- und Gehölzbestands hat der Planbereich eine hohe klimaökologische Bedeutung. Nachdem große Teile dieses Baum- und Gehölzbestands erhalten bleiben, ist davon auszugehen, dass trotz der geplanten baulichen Nutzung des Planbereichs, die klimatischen Verhältnisse weitestgehend erhalten bleiben.

8.6 Lärm und Luft

Aufgrund seiner Lage am Rande des Stadtzentrums von Leonberg war fraglich, ob die in den Gemeinschaftsvorschriften der Europäischen Union festgelegten Umweltqualitätsnormen - in Bezug auf die Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen - im Planbereich eingehalten werden können. Es wurde daher zu Beginn des Bebauungsplanverfahrens empfohlen, eine schalltechnische Überprüfung sowie ein Luftschadstoffgutachten zur geplanten Bebauung in Auftrag zu geben, um die ggfs. erforderlichen Maßnahmen festlegen zu können.

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung (ISIS, 2015) wurden die Lärmeinwirkungen des benachbarten Verbrauchermarktes und der Römerstraße auf die geplanten Baufenster im Geltungsbereich des Bebauungsplans ermittelt und beurteilt. Schalltechnisch von Bedeutung waren dabei der Andienungsverkehr sowie die Kühl-, Klima- und Lüftungsanlagen. Weiterhin waren die Lärmeinwirkungen des Straßenverkehrs auf das Planungsgebiet anhand der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005-Schallschutz im Städtebau zu untersuchen. Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass sowohl die Immissionswerte nach der TA Lärm, als auch die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 eingehalten bzw. unterschritten werden.

Ungeachtet dessen wurde vom Gutachter „der Einbau von fensterunabhängigen Lüftungseinrichtungen bei den geplanten Wohngebäuden angeraten, da auch punktuelle, auch zulässige Störungen durch benachbarte gewerbliche Nutzungen und durch Verkehrslärm zu erheblichen Belästigungen führen können. Diesen Belästigungen kann durch das Schließen der Fenster begegnet werden.“ Im Einzelnen wird auf das Gutachten verwiesen.

Das Gutachten zur Luftschadstoffbelastung (Dröscher, 2015) kommt zum Ergebnis, dass die Beurteilungswerte der 39. BImSchV bzw. die Immissionswerte der TA Luft sicher eingehalten bzw. unterschritten werden und die Planungen nicht zu einer Verschlechterung der lufthygienischen Situation im Plangebiet führen. Festsetzungen im Bebauungsplan in Bezug auf die Lufthygiene sind daher nicht erforderlich.

9 FLÄCHENBILANZ / STÄDTEBAULICHE KENNWERTE

Flächen- und Nutzungswerte:

Allgemeine Wohngebiete	0,56 ha	100,0 %
Geltungsbereich des Planes	0,56 ha	100,0%

10 BODENORDNUNG, KOSTEN UND REALISIERUNG

Die Fläche befindet sich in privatem Eigentum, daher sind bodenordnende Maßnahmen seitens der Stadt nicht erforderlich.

11 FACHGUTACHTEN

Zur Erläuterung und Überprüfung der Planungsabsichten wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens verschiedene Gutachten erstellt:

- Artenschutzrechtliche Habitatpotenzialanalyse, „Geplantes Wohngebiet Stohrer Park in Leonberg“
  Dipl.-Biol. Quetz, Peter-Christian/ Gutachten Ökologie Ornithologie, Stuttgart, November 2015
- Untersuchung von Fledermäusen mit Fachbeitrag Artenschutz, „Geplantes Wohngebiet Stohrer Park in Leonberg“
  Dipl.-Biol. Quetz, Peter-Christian/ Gutachten Ökologie Ornithologie, Stuttgart, Dezember 2016
- Lärmschutzgutachten, „Römer-, Bahnhof-, Marienstraße – 2. Änderung im Bereich westlich Marienstraße (`Stohrer Park´)“
  Dipl.-Ing.(FH) Spinner, Manfred/ ISIS Ingenieurbüro für Schallimmissionsschutz, Riedlingen, Oktober 2015
- Stellungnahme zu den Luftschadstoffimmissionen, „Bebauungsplan `Römer-Bahnhof-Marienstraße - 2. Änderung (Stohrer Park)´“
  Dr.-Ing Dröscher, Frank/ Ingenieurbüro für Technischen Umweltschutz, Dr.-Ing. Frank Dröscher, Tübingen, 28. April 2015

Stadtplanungsamt
Leonberg, 15.12.2016

2016/063
öffentlich

Dezernat B
Ordnungsamt
Jürgen Beck

Bezugsvorlagen: DS 2010 V54

Beratungsfolge	*Geplante Sitzungstermine*	*Ö / N*
Finanz- und Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	26.01.2017	Ö
Gemeinderat (Entscheidung)	31.01.2017	Ö

Befreiung von Elektrofahrzeugen von Parkgebühren auf öffentlichen Parkplätzen: Neufassung der Parkgebührensatzung

Beschlussvorschlag

Die Satzung der Stadt Leonberg über die Festsetzung der Parkgebühren wird im Wortlaut der Anlage 1 neu gefasst.

Rechtsgrundlage/n

Aufgrund von § 4 der Gemeindeordnung Baden Württemberg (GemO) in der Fassung vom 24.07.2000 (GBI. S. 581, ber. S. 698), zuletzt geändert durch Gesetz vom 17. Dezember 2015 GBl. S. 1, der §§ 2, 13 und 14 des Kommunalabgabengesetzes für Baden-Württemberg vom 17.03.2005 (GBI. S. 206), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 15.12.2015 (GBI. S. 1147, 1153), des § 6a Abs. 6 und 7 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung vom 28.11.2016 (BGBI. Teil I, S. 2722) und der Verordnung der Landesregierung zur Aufhebung der Verordnung über Parkgebühren vom 8. Juni 2004 (Gbl. S. 281).

Zusammenfassung des Sachverhalts

Zur Förderung der Elektromobilität werden Elektrofahrzeuge von der Parkgebührenpflicht befreit. Die Parkgebührensatzung wird entsprechend angepasst und auch sonst aktualisiert.

Ziele der Maßnahme

Förderung der Elektromobilität im Stadtgebiet Leonberg.

Sachverhalt/Sachstand

Durch das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) wird es den Kommunen gemäß § 3 Abs. 4 Nr. 1 EmoG ermöglicht, Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeuge) von der Gebührenpflicht für das Parken auf öffentlichen Straßen und Wegen zu befreien.
Neben dem öffentlichen Nahverkehr sind E-Fahrzeuge in besonderer Weise geeignet, umweltfreundliches Verhalten zu fördern und Lärmemissionen zu senken. Daher wird vorgeschlagen, die E-Fahrzeuge von Parkgebühren auf öffentlichen Parkplätzen zu befreien. Die Gebührenbefreiung erfolgt konkret für vollelektrische Fahrzeuge, Brennstoffzellenfahrzeuge und Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge, die mit einem Kennzeichen für E-Fahrzeuge ausgestattet sind.
Die - gerade auf Kurzzeitparkplätzen (z. B. in der Altstadt) - notwendige und sinnvolle Höchstparkdauer gilt auch für E-Fahrzeuge und wird von diesen durch Auslegung einer Parkscheibe nachgewiesen.

Weiter ist in der Neufassung der Satzung berücksichtigt, dass sich in der Bahnhofstraße 3 keine öffentlichen Stellplätze mehr befinden. Der Eltinger Fußweg wird künftig somit wie die anderen öffentlichen Parkbereiche (außer Hallenbad und Festplatz) behandelt. Insbesondere die Beschränkung der Höchstparkdauer ebenfalls auf 1 Stunde trägt der veränderten örtlichen Situation und dem erheblichen Parkdruck in unmittelbarer Altstadtnähe Rechnung. Die Parkzeit der - gegenüber liegenden - Parkmöglichkeiten rund um das Seedamm-Center ist ebenfalls auf eine Stunde Höchstparkdauer (mit Parkscheibe) begrenzt.

Weiteres Vorgehen

Nach Veröffentlichung und In-Kraft-Treten der Satzung wird das Ordnungsamt die Anbringung entsprechender Beschilderungen im Stadtgebiet anordnen.

Alternativen zum Beschlussvorschlag

E-Fahrzeuge unterliegen auch künftig der regulären Parkgebührenpflicht.

Finanzierungsübersicht

Die finanziellen Auswirkungen der Maßnahme sind nicht bezifferbar, dürften sich - aufgrund der derzeit äußerst geringen Zahl an E-Fahrzeugen - jedoch als äußerst gering darstellen.

Dr. Ulrich Vonderheid
1. Bürgermeister

Bernhard Schuler
Oberbürgermeister

Anlage/n

1. Satzung (Neufassung)
2. Gegenüberstellung / Synopse der Satzungen in alter und neuer Fassung

Satzung der Stadt Leonberg über die Festsetzung der Parkgebühren
vom 31. Januar 2017

§ 1
Sachlicher Geltungsbereich

Diese Satzung gilt für das Parken auf öffentlichen Straßen und Plätzen im Stadtgebiet Leonberg, an denen die Bedienung von Parkscheinautomaten vorgeschrieben ist.

§ 2
Parkgebühren

1. Für das Parken an Parkscheinautomaten im öffentlichen Parkbereich werden Parkgebühren erhoben.
2. Gebührenschuldner ist der Fahrzeuglenker, der das Fahrzeug zum Zwecke des Parkens im gebührenpflichtigen Parkbereich abstellt. Die Gebührenschuld entsteht mit dem Abstellen des Fahrzeuges zum Zwecke des Parkens im gebührenpflichtigen Parkbereich.
3. Die Parkgebühr in den Parkgebührenzonen ist zu Beginn der Parkzeit fällig und entsprechend der gewählten Parkdauer zu entrichten.

§ 3
Umfang, Dauer und Höhe der Gebührenpflicht

Parkgebührenzonen, Höchstparkdauer (HPD), Dauer der Gebührenpflicht und Gebührenhöhe werden wie folgt geregelt:

Zone	Standort	Gebührenpflicht		HPD	Parkzeit	Gebühr (Euro)
		Mo-Fr (Uhr)	Sa. (Uhr)			
1	Bei der Stadtkirche	8 - 20	8 - 16	1 Std.	bis 30 Min.	Kostenlos (Brötchentaste)
	Klosterstraße					
	Marktplatz					
	Oberamteistraße					
	Schlossstraße					
	Zwerchstraße					
	Eltinger Fußweg				31. - 60. Min.	1,00€
	Neuköllner Straße					
	Steinturnhalle	8 - 18				
	Römerstraße (Stadthalle)					
	Römerstraße (Schuhaus Bayer)					
2	Hallenbadparkplatz	8 - 18	---	3 Std.	je 30 Min.	0,20 €
3	Festplatz Steinstraße	8 - 18	---	---	bis 60 Min. ab 61. Min. (Höchstgebühr)	1,00€ 2,50€ (Tagessatz)

§ 4
Elektrofahrzeuge

1. Vollelektrische Fahrzeuge sowie Brennstoffzellenfahrzeuge und Plug-in-Hybrid Fahrzeuge (PHEF-Fahrzeug und PHEV-Fahrzeug) nach Maßgabe des Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Elektromobilitätsgesetz - EmoG) sind von der Parkgebührenpflicht auf den bewirtschafteten öffentlichen Parkplätzen gemäß §§ 2,3 befreit. Die Gebührenbefreiung erfolgt für alle Fahrzeuge, die mit einem Kennzeichen für elektrisch betriebene Fahrzeuge („E“ als ergänzender Buchstabe auf dem Nummernschild) versehen sind.
2. Die jeweilige Höchstparkdauer gemäß § 3 ist jedoch einzuhalten. Zur Kennzeichnung der Parkzeit ist eine Parkscheibe auszulegen.

§ 5
Inkrafttreten

Die Satzung tritt am 1. März 2017 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Rechtsverordnung der Stadt Leonberg über die Festsetzung der Parkgebühren vom 26. Oktober 2010 außer Kraft.

Satzung der Stadt Leonberg über die Festsetzung der Parkgebühren: Synopse

Alte Fassung a. F.	**Neue Fassung n. F.**	**Änderungen**
§ 1 Sachl. Geltungsbereich	§ 1 Sachl. Geltungsbereich	Keine Änderungen.
§ 2 Gebührenpflicht § 5 Gebührenschuldner § 6 Entstehung der Gebühr § 7 Fälligkeit	§ 2 Parkgebühren	Die §§ 2, 5, 6, 7 a. F. werden in § 2 n. F. zusammengefasst. Keine inhaltlichen Änderungen.
§ 2 Gebührenpflicht § 3 Parkgebührenzone § 4 Gebührenhöhe	§ 3 Umfang, Dauer und Höhe der Gebührenpflicht	Die §§ 2, 3, 4 a. F werden in § 3 n. F. zusammengefasst. Inhaltliche Änderungen: • Parkgebührenzone 1 (HPD 1h) wird um den Eltinger Fußweg erweitert. • Bisherige Parkgebührenzone 2 (HPD 2h) entfällt. • Parkgebührenzone 2 stellt nun Parkplatz Hallenbad dar (bisher Zone 4). • Parkplatz Festplatz Steinstraße bleibt Parkgebührenzone 3. Die Reihung der Parkgebührenzonen entspricht somit künftig der jeweiligen HPD.
---	§ 4 Elektrofahrzeuge	§ 4 wird neu eingefügt, um Elektrofahrzeuge von Gebührenpflicht zu befreien.
§ 8 In Kraft Treten	§ 5 In Kraft Treten	Inkrafttreten der n. F. zum 1. März 2017

2016/052
öffentlich

Dezernat B
Finanzen, Grundstücksverkehr und Forst
Anja Schramm

Herr Neukamm
Dezernat C
Herr Mauch
Herr Merkle

Bezugsvorlagen: 2014 Nr. V 24
2015 Nr. V 22
2015 Nr. V 22/1

Beratungsfolge	*Geplante Sitzungstermine*	*Ö / N*
Finanz- und Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	26.01.2017	Ö
Gemeinderat (Entscheidung)	31.01.2017	Ö

Entwicklung von Baugebieten im Rahmen des Ankaufverfahrens - Allgemeine Kriterien für das Ankaufverfahren zur Entwicklung von neuem Wohnbauland

Beschlussvorschlag

Empfehlung an den Gemeinderat

Für zukünftige Verhandlungen mit Eigentümern in Gebieten zur Entwicklung von neuem Wohnbauland, werden folgende Grundsätze beschlossen:

1. Zur Entwicklung von neuen Wohnbauflächen findet grundsätzlich das Ankaufverfahren mit der Vereinbarung von Optionsverträgen Anwendung.

2. Ergänzend zu den bisher abgeschlossenen Optionsverträgen sollen folgende Regelungen aufgenommen bzw. abgeändert werden:

   2.1. In die Optionsverträge wird ein Bindungsentgelt i.H.v. 3 % pro Jahr über dem Basiszinssatz vom Kaufpreis aufgenommen.
   2.2. Ersteigert in dem jeweiligen Gebiet ein bereits im Ankaufverfahren beteiligter Eigentümer ein Wohnbaugrundstück, übernimmt die Stadt Leonberg die Grunderwerbsteuer.
   2.3. Der Kaufpreis beim Erwerb der Einwurfsgrundstücke durch die Stadt ist innerhalb eines Monats ab Annahme der Option, frühestens jedoch nach Vorliegen sämtlicher Löschungsbewilligungen für zu löschende, in Abt. II und III des Grundbuchs eingetragene Belastungen, fällig.

3. Baugrundstücke, die nicht für sozialpolitische Zwecke des geförderten Wohnungsbaus oder Investorenauswahlverfahren vorgesehen sind, werden zur Kompensation der Investitionen im Gebiet sowie zur Konsolidierung des städtischen Haushaltes weiterhin im Rahmen eines Bieterwettbewerbs im Höchstpreisverfahren vermarktet. Der Gemeinderat definiert die Flächen, die für das Höchstpreisverfahren vorgesehen werden.

Zusammenfassung des Sachverhalts

Der Gemeinderat der Stadt Leonberg hat beschlossen das Ankaufverfahren für die Entwicklung von neuem Wohnbauland für die Gebiete „Hinter den Gärten“ in Warmbronn

(Beschluss vom 13.05.2014 DS 2014 V 24) und „Unter dem Mühlweg“ in Gebersheim (Beschluss vom 19.05.2015 DS 2015 V 22 und V 22/1) anzuwenden.
Ein entsprechender Auftrag an die Verwaltung wurde mit Beschluss vom 12.07.2016 im Rahmen der Beratungen zur kommunalen Wohnraumstrategie für die im konkurrierenden Verfahren zu entwickelnden Gebiete Albert-Schweitzer-Straße in Höfingen und Jahnstraße/Lehmgrube in Leonberg erteilt (siehe DS 2016 Nr. G1ö).
Um bei den Eigentümern in den Verhandlungen die Mitwirkungsbereitschaft zu erhöhen, wurde die Verwaltung vom Gemeinderat beauftragt, eine Regelung für einen Bauplatzanspruch für die Eigentümer auszuarbeiten, die Grundstücke in das Baugebiet „Unter dem Mühlweg“ einbringen (Beschluss Gemeinderat vom 12.07.2016). Diese Regelung soll dann auch für Ankaufverfahren in anderen Gebieten gelten, damit ein einheitliches Auftreten der Stadt gewährleistet ist.

Ziele der Maßnahme

Festlegung einheitlicher Kriterien für das Ankaufmodell von neuem Wohnbauland, damit in den Verhandlungen mit den Eigentümern ein klarer Standpunkt vertreten und die Mitwirkungsbereitschaft erhöht werden kann.

Sachverhalt/Sachstand

1. Interessenslage der Stadt Leonberg

Die Umstellung des Baulandmodells von der vereinbarten amtlichen Umlegung auf das Ankaufmodell erfolgt vor dem Hintergrund folgender regionalplanerischer Rahmenbedingungen und strategischer Zielsetzungen (vgl. auch DS 2016 Nr. G1ö und Ergebnisse der Klausurtagung zum Thema Kommunale Wohnraumstrategie Leonberg 2030):

- **Umsetzung der regionalplanerischen Vorgaben**

Derzeit besteht in der Region eine sehr hohe Baulandnachfrage bei geringem Flächenangebot. Die Lage von Leonberg im großstädtischen Verdichtungsraum Stuttgart bedingt bei Neubaugebietsentwicklungen die Sicherstellung einer baulichen Mindestdichte. Die Vorgaben des Regionalplanes definieren für die Kernstadt und Höfingen (Mittelzentrum – Siedlungsbereich an der S-Bahntrasse) eine Bruttowohnbaudichte von 80 Einwohnern pro Hektar, für die Teilorte Gebersheim und Warmbronn (Eigenentwicklung) eine Bruttowohnbaudichte von 50 Einwohnern pro Hektar. Um diese Werte erreichen zu können, ist in der Kernstadt und in Höfingen zukünftig der Schwerpunkt auf den Bau von Mehrfamilienhäusern zu legen. In Gebersheim und Warmbronn werden weiterhin neben Mehrfamilienhäusern auch vermehrt Reihenhäuser und Doppelhäuser möglich sein. Der Bau von Mehrfamilienhäusern erfolgt in der Regel nicht durch die derzeitigen Grundstückseigentümer, sondern durch Bauträger (Investoren, Wohnbaugesellschaften und Baugenossenschaften etc.). Beim Verkauf der erschlossenen Grundstücke im Rahmen des Ankaufmodells können von der Stadt privatrechtlich Bauverpflichtungen auferlegt und so Baulücken (Stichwort Enkelgrundstücke) vermieden werden. Dies führt auch zu einer effektiveren Ausnutzung der kommunalen Infrastruktur.

- **Förderung der sozialen Durchmischung**

Wie vom Gemeinderat als Ergebnis der Klausurtagung geförderter Wohnungsbau am 12.07.2016 beschlossen, werden in jedem neuen Wohnquartier eine soziale Durchmischung und eine durchschnittliche Quote von 25 Prozent für geförderten Wohnungsbau angestrebt. Dies erfordert eine aktive Grundstückspolitik der Stadt, um in das Eigentum der Flächen zu gelangen und anschließend bei der Grundstücksvergabe entsprechende Auflagen definieren zu können (sogenannte „Konzeptvergabe“).

- **Sicherung von städtebaulichen Qualitäten**

Das Ankaufmodell schafft die Voraussetzung für die Durchführung von städtebaulichen Investorenwettbewerben. Im Wettbewerb entsteht in aller Regel eine höhere städtebauliche Qualität. Diese erhöht maßgeblich die Werthaltigkeit eines Stadtquartiers und verbessert das Quartiersimage.

- **Wirtschaftliche Nachhaltigkeit**

Ziel ist es, dass die Entwicklung von Neubaugebieten für den kommunalen Haushalt im Saldo kostenneutral erfolgt und für die Stadt kein Zuschussgeschäft ist. Zur Sicherung der o.g. sozialpolitischen und städtebaulichen Zielsetzungen ist vor allem im Bereich des Geschosswohnungsbaus regelmäßig eine sogenannte „Konzeptvergabe“ erforderlich, die ggf. auch die durch die Stadt zu erzielenden Grundstückserlöse dämpft bzw. eine weitergehende finanzielle Förderung des sozialpolitischen Vorhabens erfordert. Zur Kompensation der hier zu tätigenden Investitionen sowie zur Konsolidierung des städtischen Haushaltes können Wohnbaugrundstücke, die nicht für öffentliche oder sozialpolitische Zwecke vorgesehen sind weiterhin im Rahmen eines Bieterwettbewerbs im Höchstpreisverfahren („Höchstpreisvergabe“) vermarktet werden.

2. Interessenslage der Eigentümer

Beim Ankaufverfahren für Wohnbauland besteht im Vergleich zu Gewerbebauland ein höheres Interesse der Eigentümer an einer Baulandzuteilung wegen einem eventuell höheren Wertschöpfungspotential. Die Grundstückseigentümer machen ihre Verkaufsbereitschaft teilweise davon abhängig, dass sie ein Baugrundstück zurückbekommen, da dies beim Umlegungsverfahren der Fall wäre. Sie spekulieren darauf, dass die Stadt ein Umlegungsverfahren einleiten wird, wenn sie die Grundstücke nicht verkaufen. Auch aus dem Grund, dass bei einem Rückkauf 2x Grunderwerbsteuer anfallen würde. Eine Mischung aus Ankaufs- und Umlegungsverfahren scheidet von vornherein aus, da dies zu einer Ungleichbehandlung der Beteiligten führen würde (Bsp.: Bauverpflichtung, Wiederkaufsrecht). Die Durchführung eines Ankaufverfahrens wird dadurch erheblich erschwert werden bzw. unmöglich gemacht.
In Leonberg sind die meisten Grundstücke, welche für die Flächenentwicklung geeignet sind, in der Hand von Eigentümergemeinschaften. Da jeder Eigentümer, auch wenn er nur über ein Bruchteil des Grundstücks verfügt, in der Lage ist einen Verkauf zu verhindern, sollten alle Eigentümer gleich behandelt werden. Damit erfolgt keine Begrenzung der Anzahl an möglichen Rückerwerbern anhand der Größe ihrer eingebrachten Flächen.

3. Ausschluss eines Bauplatzanspruchs

Zum Zeitpunkt der Ankaufsverhandlungen mit den Eigentümern ist noch nicht bekannt wie viele Bauplätze in dem Gebiet entstehen werden. Dies hängt damit zusammen, dass die genaue Planung mit Untersuchungen und Gutachten erst eingeleitet wird, wenn die Optionsverträge abgeschlossen sind, die Realisierung also sehr wahrscheinlich ist. Im Rahmen dieser Planung können auch durch die Berücksichtigung städteplanerischen und sozialer Gesichtspunkte weniger frei verfügbare Baugrundstücke entstehen, als es Eigentümer für einen gewünschten Rückerwerb gibt. Damit scheidet eine Zusicherung eines Bauplatzes im Optionsvertrag aus. Wenn viele Eigentümer einen Bauplatz wünschen, kommt noch die Schwierigkeit der Verteilung hinzu. In diesem Fall müssten Auswahl- und Verteilungskriterien wie Verlosung, Zuweisung durch die Stadt oder Grundstückswahl nach Rangliste der Verkaufsbereitschaft, bestimmt werden. Auch müsste der Rückkaufspreis schon vorher festgelegt werden, womit ein adäquater Marktpreis möglicherweise nicht mehr erzielt werden kann.
Wenn das Ziel sein sollte, dass die Alteigentümer im Gebiet einen gesicherten Bauplatzanspruch erhalten sollen, dann ist die Stadtverwaltung der Ansicht, dass die bisher praktizierte vereinbarte amtliche Umlegung die bessere Variante ist. Die Ziele des

Ankaufverfahrens (aktive Steuerung der Gebietsentwicklung, Bauverpflichtung, geförderter Wohnungsbau etc.) können dann nicht mehr verwirklicht werden.

4. Bindungsentgelt

Das Bindungsentgelt wird zusätzlich zum Kaufpreis und unabhängig von der Optionsannahme bezahlt. Es soll eine Rendite für die Verkäufer darstellen, quasi eine Verzinsung für ihr Kapital, da sie den Kaufpreis erst erhalten, wenn die Stadt das Kaufangebot angenommen hat. Dies soll einen Anreiz schaffen, dass sie so schnell wie möglich die Optionsverträge mit der Stadt abschließen. Die Höhe des Betrages errechnet sich durch taggenaue Abrechnung, also vom Tag des Abschlusses des Optionsvertrages bis zur Annahme durch die Stadt. Zur Zahlung fällig wird das Bindungsentgelt einen Monat nach Annahme der Option und Fälligkeit des Kaufpreises bzw. nach Erklärung der Nichtannahme oder Ablauf der Optionsfrist. Durch die bisherigen Optionsverträge wurde der Verkäufer einseitig für 2 Jahre gebunden. Hierzu hat der BGH entschieden, dass eine einseitige Bindungsfrist nicht länger als 6 Wochen standhält. Da es noch keine höchstrichterliche Rechtsprechung bzgl. Optionsverträge durch Kommunen in der Bauentwicklung gibt, waren die bisher abgeschlossen Optionsverträge rechtlich angreifbar. Durch die Aufnahme eines angemessenen Bindungsentgelts wird der Verkäufer nicht mehr einseitig gebunden. Dadurch werden die Optionsverträge auch rechtssicherer.

5. Öffentliche Versteigerung der Bauplätze

Es werden diejenigen Grundstücke in der Öffentlichkeit versteigert, die nicht durch sozialpolitische Vorhaben gebunden sind bzw. in ein Investorenauswahlverfahren (Konzeptvergabe) eingehen. Welche Grundstücke hier in Betracht kommen, wird vorher durch den Gemeinderat festgelegt. Eine unverbindliche Skizze ist exemplarisch als Anlage beigefügt. Jeder kann an der Versteigerung teilnehmen, wenn er sich dafür vorher hat registrieren lassen. Wenn ein bisheriger Eigentümer, egal ob er Einzeleigentümer oder Mitglied einer Eigentümergemeinschaft (unabhängig von der Größe der eingebrachten Fläche) ist, ein Grundstück aus dem neu erschlossenen Gebiet ersteigert, übernimmt die Stadt Leonberg die Grunderwerbsteuer, da diese bei einer vereinbarten amtlichen Umlegung auch nicht für den „Alteigentümer“ angefallen wäre.
Die Höhe des Mindestgebots wird erst nach Entwicklung des Gebietes endgültig festgelegt.

6. Änderung der Zahlungsfristen bei Erwerb des Grundstücks durch die Stadt

Bisher sind in den Optionsverträgen Zahlungsfristen ab Annahme des Kaufangebotes bis zu einem Jahr festgelegt worden (Zahlungsziel nach Fertigstellung der Erschließung und Vermarktbarkeit der Grundstücke). Dies ist den Eigentümern nur schwer zu vermitteln, da mit der Annahme der Option der Kaufvertrag zustande kommt, und der Besitzübergang vollzogen wird. Die Frist bis zur Annahme der Option ist schon sehr lange bemessen, da diese erst angenommen werden kann, wenn die Bauleitplanung gesichert ist. Die Verwaltung empfiehlt deshalb, bei den Optionsverträgen die Vertragsmodalitäten wie bei allen Grundstücksgeschäften, mit Fälligkeit des Kaufpreises innerhalb eines Monats ab Vertragsschluss (= Annahme des Optionsvertrages), frühestens jedoch nach Vorliegen sämtlicher Löschungsbewilligungen für zu löschende, in Abt. II und III des Grundbuchs eingetragenen Belastungen zugrunde zu legen.

Weiteres Vorgehen

Fortführung der Verhandlungen mit den Eigentümern in dem Gebiet „Hinter den Gärten“, Warmbronn und Einstieg in die Eigentümergespräche in den Verfahren „Albert-Schweitzer-Straße, Höfingen und „Jahnstraße/Lehmgrube“, Leonberg unter Anwendung der hier zum Beschluss vorgelegten Bedingungen.

Alternativen zum Beschlussvorschlag

1. Die Form der Gebietsentwicklung ist im Einzelfall zu beschließen.

2. Die Optionsverträge bleiben in der bisherigen Fassung bestehen.

3. Den bereits im Ankaufverfahren beteiligten Eigentümer werden keine Vergünstigungen beim Rückerwerb eines Grundstücks angeboten.

Klaus Brenner Bürgermeister	Dr. Ulrich Vonderheid Erster Bürgermeister	Bernhard Schuler Oberbürgermeister

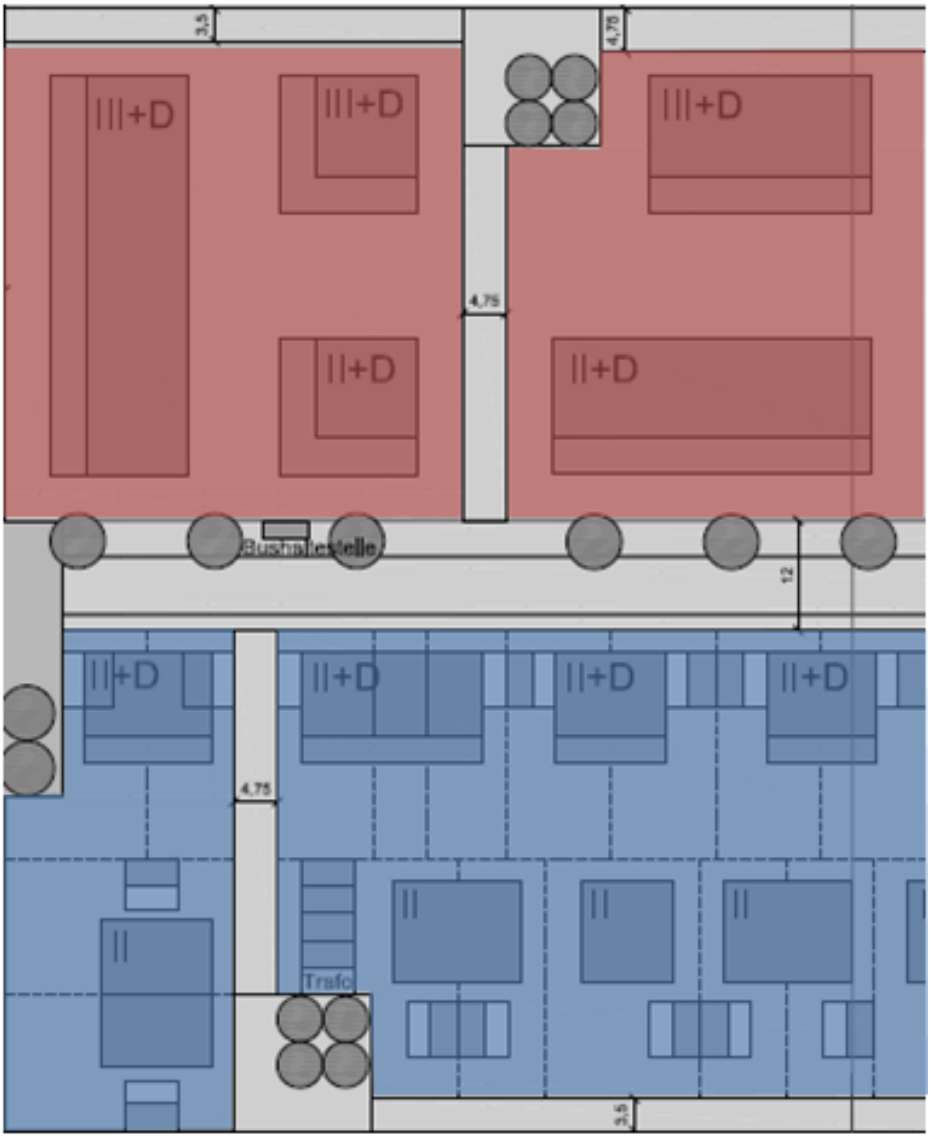
Anlage/n

Anlage 1

Anlage 1 zur DS 2016/052 ö

Entwicklung von Baugebieten im Rahmen des Ankaufverfahrens - Allgemeine Kriterien für das Ankaufverfahren zur Entwicklung von neuem Wohnbauland

Konzeptvergabe und Höchstpreisvergabe bei städtischen Bauflächen am Beispiel eines fiktiven Neubaugebietes (exemplarisch)



Baufeld für Mehrfamilienhäuser:

Konzeptvergabe einschließlich Quote für bezahlbaren Wohnraum z.B. im Rahmen von Investorenauswahlverfahren (Bauträger)

Baufeld für Einzel- Doppel- und Reihenhäuser:

Höchstpreisvergabe z.B. im Rahmen von Bieterverfahren (private Bauherren)

2017/071
öffentlich

Dezernat B
Grundstücksverkehr
Anja Schramm

Bezugsvorlagen:2016/052

Beratungsfolge	*Geplante Sitzungstermine*	*Ö / N*
Finanz- und Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	26.01.2017	Ö
Gemeinderat (Entscheidung)	31.01.2017	Ö

Aufnahme des Bindungsentgelts in die Optionsverträge für Gewerbebauland

Beschlussvorschlag

In die Optionsverträge für Gewerbebauland wird ein Bindungsentgelt i.H.v. 3 % pro Jahr über dem Basiszinssatz vom Kaufpreis aufgenommen.

Zusammenfassung des Sachverhalts

Es wird ein Bindungsentgelt in die Optionsverträge für das Ankaufverfahren von Grundstücken zur Erschließung von Gewerbeflächen aufgenommen.

Ziele der Maßnahme

Anpassung der Optionsverträge für die Erschließung von Gewerbebauland an die Optionsverträge für Wohnbauland (DS 2016/052)

Sachverhalt/Sachstand

Das Bindungsentgelt wird zusätzlich zum Kaufpreis und unabhängig von der Optionsannahme bezahlt. Es soll eine Rendite für die Verkäufer darstellen, quasi eine Verzinsung für ihr Kapital, da sie den Kaufpreis erst erhalten, wenn die Stadt das Kaufangebot angenommen hat. Dies soll einen Anreiz schaffen, dass sie so schnell wie möglich die Optionsverträge mit der Stadt abschließen. Die Höhe des Betrages errechnet sich durch taggenaue Abrechnung, also vom Tag des Abschlusses des Optionsvertrages bis zur Annahme durch die Stadt. Zur Zahlung fällig wird das Bindungsentgelt einen Monat nach Annahme der Option und Fälligkeit des Kaufpreises bzw. nach Erklärung der Nichtannahme oder Ablauf der Optionsfrist. Durch die bisherigen Optionsverträge wurde der Verkäufer einseitig für 2 Jahre gebunden. Hierzu hat der BGH entschieden, dass eine einseitige Bindungsfrist nicht länger als 6 Wochen standhält. Da es noch keine höchstrichterliche Rechtsprechung bzgl. Optionsverträge durch Kommunen in der Bauentwicklung gibt, waren die bisher abgeschlossen Optionsverträge rechtlich angreifbar. Durch die Aufnahme eines angemessenen Bindungsentgelts wird der Verkäufer nicht mehr einseitig gebunden. Dadurch werden die Optionsverträge auch rechtssicherer.

Weiteres Vorgehen

Aufnahme des Bindungsentgelts in die Verhandlungen für den Erwerb der Grundstücke zur Erweiterung des Gewerbegebiets Carl-Zeiss-Str. und Pfad III.

Alternativen zum Beschlussvorschlag

Das Bindungsentgelt wird nicht in die Optionsverträge für den Erwerb von Gewerbebaugrundstücken aufgenommen.

Klaus Brenner	Dr. Ulrich Vonderheid
Bürgermeister	Erster Bürgermeister

Anlage/n

Keine

2016/050
öffentlich

LEONBERG

Dezernat B
Amt für Jugend, Familie und Schule
Viola-Mareen Menzel

Bezugsvorlagen:
2015 Nr. S 37; 2016 Nr. S 6

Beratungsfolge	*Geplante Sitzungstermine*	*Ö / N*
Sozial- und Kultusausschuss (Entscheidung)	25.01.2017	Ö
Gemeinderat (Entscheidung)	31.01.2017	Ö

Vergabe der Dienstleistung "Betrieb der Mensa an der Ostertag-Realschule"

Beschlussvorschlag

Den Auftrag zur Erfüllung der Dienstleistung „Betrieb der Mensa an der Ostertag-Realschule“ über den Zeitraum vom 20. Februar 2017 bis 25. August 2018 erhält die Firma Johanniter-Unfall-Hilfe e. V. aus Esslingen. Die Option zur Verlängerung um 2 Jahre bis max. 25. August 2020 ist vorgesehen.v

Zusammenfassung des Sachverhalts

Die Mensa der Ostertag-Realschule wurde mit einer voll ausgestatteten Ausgabeküche für die Verpflegung der Schulkinder und Lehrkräfte im Warmverpflegungssystem eingerichtet. Die bei der Planung der Mensa im Bestandsgebäude zur Verfügung stehende Fläche ließ im Vergleich zur Planung in Neubauten eine Ausrichtung der Mensa auf andere Verpflegungssysteme (z. B. Cook & Chill) nicht zu.

Die Dienstleistung „Betrieb der Mensa an der Ostertag-Realschule“ wird extern vergeben. Sie umfasst Speisenproduktion und -anlieferung, Essensausgabe und Küchenreinigung sowie die Bereitstellung eines kostenfreien bargeldlosen Bestell- und Abbuchungssystems. Die Organisation und Abwicklung vor Ort in der Schulmensa wird durch die Mitarbeitenden des Johanniter e. V. erfolgen.

Die Abrechnung des Essenspreises mit den Sorgeberechtigten erfolgt durch den Auftragnehmer.

Der Gesamtbruttoangebotspreis beträgt 50.116,50 Euro. Der Eigenanteil der Sorgeberechtigten pro Essensportion wird 3,50 Euro betragen. Daraus ergibt sich im Jahr 2017 eine Belastung für den städtischen Haushalt in Höhe von 9.563,25 Euro bzw. über den Zeitraum der Dienstleistung in Höhe von 18.511,50 Euro.

Die Kalkulation beruht auf folgender Rechengrundlage:
- vom 20.02.17 bis 25.07.18 (Ausschreibungszeitraum) voraussichtlich etwa 9.030 Essensportionen für Schulkinder
- dabei vom 20.02.17 bis 26.07.17 = 2.190 Schulkindportionen bzw. ca. 30 Essensteilnehmer pro Tag
- dabei vom 11.09. 17 bis 31.12.17 = 2.475 Schulkindportionen bzw. ca. 45 Essensteilnehmer pro Tag
- in 2017 ca. 4.665 Essensportionen

Ziele der Maßnahme

Im Zeitraum vom 20. Februar 2017 bis 25. August 2018 - mit der optionalen Verlängerung um zwei Jahre bis zum 25. August 2020 - wird die Ostertag-Realschule mit einer qualitativ hochwertigen Mittagsmahlzeit beliefert.

Sachverhalt/Sachstand

Die der Ausschreibung zugrunde liegende Leistungsbeschreibung orientiert sich an den Empfehlungen des „DGE-Qualitätsstandard für die Schulverpflegung“ der Deutschen Gesellschaft für Ernährung e. V., gefördert durch das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz.

Bei der Erstellung der Leistungsbeschreibung wurden die Schwerpunkte insbesondere auf folgende Vorgaben gelegt:

1) Anforderungen an das Verpflegungsangebot und die Lebensmittelqualität:
- Vorgabe der Zusammensetzung der Standardmenüs
- Lebensmittelauswahl und -qualität
- Ausschluss definierter Zusatzstoffe und Lebensmittel (u. a. spezielle Kinderlebensmittel)
- Zubereitung der Speisen
- Speisenplanung und Speisenplanrhythmus
- Berücksichtigung der Ernährungsgewohnheiten aus der Region und anderen Kulturkreisen
- Essen für Kinder mit Lebensmittelunverträglichkeiten wie Allergien und Sonderkostformen
- Anforderungen an die Qualitätssicherung
- zum Zwecke der Müllvermeidung Anlieferung in Mehrportionsgebinden

2) Garantie in Eigenverantwortung für die Gewährleistung eines reibungslosen Ablaufs
3) Nutzungsbedingungen
4) Anforderungen an das Hygienekonzept/Reinigung und Hygiene
5) Bewirtschaftungsleistungen, hier bargeldloses Abbuchungssystem
6) Anforderungen an das Personalkonzept
7) Kommunikation und Reklamationskultur/Zusammenarbeit mit der Schulleitung

Der Johanniter-Unfall-Hilfe e. V. befindet sich derzeit im Implementierungsprozess bzgl. einer Zertifizierung über Entwicklung, Herstellung und Vertrieb von Menükomponenten nach ISO 9001 ff und IFS Food, die die erforderliche Lebensmittelsicherheit garantieren.

Vergabevorschlag

Die Dienstleistung „Betrieb der Mensa an der Ostertag-Realschule“ wurde öffentlich ausgeschrieben.

Zum Eröffnungstermin am 1.12.2016 um 11.00 Uhr lag 1 Angebot vor.

Durch das Bauverwaltungs- und Bauordnungsamt und das Amt für Jugend, Familie und Schule wurde daraufhin die Prüfung und Wertung des Angebots nach § 16 VOL/A vorgenommen.

Wertungsstufe I (Formaler Angebotsausschluss):

Das eingereichte Angebot über die Dienstleistung „Betrieb der Mensa an der Ostertag-Realschule“ musste nicht nach § 16 Abs. 3 und 4 VOL/A, nach den Bewerbungsbedingungen oder aus sonstigen formalen Gründen von der Angebotswertung ausgeschlossen werden.

Wertungsstufe II (Fachkunde, Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit):

Das Angebot wurde nicht von der Wertung im Rahmen der Wertungsstufe II (§ 16 Abs. 5 VOL/A) ausgeschlossen.

Wertungsstufe III (Angemessener Preis):

Das Angebot wurde nicht von der Wertung im Rahmen der Wertungsstufe III (§ 16 Abs. 6 VOL/A) ausgeschlossen. Das eingegangene und wertbare Angebot enthält auskömmliche Preise.

Eventuelle Rechenfehler, Angebote, Sondervorschläge, Nebenangebote und Nachlässe wurden hierbei im Angebotsendpreis berücksichtigt.

Der Auftraggeber entscheidet über den Zuschlag wie folgt:

das wirtschaftlich günstigste Angebot in Bezug auf die nachstehenden Kriterien:

1. Preis, Gewichtung 50 %
2. Qualitätskonzept: Gewichtung 50 %, davon
   - 2.1. Speisenqualität: Gewichtung 70 %, davon
     - 2.1.1. Ergebnis eines Probeessens: Gewichtung 75 %
     - 2.1.2. Orientierung an DGE-Qualitätsstandard: Gewichtung 20 %
     - 2.1.3. Beurteilung der Auswahl an Trendgerichten, Attraktivität, jahreszeitlich oder religiös ausgerichtete Aktionen, Aufgreifen von Großereignissen: Gewichtung 5 %
   - 2.2. Qualitätsmanagement: Gewichtung 30 %
     - 2.2.1. Umsetzungskonzept zur allgemeinen Zusammenarbeit mit der Schule inklusive Mitgestaltungsmöglichkeiten der Schule am Speiseplan

Weiteres Vorgehen

Es wird vorgeschlagen, dem Angebot der Firma Johanniter-Unfall-Hilfe e. V., Eschbacher Weg 5, 73734 Esslingen, den Zuschlag für den Betrieb der Mensa an der Ostertag-Realschule zum Bruttoangebotspreis von insgesamt 50.116,50 EUR für den Lieferzeitraum vom 20. Februar 2017 bis 25. August 2018 zu erteilen.

Alternativen zum Beschlussvorschlag

Keine

Kontierung	Jahr	verfügbares Budget	Finanzbedarf	Bemerkung
Betrieb der Mensa an der Ostertag-Realschule	2017	12.000	9.563,25	

Dr. Ulrich Vonderheid
Erster Bürgermeister

Bernhard Schuler
Oberbürgermeister

2016/051
öffentlich

LEONBERG

Dezernat B
Amt für Jugend, Familie und Schule
Viola-Mareen Menzel

Bezugsvorlagen:

Beratungsfolge	*Geplante Sitzungstermine*	*Ö / N*
Sozial- und Kultusausschuss (Vorberatung)	25.01.2017	Ö
Gemeinderat (Entscheidung)	31.01.2017	Ö

Vergabe der Mittagsverpflegung für die Kindertageseinrichtung Kinderhaus Spitalhof

Beschlussvorschlag

Den Auftrag zur Erfüllung der Dienstleistung „Mittagsverpflegung für die Kindertageseinrichtung Kinderhaus Spitalhof“ über den Zeitraum vom 20. Februar 2017 bis 31. Dezember 2018 erhält die Firma Johanniter-Unfall-Hilfe e. V. aus Esslingen. Die Option zur Verlängerung um 2 Jahre bis max. 31. Dezember 2020 ist vorgesehen.

Zusammenfassung des Sachverhalts

Produktion und Lieferung warmer Speisen für die Mittagsverpflegung sowie eines Nachmittagssnacks für die Kinder im Kinderhaus Spitalhof waren seither an einen ortsansässigen Cateringunternehmer vergeben. Die Essensausgabe auf beiden Etagen des Kinderhauses (Elementarbereich und Hort) wurde von städtischem Küchenpersonal übernommen. Da zwei der Küchenkräfte in einer Vier-Tage-Woche arbeiten war es erforderlich, zur Abdeckung der restlichen Verpflegungstage und als Vertretung für Krankheits- und Urlaubstage eine Springerkraft zusätzlich einzustellen. Dieses System hat sich nicht bewährt, da es häufig zu Engpässen bei der Essensausgabe kam.
Die bisherigen Küchenkräfte wurden mit alternativen Aufgaben betraut. Eine Mitarbeiterin wurde in das Küchenteam der Kantine im Rathausneubau übernommen, der zweiten Küchenkraft wurde die Aufgabe als Springerkraft angeboten. Der Vertrag der bisherigen Springerkraft lief aus.

Die Kommune ist zudem zur Ausschreibung der Dienstleistung „Mittagsverpflegung für die Kindertageseinrichtung Kinderhaus Spitalhof“ gemäß der Richtlinie über die Vergabe öffentlicher Aufträge (Richtlinie RL 2014/24/EU) verpflichtet, wonach die Bestimmungen der VOL/A Abschnitt 1 und 2 anzuwenden sind.

Der bisherige Caterer ist nicht in der Lage, das geforderte Leistungsspektrum aus Speisenproduktion und – anlieferung sowie Essensausgabe und Küchenreinigung abzudecken. Die Dienstleistung „Mittagsverpflegung für die Kindertageseinrichtung Kinderhaus Spitalhof“ wird extern vergeben.

Der Gesamtbruttoangebotspreis beträgt 292.776 EUR. Der Eigenanteil der Sorgeberechtigten ist in den Betreuungsgebühren der Kindertageseinrichtung enthalten.

Ziele der Maßnahme

Im Zeitraum vom 20. Februar 2017 bis 31. Dezember 2018 mit der optionalen Verlängerung um zwei Jahre bis zum 31. Dezember 2020 wird das Kinderhaus Spitalhof mit einer qualitativ hochwertigen Mittagsmahlzeit und Nachmittagssnacks beliefert und die Essensausgabe sichergestellt.

Sachverhalt/Sachstand

Die der Ausschreibung zugrunde liegende Leistungsbeschreibung orientiert sich an den Empfehlungen des „DGE-Qualitätsstandard für die Verpflegung in Tageseinrichtungen für Kinder“ sowie des „DGE-Qualitätsstandard für die Schulverpflegung“ der Deutschen Gesellschaft für Ernährung e. V., gefördert durch das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz.

Bei der Erstellung der Leistungsbeschreibung wurden die Schwerpunkte insbesondere auf folgende Vorgaben gelegt:

1) Anforderungen an das Verpflegungsangebot und die Lebensmittelqualität:
- Vorgabe der Zusammensetzung der Standardmenüs
- Lebensmittelauswahl und -qualität
- Ausschluss definierter Zusatzstoffe und Lebensmittel (u. a. spezielle Kinderlebensmittel)
- Zubereitung der Speisen
- Speisenplanung und Speisenplanrhythmus
- Berücksichtigung der Ernährungsgewohnheiten aus der Region und anderen Kulturkreisen
- Essen für Kinder mit Lebensmittelunverträglichkeiten wie Allergien und Sonderkostformen
- Anforderungen an die Qualitätssicherung
- zum Zwecke der Müllvermeidung Anlieferung in Mehrportionsgebinden

2) Garantie in Eigenverantwortung für die Gewährleistung eines reibungslosen Ablaufs
3) Nutzungsbedingungen
4) Anforderungen an das Hygienekonzept/Reinigung und Hygiene
5) Anforderungen an das Personalkonzept
6) Kommunikation und Reklamationskultur/Zusammenarbeit mit der Einrichtungsleitung

Der Johanniter-Unfall-Hilfe e. V. befindet sich derzeit im Implementierungsprozess bzgl. einer Zertifizierung über Entwicklung, Herstellung und Vertrieb von Menükomponenten nach ISO 9001 ff und IFS Food, die die erforderliche Lebensmittelsicherheit garantieren.

Finanzierung

Die Mittelanmeldungen für 2017 liefen nach der bisherigen Vorgehensweise, dabei wurden die Kosten für das städtische Küchenpersonal separat angemeldet.
Die Entscheidung für eine Fremdvergabe der Mittagsverpflegung wurde kurzfristig gefällt.

Deckungsvorschlag:
Personalkosten können nicht zur Deckung der Sachkosten herangezogen werden.
Das Fachamt wird die fehlenden Mittel für das laufende Haushaltsjahr in Höhe von 24.019,16 Euro aus dem laufenden Budget zur Verfügung stellen.

Vergabevorschlag

Die Dienstleistung „Mittagsverpflegung für die Kindertageseinrichtung Kinderhaus Spitalhof“ wurde öffentlich ausgeschrieben.

Zum Eröffnungstermin am 1.12.2016 um 10.00 Uhr lagen 2 Angebote vor.
Durch das Bauverwaltungs- und Bauordnungsamt und das Amt für Jugend, Familie und Schule wurde daraufhin die Prüfung und Wertung der Angebote nach § 16 VOL/A vorgenommen.

Wertungsstufe I (Formaler Angebotsausschluss):

Es musste keines der eingereichten Angebote über die Dienstleistung „Mittagsverpflegung für die Kindertageseinrichtung Kinderhaus Spitalhof“ nach § 16 Abs. 3 und 4 VOL/A, nach den Bewerbungsbedingungen oder aus sonstigen formalen Gründen von der Angebotswertung ausgeschlossen werden.

Wertungsstufe II (Fachkunde, Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit):

Es wurde kein Angebot von der Wertung im Rahmen der Wertungsstufe II (§ 16 Abs. 5 VOL/A) ausgeschlossen.

Wertungsstufe III (Angemessener Preis):

Es wurde kein Angebot von der Wertung im Rahmen der Wertungsstufe III (§ 16 Abs. 6 VOL/A) ausgeschlossen. Alle eingegangenen und wertbaren Angebote enthalten auskömmliche Preise und verbleiben somit in der engeren Auswahl.

Eventuelle Rechenfehler, Angebote, Sondervorschläge, Nebenangebote und Nachlässe wurden hierbei im jeweiligen Angebotsendpreis berücksichtigt.

Der Auftraggeber entscheidet über den Zuschlag wie folgt:

Das wirtschaftlich günstigste Angebot in Bezug auf die nachstehenden Kriterien:

1. Preis, Gewichtung 50 %
2. Qualitätskonzept: Gewichtung 50 %, davon
    - 2.1. Speisenqualität: Gewichtung 70 %, davon
        - 2.1.1. Ergebnis eines Probeessens: Gewichtung 70 %
        - 2.1.2. Orientierung an DGE-Qualitätsstandard: Gewichtung 30 %
    - 2.2. Qualitätsmanagement: Gewichtung 30 %
        - 2.2.1. Umsetzungskonzept zur allgemeinen Zusammenarbeit mit der Einrichtung inklusive Mitgestaltungsmöglichkeiten der Einrichtung am Speiseplan

Weiteres Vorgehen

Es wird vorgeschlagen, dem Angebot der Firma Johanniter-Unfall-Hilfe e. V., Eschbacher Weg 5, 73734 Esslingen, den Zuschlag für die Dienstleistung „Mittagsverpflegung für die Kindertageseinrichtung Kinderhaus Spitalhof“ zum Bruttoangebotspreis von insgesamt 292.776,00 EUR für den Lieferzeitraum vom 20. Februar 2017 bis 31. Dezember 2018 zu erteilen.

Alternativen zum Beschlussvorschlag
keine

Finanzierungsübersicht

Kontierung	Jahr	verfügbares Budget	Finanzbedarf	Bemerkung
36500009 36500010 Kindertageseinrichtung Kinderhaus Spitalhof				
Sachkosten	2017	110.000,00	134.019,16	
Finanzierung Mehrbedarf aus dem laufenden Budget	2017	8.385.000,00 (Gesamtbudget)	24.019,16	

Dr. Ulrich Vonderheid
Erster Bürgermeister

Bernhard Schuler
Oberbürgermeister

Anlage

1	Bieterspiegel Mittagsverpflegung Kinderhaus Spitalhof

2016/068
öffentlich

LEONBERG

Dezernat C
Gebäudemanagement
Ute Leiner-Jacob
Dominik Heni
Bauverwaltung- und Bauordnungsamt
Manfred Schmid

Bauverwaltung

Bezugsvorlagen:
DS 2015 S 16, S 24 S 33;
DS 2016 S 11

Beratungsfolge	*Geplante Sitzungstermine*	*Ö / N*
Sozial- und Kultusausschuss (Vorberatung)	25.01.2017	Ö
Gemeinderat (Entscheidung)	31.01.2017	Ö

Sanierung Leobad
- Genehmigung der weiteren Vorgehensweise

Beschlussvorschlag

1. Die von der Verwaltung in der Vorgangsdrucksache vorgeschlagene Sanierungsvariante 5, mit Grobkosten in Höhe von 9.910.000,- EUR netto, wird für die weiteren Planungsschritte genehmigt.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, ein Vergabeverfahren für die Objekt- und Fachplanung der techn. Anlagen (Sanitär, Heizung, Lüftung und Badewassertechnik) auf der Grundlage der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV) baldmöglichst einzuleiten.

3. Der Vergabe der erforderlichen Leistungen zur Durchführung des Vergabeverfahrens an Drees & Sommer GmbH, Projektmanagement und bautechnische Beratung, Obere Waldplätze 13, 70569 Stuttgart wird zugestimmt.

Zusammenfassung des Sachverhalts

Mit Drucksache 2016 Nr. S 11 wurden im Einzelnen 9 mögliche Sanierungsvarianten mit zugehörigen Grobkostenschätzungen dargestellt.
Die Verwaltung empfahl die Sanierungsvariante 5 mit Grobkosten in Höhe von 9.910.000,- EUR netto. Diese Variante beinhaltet die Ausführung des Erlebnis- und Landebeckens an der Rutschenanlage mit Edelstahl, die Erhaltung des Warmaußenbeckens, jedoch eine weiterführende Verkleinerung des Erlebnisbeckens, sowie den Rückbau des Pilz- und Kneippbeckens.
Die Verwaltung wurde zudem beauftragt, die Finanzierung der Maßnahme im Rahmen der Haushaltsplanklausuren aufzugreifen und Haushaltsmittel für die mittelfristige Finanzplanung aufzunehmen.
Bei den weiteren Planungsschritten wird das Architekturbüro Hofmann & Kühn auf Grund seines Urheberrechts eingebunden.
Für die Planungsleistungen der Sanierungsmaßnahme ist wegen des Auftragsvolumens ein Verfahren auf der Grundlage der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV) baldmöglichst durchzuführen, damit die Terminvorgaben für den Ausführungsbeginn zu Saisonende 2018 einzuhalten sind.
Zur Durchführung des Planerauswahlverfahrens und zur Erstellung des Bewertungskriterien-

kataloges für das Vergabeverfahren soll das Büro Dress & Sommer GmbH aufgrund der komplexen Thematik des Bereichs der Bäderplanung und Bädertechnik beauftragt werden.

Ziele der Maßnahme

Durch die vorgeschlagenen Sanierungsmaßnahmen sollen die sanierungsbedürftigen technischen Anlagen und die zum Teil renovierungsbedürftigen baulichen Anlagen zukunftsfähig wieder hergestellt und die Unterhaltungsaufwendungen nachhaltig reduziert werden.

Sachverhalt/Sachstand

1 Sanierungsvariante

Mit der Vorgangsdrucksache 2016 Nr. S 11 wurden den Gremien verschiedene Sanierungsvarianten aufgezeigt. Zudem wurden die Sanierungsschwerpunkte bei den einzelnen Bade- und Funktionsbereichen, insbesondere die Ausführungen der Badeplatte und die konstruktiven Auswirkungen auf den Beckenkopf ausführlich dargestellt.

Auch gab es den Hinweis, dass bedingt durch anbindende Konstruktionsdetails und ineinandergreifende Konstruktionsaufbauten eine Sanierung in Teilabschnitten bei den Beckenbereichen und den techn. Anlagen nach derzeitigem Kenntnisstand nicht möglich ist.

Bezüglich der Lüftungstechnik wurde darauf hingewiesen, dass die Betriebserlaubnis nur noch bis 2017 besteht. Unter der Bedingung, dass brandschutztechnisch Ertüchtigungsmaßnahmen durchgeführt werden, kann diese interimsweise bis längstens zum Ende der Badesaison 2018 verlängert werden und läuft dann unabdingbar aus.

Nach technischer und wirtschaftlicher Betrachtung der Einzelbereiche und der Gegenüberstellung von Vor- und Nachteilen verschiedener Sanierungsvarianten schlägt die Verwaltung die wirtschaftlich und technisch sinnvollste Sanierungsvariante im Fazit vor.

Diese Variante 5 sieht folgende Sanierungsstichpunkte der Funktionsbereiche vor:
<u>Erlebnisbecken mit 25 m Schwimmbereich und abgetrenntem Kaltbecken</u>
Verkleinerung der Teilbereiche sog. „Strandbereich“, Spieltische und seitliche Beckenspielfläche beim Strömungskanal mit Edelstahlauskleidung und Erhaltung des unmittelbar anschließenden Kaltbeckens

<u>Warmaußenbecken mit Innenbecken und Ausschwimmkanal</u>
Erhalt des Warmaußenbeckens mit Edelstahlauskleidung, Wegfall des Innenbeckens und evtl. des Dampfbades, Neukonzeption zur Nutzung der Wärmehalle im Flächen- und Nutzungs-bereich des Innenbeckens

<u>Schwimmerbecken</u>
Erhalt des Schwimmerbeckens mit konventioneller Sanierung (Keramikfliesen bzw. Beschichtung)

<u>Sprungbecken</u>
Erhalt des Sprungbeckens mit konventioneller Sanierung (Keramikfliesen bzw. Beschichtung)

<u>Rutschenanlage mit Landebecken</u>
Erhalt des Landebeckens mit Edelstahlauskleidung

Pilz- und Kneippbecken
Rückbau der beiden Beckenbereiche

„Personenwaschanlage“
Rückbau des Duschbereichs, evtl. Entwurfsüberlegungen für Alternativattraktionen

Schwimmbadgebäude mit unterkellertem Technikbereich und Beckenumgängen
Betoninstandsetzungen der Beckenumgänge und Technikkeller

Die Tabelle mit den Sanierungsvarianten aus der Vorgangsdrucksache ist zum Überblick nochmals beigefügt.

Variante	**Beckenanlagen**	**A.** **Edelstahlauskleidung** (KG 300 – KG 700)	**B.** **Keramikfliesen bzw. Beschichtung** (KG 300 – KG 700)
1	alle vorgeschlagenen Becken (Erlebnis, Warmaußen, Schwimmer, Sprung u. Lande)	11.638.000 EUR	9.443.000 EUR
2	ohne Pilz- u. Kneippbecken, sowie teilw. Verkleinerung Erlebnisbecken	11.106.000 EUR	9.310.000 EUR
3	ohne Pilz- u. Kneippbecken, sowie weiterführ. Verkl. Erlebnisbecken	10.707.000 EUR	8.911.000 EUR
4	ohne Pilz- u. Kneippbecken u. ohne Warmaußenbecken	9.975.000 EUR	8.446.000 EUR
5	Empfehlung der Verwaltung (nur Erlebnis- u. Landebecken mit Edelstahl, einschl. Erhaltung Warmaußenbecken, sowie weiterführende Verkleinerung Erlebnisbecken)	9.910.000 EUR	

Die Gesamtkosten der vorgeschlagenen Sanierungsvariante sind in die mittelfristige Finanzplanung eingeflossen. Für das kommende HH-Jahr sind Planungskosten in Höhe von 1.200.000,- EUR angemeldet.

2 VgV Verfahren

Die Honorare für Objektplanung (Architekt) sowie für gebäude - und bädertechnische Anlagen-planung werden bei diesem Projekt aller Voraussicht nach den von der Vergabeverordnung festgelegten Schwellenwert (209.000 EUR/netto) überschreiten. Dies führt dazu, dass diese Planungsleistungen nach den EU-Bestimmungen im Rahmen eines VgV-Verfahrens europa-weit auszuschreiben und zu vergeben sind.
Die Auswahl der Objekt – und Fachplaner hat dabei unter Anwendung der Vergabeverordnung (VgV), § 74 ff zu erfolgen.

In einem ersten Schritt sind damit die erforderlichen Planungsleistungen im Rahmen von Verhandlungsverfahren mit vorheriger öffentlicher Aufforderung zur Teilnahme (Teilnahmewettbewerb) an die/den geeignetsten Bewerber zu vergeben (§ 74 i.V.m. § 17 VgV).

Zur Beurteilung der Bieter (Bewerber) ist vor der Ausschreibung eine Matrix erforderlicher Qualifikationskriterien zu erstellen, um die Angebote und Qualifizierungen entsprechend einschätzen und bewerten zu können.

3 Beauftragung eines Projektsteuerungsbüros zur Ausschreibung und Durchführung des Vergabeverfahrens der Architekten- und Ingenieurleistungen nach VgV

Zur Durchführung des VgV-Verfahrens, zur Aufstellung der Teilnahmeunterlagen und Formulierung der Qualifikationskriterien wurden von der Verwaltung kompetente und erfahrene Büros, insbesondere mit Erfahrung in der Durchführung von Teilnahmewettbewerben, gegen- einander abgewogen.
Aufgrund der komplexen Thematik der Bäderplanung und Bädertechnik empfiehlt die Verwaltung, ein Projektsteuerungsbüro zu beauftragen, welches hinsichtlich der personellen Zusammensetzung des Projektteams zur Ausschreibung so aufgestellt ist, dass alle Themen-bereiche der gebäudetechnischen, elektrotechnischen und bädertechnischen Planungen von eigenem Fachingenieurspersonal abgedeckt werden können.
Während konkurrierende Projektsteuerungsbüros diese Themenbereiche von externen Ingenieurbüros bearbeiten lassen, kann das von der Verwaltung favorisierte Büro Drees & Sommer diese Leistungen mit einem hauseigenen Projektteam erbringen.

Die Verwaltung empfiehlt daher das Büro Dress & Sommer GmbH, Projektmanagement und bautechnische Beratung, mit den vorbereitenden Leistungen zur Durchführung der VgV-verfahren für Objektplanung und gebäude- und bädertechnische Planungen zu beauftragen.

Weiteres Vorgehen

Damit die angedachte Zeitschiene zur Sanierung des Leobades eingehalten werden kann, ist nach der Beschlussfassung die Vorbereitung und Durchführung des VgV-Verfahrens erforderlich.

Um das Bad nur für eine Freibadsaison schließen zu müssen ist eine Sanierung in einem Bauabschnitt vorgesehen. Während dieser Sanierungszeit würde das Hallenbad mit Sauna geöffnet bleiben und den Badegästen zur Verfügung stehen. Hierfür können dann Teilbereiche des z.Zt. nicht genutzten Sonnendecks des Hallen-bads abgetrennt und entsprechend hergerichtet werden. Die Kosten hierfür sind noch in der Prüfung und werden zu gegebener Zeit den Ausschussmitgliedern mitgeteilt.
Möglicher Durchführungsbeginn der Sanierungsmaßnahme wäre nach Saisonende Mitte September 2018. Die Verlängerung der Betriebserlaubnis für die Lüftungsanlage ist in die Wege geleitet.
Die Planungsphase und Vorbereitungen könnten nach der Beauftragung der Objekt – und Fachplaner Mitte 2017 erfolgen.
Nach ca. 1,5 jähriger Bauzeit ist die Wiedereröffnung des Leobades zu Saisonbeginn im Jahr 2020 angestrebt.

Alternativen zum Beschlussvorschlag

1 Andere Sanierungsvariante
2 Beauftragung eines anderen Büros für das VgV-Verfahren

Finanzierungsübersicht

Kontierung	Jahr	verfügbares Budget	Finanzbedarf	Bemerkung
7 4240 003 7 002 Sanierung Leobad	2017	1.200.000	1.200.000	
	2018 2019 2020	2.450.000 2.450.000 3.810.000	2.450.000 2.450.000 3.810.000	

Klaus Brenner
Bürgermeister

Bernhard Schuler
Oberbürgermeister

Anlage/n

Keine

2016/061
öffentlich

Planungsamt

Persönlicher Referent des Oberbürgermeisters
Peter Herrle

Bezugsvorlagen:
Drucksache 2016 V 41;
Drucksache 2016 V 41-1

Beratungsfolge	*Geplante Sitzungstermine*	*Ö / N*
Finanz- und Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	26.01.2017	Ö
Gemeinderat (Entscheidung)	31.01.2017	Ö

Kommission für nachhaltige Mobilität -Personelle Besetzung und Geschäftsordnung

Beschlussvorschlag

Die personelle Besetzung der neu zu bildenden Kommission für nachhaltige Mobilität wird zusammen mit der vorgestellten Geschäftsordnung gebilligt.

Zusammenfassung des Sachverhalts

In der Sitzung des Gemeinderats am 13. Oktober 2015 wurde der interfraktionelle Antrag gestellt, zum nächstmöglichen Zeitpunkt die Radwegekommission inhaltlich und personell zu einer Kommission für nachhaltige Mobilität um zu strukturieren.

Die Radwegekommission wurde als beratender Ausschuss, dem sieben Mitglieder des Gemeinderats sowie die geschäftsführende Rektorin der Leonberger Schulen, Vertreter von Radl sowie Vertreter des Planungsamtes und des Ordnungsamtes angehören, gegründet. Aufgabe der Radwegekommission war es, bei Planungen im öffentlichen Verkehrsraum die Belange des Radverkehrs in Leonberg zu bewerten und zu vertreten. Die Ergebnisse der Beratung der Radwegekommission flossen im weiteren Verfahren ein in die verkehrsrechtliche Beurteilung durch die Verkehrsschau, bevor die Planung im Planungsausschuss behandelt wurde.

In der Sitzung des Gemeinderats vom 7. Juni 2016 wurde der Beschluss gefasst, die Radwegekommission inhaltlich und personell in die Kommission für nachhaltige Mobilität umzustrukturieren. Des weiteren wurde die Verwaltung beauftragt, fachkundige Personen zu suchen, die die einzelnen, neu aufzunehmenden Themen begleiten. Die vorliegende Drucksache beinhaltet den Vorschlag der Verwaltung zur personellen Besetzung der Kommission für nachhaltige Mobilität.

Bei folgenden Städten wurde angefragt, ob dort eine vergleichbare Kommisson existiert, und wie die personelle Zusammensetzung ist:

Ditzingen:

Dort gibt es keine vergleichbare Kommission.

Böblingen:

In Böblingen wird gerade die Arbeitsgruppe Mobilität eingerichtet. Diese setzt sich aus Mitgliedern des Gemeinderats zusammen. Je nach zu behandelndem Thema werden externe Fachleute eingeladen.

Ludwigsburg:

In Ludwigsburg arbeitet der Beirat für nachhaltige Mobilität. Dieser besteht aus acht Gemeinderäten, Vertretern des AFC, ADAC und anderen externen Teilnehmern

Neben dem Vorsitzenden und den Vertretern des Gemeinderats, je ein Vertreter pro Fraktion/Gruppierung, sind je ein Vertreter folgender Gruppierungen vorgesehen:

- Radl
- Seniorenvertreter
- Behindertenvertreter
- Jugendvertreter
- Vertreter Elektromobilität
- Vertreter CarSharing
- Vertreter ÖPNV
- Ordnungsamt
- Stadtplanungsamt

Des weiteren wird mit dieser Drucksache die Geschäftsordnung und Grundlage der Kommission für nachhaltige Mobilität vorgestellt und zum Beschluss vorgelegt.

Ziele der Maßnahme

Einrichtung einer Kommission für nachhaltige Mobilität anstelle der bisherigen Rad-wegekommission, verbunden mit dem Ziel, neben dem Radverkehr alle weiteren wesentlichen Mobilitätsaspekte bei der städtebaulichen und verkehrsplanerischen Konzeption und Planung zu berücksichtigen.

Sachverhalt/Sachstand

<u>Vorbemerkungen und personelle Zusammensetzung</u>

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 07.06.2016 dem aus der Mitte des Gemeinderats gestellten Antrag auf Bildung einer Kommission für nachhaltige Mobilität anstelle der Radwegekommission zugestimmt.

Die Kommission für nachhaltige Mobilität, bestehend aus Vertretern der Kommunalpolitik sowie sach-/ fachkundigen Personen und der Stadtverwaltung, soll die verkehrlichen Entwicklungen und Prozesse begleiten und entsprechende Beschlüsse der kommunalpolitischen Entscheidungsträger fachlich vorberaten.

Insoweit steht diese Kommission für nachhaltige Mobilität neben der gesetzlich definierten sog. Unfallkommission/ Verkehrsschau inhaltlich für die Diskussion verkehrlicher Themen mit einem deutlichen Aufgabenschwerpunkt in den Themenbereichen Fußgänger- und Radverkehr, ÖPNV, Elektromobilität, Sharing- Konzepte und alternativen Fortbewegungsmitteln.

Zu den Aufgaben der Kommission soll u.a. gehören

- die fachliche Diskussionen und Beratung unterschiedlicher Themen aus dem Bereich „Verkehr/ Mobilität“
- die fachliche Begleitung von konkreten Maßnahmen und Projekten (z.B. Intermodularer Mobilitätspunkt Bahnhof Leonberg“),
- die Formulierung von Empfehlungen für die beratenden und beschließenden Gremien.

Damit verbunden ist das Ziel,

- zusätzliche externe Impulse zu gewinnen,
- den Informationsfluss zwischen allen Beteiligten insgesamt zu erhöhen,
- transparente Grundlagen als Entscheidungsbasis für die politischen Gremien zu schaffen,
- die Multiplikation der Arbeitsergebnisse in Richtung der Bürgerschaft zu erreichen,
- die Qualität der Arbeitsergebnisse zu sichern.

Folgende personelle Zusammensetzung wird vorgeschlagen (jeweils zuzügl. persönlichem Stellvertreter):

- Vorsitzender (Oberbürgermeister oder Dezernent)
- Gemeinderäte (je 1 Vertreter pro Fraktion/ Gruppierung)
- RadL (Frau Meurer/Herr Siegfarth)
- Seniorenvertreter (Stadtseniorenrat, Fr. Strauss/Fr. Oberndörfer)
- Behindertenvertreter (Lebenshilfe Leonberg e.V. H. Hoppe/Fr. Veneker)
- Jugendvertreter (Fr. Werbke)
- Vertreter Elektromobilität (Verband Region Stuttgart, Herr Siehr)
- Vertreter Carsharing (stadtmobil carsharing AG, H. Berger/ H. Baier)
- Vertreter ÖPNV (KAPPUS - Reisen GmbH & Co. KG, H. Kappus)
- Stadtwerke Leonberg-Bereich ÖPNV (H. Sperandio)
- Ordnungsamt (1 Vertreter)
- Stadtplanungsamt (2 Vertreter, zugleich Organisation und Protokoll).

Entsprechend der fachlich- politischen Zielsetzung ist die Kommission inhaltlich breit aufgestellt und dennoch mit insgesamt 18 Personen handlungsfähig. Zur Sicher-stellung der notwendigen personellen Kontinuität sollen persönliche Stellvertreter benannt werden.

Die Besetzung der Kommission soll je nach Aufgabenstellung auch variabel erweiterbar sein. Mit einer solchen Erweiterung können neue thematische Impulse gesetzt werden. Die Idee einer externen Moderation wurde nach intensiver Diskussion seitens der Fachämter zurückgestellt.

Geschäftsordnung und -grundlage

Die Kommission arbeitet in grundsätzlichen Fragestellung sowie bei projektbezogenen Aufgabenstellungen. Folgende Geschäftsgrundlage liegt der Arbeit der Kommission zugrunde:

- Der Arbeitsrahmen, die wesentlichen inhaltlichen Diskussionsfelder sowie die Struktur sind durch Beschlüsse der politischen Gremien vorgegeben und durch entsprechen-de Beschlüsse legitimiert.
- Bei der Kommission handelt es sich um kein Beschlussorgan im Sinne der Gemeinde-ordnung. Die Kommission erarbeitet Planungs- und Handlungsempfehlungen für die kommunalpolitischen Gremien.
- Die Kommission tagt grundsätzlich nicht-öffentlich. Die Mitglieder sind zur vertraulichen Handhabung der zugänglichen Informationen im Sinne der Gemeindeordnung verpflichtet, soweit die Beratungen der kommunalpolitischen Gremien nicht bereits öffentlich getagt haben.

Organisation und Zeitrahmen

Die Sitzungen der Kommission für nachhaltige Mobilität finden nach Bedarf, in der Regel etwa 2x pro Jahr, statt. Sitzungstag ist jeweils dienstags, ab 19 Uhr im Rathausneubau. Der Zeitrahmen beträgt ca. 1,5- 2 Stunden.

Die Vor- und Nachbereitung der Sitzungen übernimmt das Stadtplanungsamt. Die Erstellung der Tagesordnung und die Einladungen erfolgt durch die Geschäftsstelle Gemeinderat. Die Sitzungsergebnisse werden für alle Beteiligten protokolliert.

Weiteres Vorgehen

Nach der Billigung der personellen Besetzung sowie der Verabschiedung der Geschäftsordnung soll die Kommission im Frühjahr 2017 ihre Arbeit aufnehmen. Die nächsten Tätigkeitsfelder liegen in der Begleitung des Projektes „regionaler Mobilitätspunkt Leonberg“ sowie in der weiteren Umsetzung des Radverkehrs-/ Mobilitätskonzeptes.

Alternativen zum Beschlussvorschlag

Die Radwegekommission wird in der seitherigen Form beibehalten

Klaus Brenner Bürgermeister	Dr. Ulrich Vonderheid Erster Bürgermeister	Bernhard Schuler Oberbürgermeister

Anlage/n
Keine