

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
01	12.05.2015	Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung IV	<p>Nach Prüfung der entsprechenden Unterlagen können wir zu den vorgesehenen Lärmreduzierungsmaßnahmen Folgendes mitteilen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Geschwindigkeitsreduzierung <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ziff.4.3.1 L 1113 (Karlstraße, Turmstraße) Tempo 30 (tags und nachts) zwischen Christofstraße 2 und Seitenstraße 2 ➤ Ziff.4.3.2 L 1115 (Löchgauer Straße) Tempo 30 (nachts) zwischen Einmündung Schäuberstraße und Einmündung Marienstraße ➤ Ziff.4.3.3 L 1115 (Hessigheimer Straße, Ottmarsheimer Straße) Tempo 30 (nachts) zwischen Neckarstraße 45 und Ottmarsheimer Straße 25 <p>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. Diese kommen unabhängig vom Gebietstyp ab folgenden Werten der RLS-90 in Betracht: 70 dB(A) / tags und 60 dB(A) / nachts - in Gewerbegebieten mit</p>	<p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung stellen die Lärmschutz-Richtlinien StV eine Orientierungshilfe zur Beurteilung der Lärmbelastung dar. Die aus den Lärmschutz-Richtlinien StV abgeleiteten Orientierungswerte des Kooperationserlass Lärmaktionsplanung von 70/60 dB(A) tags/nachts, bei denen das Risiko gesundheitlicher Gefährdungen unzwei-</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>Zuschlag von 5 dB(A). Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen obliegen innerhalb der genannten Bereiche grundsätzlich der Straßenverkehrsbehörde, d.h. vorliegend dem Landratsamt Ludwigsburg. Darüber hinaus ist für verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Lärmschutzgründen auf allen Straßen die Zustimmung des Regierungspräsidiums erforderlich.</p>	<p>felhaft besteht, sind vor dem Hintergrund der Zielsetzung der UmgebungslärmRL „schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen, oder sie zu mindern“ als Obergrenze anzusehen. Die Lärmaktions- und Lärmminderungsplanung der Stadt Besigheim orientiert sich an den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung, wonach Lärmpegel von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts nach Möglichkeit vermieden werden sollten, um lärmbedingte gesundheitliche Risiken zu vermeiden. Anzuführen ist auch, dass sich die Lärmschutz-Richtlinien StV explizit an die Grundsätze des baulichen Lärmschutzes an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) anlehnen. So geht u. a. aus der Fußnote zu den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien StV hervor, dass diese den Beurteilungspegeln für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen entsprechen. Seit Bekanntmachung der</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
				<p>Lärmschutz-Richtlinien StV 2007 wurden die Auslösewerte der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um jeweils 3 dB(A), sowie für Wohn- und Mischgebiete an Landesstraßen in Baden-Württemberg per Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 22.01.2016 nochmals um 2 dB(A) abgesenkt, ohne dass eine entsprechende Anpassung der Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien StV erfolgt wäre.</p> <p>Bereits in einem Schreiben vom 29.07.2014 an die VerkehrsministerInnen der Länder unterstrich das damalige Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg das Erfordernis und die Sinnhaftigkeit einer Wiederangleichung der Lärmschutz-Richtlinien StV an die Auslösewerte der Lärmsanierung, um einen „besseren Lärmschutz der AnwohnerInnen“ zu erreichen und den Kommunen entsprechende Handlungsmöglichkeiten für eine erleichterte Umsetzung ihrer Lärmaktionspläne einzu-</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>Für verkehrsrechtliche Maßnahmen sind nicht - wie vorliegend - die Ergebnisse der VBUS-Berechnung, sondern Berechnungen nach RLS-90 zugrunde zu legen. Die nach VBUS ermittelten Pegelwerte tagsüber an Gebäuden sind bei Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen durch einen Abschlag von 1 dB(A) in den Wert nach RLS-90 umzurechnen. Nach cursorischer Prüfung der vorliegenden Unterlagen erscheint die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen bei den genannten Maßnahmen Ziff. 4.3.1 L 1113, Ziff. 4.3.2 L 115 und Ziff. 4.3.3 L 1115 grundsätzlich möglich, weil es in Bereichen der Karlstraße, Turmstraße, Löchgauer Straße zu punktuellen Überschreitungen kommt. Allerdings sind für die Festlegung der räumlichen Ausdehnung der anzuordnenden Maßnahmen anliegerscharfe Berechnungen erforderlich. Hierfür ist zu gegebener Zeit neben dem vorliegenden Lageplan die vorliegende tabellarische Übersicht nach RLS -90 "umzurechnen".</p>	<p>räumen.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Ermittlung der RLS-90-Werte ist nach dem pauschalierten Verfahren des Kooperationserlasses erfolgt.</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>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).</p>	<p>Die Lärmschutz-Richtlinien-StV haben für die kommunale Lärmaktionsplanung lediglich orientierenden Charakter. Es ist jedoch als gesichert anzusehen, dass die mit der Anordnung von Tempo 30 einhergehende Pegelminderung das 3 dB(A)-Kriterium i.V.m. Fußnote 10 der Lärmschutz-Richtlinien StV sicher erfüllt.</p> <p>Aus fachlicher Sicht ist weiter zu betonen, dass der als Wahrnehmbarkeitsschwelle im Lautstärkeempfinden zweier Einzelereignisse angesehene Unterschied von 3 dB(A), der hinter der Formulierung der Lärmschutz-Richtlinien-StV vermutet werden darf, nicht unmittelbar auf Mittelungs- und Beurteilungspegel übertragbar ist. Zahlreiche empirische Untersuchungen belegen, dass auch Pegeländerungen, die weniger als 3 dB(A) betragen, seitens der betroffenen Anwohner gut wahrgenommen werden.</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>Zur genaueren Prüfung vor der endgültigen Zustimmung wird noch eine ergänzende Stellungnahme zu folgenden Aspekten benötigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Bewertung von Verdrängungseffekten aufgrund von Verkehrsbeschränkungen ➤ Bewertung von Auswirkungen in Bezug auf die Luftreinhaltung ➤ Bewertung der Bedeutung der Straße hinsichtlich <ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV • des Aufwandes zur Anpassung von Lichtsignalanlagen, 	<p>Ausweichverkehre sind aufgrund der Netzstruktur (nicht gegebene (L 1115) oder ausreichend unattraktive (L 1113, Christofstraße) Alternativstrecken) nicht in kritischem Ausmaß zu erwarten.</p> <p>Anhaltspunkte, nach denen sich die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkungen negativ auf die Luftsituation auswirken könnten, liegen nicht vor. Diese Auffassung wird ebenso von der unteren Straßenverkehrsbehörde geteilt.</p> <p>In allen Streckenabschnitten, für die T 30 aus Lärmschutzgründen vorgesehen ist, befinden sich eine oder mehrere Bushaltestellen. Auch kann angenommen werden, dass Linienbusse bei den innerörtlichen Straßen- und Ver-</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>➤ Problemen in Bezug auf die Akzeptanz der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer zu erwarten sind und mit welchen Maßnahmen diesen begegnet werden könnte.</p> <p>Hinweis: Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sollen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden angeordnet werden und sind kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche und andere Maßnahmen. Daher sind vorrangig aktive (z.B.</p>	<p>kehrsverhältnissen ohnehin nur selten über längere Abschnitte die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erreichen. Die Fahrt- und Reisezeitverluste durch Maßnahmen des LAP werden als geringfügig erachtet.</p> <p>Verkehrsrechtliche Anordnungen sind vom Verkehrsteilnehmer zu befolgen, die Einhaltung ggf. durch entsprechende Überwachung mit modernen Anlagen zu gewährleisten. Auch appellierende Dialogdisplays können helfen, das Geschwindigkeitsniveau zu mindern.</p> <p>Kenntnisnahme. Nach kursorischer Einschätzung kämen aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden angesichts der dort gegebenen Bedingungen in Bezug auf Platz- und Erschließungsverhältnisse insbesondere</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>Lärmschutzwände/-wälle, Belagsmaßnahmen) und passive Maßnahmen (z.B. Schallschutzfenster) zum Schallschutz anzustreben.</p> <p>2. Passiver Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ziff.4.3.4 Hauptstraße <p>Die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen Straßen richtet sich vorliegend nach den Bestimmungen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG).</p> <p>Ein entsprechendes Antragsverfahren ist nach Ziff.3.1.6 i.V.m. Ziff.7.3 der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes für den Kommunalen Straßenbau (VwV-LGVFG KStB) vom 20. Dezember 2013 über Abteilung 4/Referat 42 beim Regierungspräsidium Stuttgart einzuleiten.</p>	<p>im Bereich der Ottmarsheimer Straße in Betracht. Als eher kritisch wird die städtebauliche Wirkung einer (beidseitigen) Lärmschutzwand erachtet. Eine Fahrbahndeckensanierung unter Einsatz eines auch bei niedrigem Geschwindigkeitsniveau schalltechnisch günstigen Belags wird daher als zielführender erachtet (vgl. 3.).</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>3. Fahrbahndeckensanierung ➤ Ziff.4.3.6 B 27, L 1113, L1115</p> <p>In der Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Stuttgart liegen Erhaltungsmaßnahmen an der Bundesstraße B 27 (Gottlob-Müller-Straße, Hauptstraße) sowie den Landesstraßen L 1113 (Karlstraße, Ingersheimer Straße, Husarenhof) und L 1115 (Löchgauer Straße, Ottmarsheimer Straße). Maßgeblich für die Entscheidung zur Durchführung von Erhaltungsmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen sind die Ergebnisse der standardisierten Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) sowie die daraus abgeleitete Priorisierung. Nach der Zustandserfassung für die Bundesstraßen aus dem Jahr 2011 ergibt sich kein aktueller Erhaltungsbedarf für die B 27 im Zuge der Ortsdurchfahrt Besigheim. Die Fahrbahn der L 1113 wurde erst jüngst saniert, der in der Zustandserfassung für die Landesstraßen aus dem Jahr 2012 noch ausgewiesene Erhaltungsabschnitt wurde abgearbeitet. Für die L 1115 (Löchgauer Straße) wird im Bereich der Einmündung Luisenstraße ein Erhaltungsabschnitt mit mittlerer Priorität (landesweiter Rang Nr. 326) angegeben. Eine Erhaltungsmaßnahme ist somit</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden von Anwohnern der Ottmarsheimer Straße (L 1115) wiederholt Einwendungen hinsichtlich des schlechten Fahrbahnzustandes in diesem Bereich eingebracht. Moniert wurden insbesondere schadhafte oder abgesenkte Fahrbahn- und Schachtbereiche und die damit einhergehenden, immens störenden und nachts zu Aufwachreaktionen führenden Geräuschspitzen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund wird um eine Überprüfung der Ergebnisse der standardisierten Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) gebeten.</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>zumindest mittelfristig möglich. Für die weiteren Abschnitte der L 1115 in der Ortsdurchfahrt Besigheim besteht nach der ZEB im landesweiten Vergleich kein aktueller Erhaltungsbedarf.</p> <p>Grundsätzlich kommen bei Erhaltungsmaßnahmen Asphaltbetone oder Splittmastixasphalte als lärmmindernde Beläge mit einem DStrO-Wert von - 2 dB(A) zum Einsatz.</p>	
	29.01.2016	Landratsamt Ludwigsburg, Fachbereich Verkehr	<p>Die Stadt Besigheim hat die Lärmaktionsplanung aufgenommen. Der Entwurf des Lärmaktionsplanes wurde uns zur Prüfung der beabsichtigten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen vorgelegt.</p> <p>Die erforderlichen ergänzenden Angaben für die Bewertung der Lärmsituation wurden dem Landratsamt am 03.11.2015 und 21.12.2015 zur Verfügung gestellt. Mit der Berechnung nach RLS-90 wurden die Lärmwerte für alle Geschosse der einzelnen Gebäude aufgeführt, die oberhalb der Auslösewerte liegen. Im Umkehrschluss dürften damit Geschosse, die nicht aufgeführt wurden, unterhalb der Auslösewerte liegen.</p>	

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>Die Aufstellung der LAP erfolgt aufgrund von § 47 d BImSchG. Diese stellt keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärmminde- rungsmaßnahmen dar. Die Maßnahmen können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan auf- genommen wurden.</p> <p>Ziel des Anhörungsverfahrens ist daher die Prüfung, ob und welche vorgeschlagenen Maßnahmen über die Lärmaktionsplanung umgesetzt werden können. Damit erhalten die Kommunen die Möglichkeit, ihre Planung auf die durchführbaren Maßnahmen entsprechend an- zupassen. Dies entspricht dem Vorgehen aller Planungs- verfahren.</p> <p>Für die Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maß- nahmen (z.B. Tempo 30) müssen die Voraussetzungen des § 45 Absatz 9 Straßenverkehrsordnung (StVO) vor- liegen. Das bedeutet, dass das „Vorliegen einer Gefah- renlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchti- gung (...) erheblich übersteigt“ für die Anordnung ent- sprechender Maßnahmen festgestellt werden muss. In Anwendung der geltenden Richtlinien kommen stra-</p>	<p>Der Lärmaktionsplan konkretisiert das Vor- liegen einer besonderen Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO unter Berufung auf aktuelle Erkenntnisse der Lärmwirkungsfor- schung auf Lärmpegel von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts und strebt mit den vorgese- henen Maßnahmen die Unterschreitung dieser Pegel an.</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>ßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen unter Berücksichtigung eines bereits vorhandenen Lärmschutzes insbesondere ab folgenden Werten in Betracht: 70 dB(A) zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr (tags) 60 dB(A) zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr (nachts) Liegen die ermittelten Lärmpegel für eine große Zahl von Betroffenen über den genannten Werten, so ver-dichtet sich das Ermessen der Behörde zum Einschrei-ten.</p> <p>Unabhängig davon können auch unterhalb der genann-ten Werte straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen um-gesetzt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Be-rücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden kann.</p> <p>Die Zumutbarkeit von Verkehrslärm, der von Anliegern einer Bundes-, Landes- oder Kreisstraße aufgrund der Widmung ertragen werden muss, ist anders zu bewer-ten, als beispielsweise der Verkehrslärm in einer Wohn-straße (BVerwG, NJW 1986, 2655; OVG Münster, Urteil vom 01.06.2005 – 8 A 2350/04). Dies ist vorliegend der</p>	<p>Die Lärmschutz-Richtlinien StV haben im Rahmen der kommunalen Lärmaktionspla-nung lediglich orientierenden Charakter. Es wird die Auffassung vertreten, dass die dort genannten Richtwerte von 70/60 dB(A) tags/nachts angesichts der Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung über lärmbedingte Gesundheitsbeeinträchtigungen kein ausrei-chendes Schutzniveau für die betroffenen Anwohner darstellen.</p> <p>Die Zielsetzung der Lärmaktionsplanung, Lärmbelastungen von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts nach Möglichkeit zu verhin-dern, reduziert das Einschreitensermessen der Straßenverkehrsbehörde entsprechend.</p> <p>Die Grenze der zumutbaren Verkehrslärmbe-lastung ist nicht durch exakte Grenzwerte festgelegt. Weder die Richtwerte der Lärm-schutz-Richtlinien-StV noch die Grenzwerte der 16. BImSchV können hierzu unmittelbar herangezogen werden. Gleichwohl können</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>Fall.</p> <p>Das bedeutet, dass der durch Lärm Betroffene keinen Anspruch darauf hat, dass eine bestimmte Maßnahme umgesetzt wird. Vielmehr besteht ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung.</p> <p>Bei der Entscheidung müssen dabei sowohl die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer gewürdigt, als auch die Interessen anderer Anlieger berücksichtigt werden, ihrerseits von übermäßigem Lärm verschont zu bleiben, der als mögliche Folge verkehrsberuhigender Maßnahmen durch Verlagerung des Ver-</p>	<p>die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV „im Anwendungsbereich des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO als Orientierungspunkte für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze, deren Überschreitung die Behörde zu Maßnahmen ermächtigt, herangezogen werden. Denn die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung bringen ganz allgemein die Wertung des Normgebers zum Ausdruck, von welcher Schwelle an eine nicht mehr hinzunehmende Beeinträchtigung der jeweiligen Gebietsfunktion, zumindest auch dem Wohnen zu dienen, anzunehmen ist“ (VGH München, Urteil v. 12.04.2016 – 11 B 15.2180).</p> <p>Zustimmung. Verkehrsverlagerungen in bislang „unbelastete“ Wohnbereiche sind durch die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht in kritischem Maße zu erwarten. Die Belange des Straßenverkehrs und der motorisierten Verkehrsteilnehmer werden nicht in unzu-</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>kehrs eintreten kann. Darüber hinaus ist bei der Prüfung auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit sowie auf das Vorhandensein bzw. das Fehlen einer Lärmvorbelastung abzustellen.</p> <p>Maßgeblich sind dabei auch die Besonderheiten des Einzelfalls. Von Bedeutung für die Bewertung der Zumutbarkeit von Lärm ist dabei insbesondere, ob der ihn auslösende Verkehr die betroffenen Straßen funktionsgerecht oder funktionswidrig in Anspruch nimmt. Darüber hinaus dürfen verkehrsrechtliche Maßnahmen nicht zu einer Beschränkung der Widmung führen (sog. Vorbehalt des Straßenrechts).</p> <p>Die Verkehrsbelastung im Landkreis Ludwigsburg ist aufgrund der Verdichtung grundsätzlich höher als in anderen Regionen außerhalb der Ballungszentren. Die Straßenverkehrszählung des Landes aus dem Jahr 2010 ergab, dass die Verkehrsbelastung im Landkreis Ludwigsburg weit über dem Landesdurchschnitt liegt. Diese Gegebenheiten sind bei der Bewertung der Ortsüblichkeit zu berücksichtigen.</p>	<p>mutbarer Weise beeinträchtigt, die der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer gar gestärkt.</p> <p>Kenntnisnahme. Gleichwohl sollte eine regional hohe Verkehrsbelastung nicht dazu führen, dass den Belangen des motorisierten Verkehrs ein erhöhtes Gewicht im Vergleich zu den Belangen der Wohnbevölkerung (hier Schutz vor gesundheitsgefährdendem Umgebungslärm) eingeräumt wird.</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>Im Wege der Abwägung muss darüber hinaus bewertet werden, ob verkehrsregelnde Maßnahmen im Hinblick auf die damit verbundenen Nachteile, wie beispielsweise die Leistungsfähigkeit des Streckenabschnittes (u.a. ÖPNV) oder die Luftreinhaltung umgesetzt werden können.</p> <p>Für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist die Straßenverkehrsbehörde, Landratsamt Ludwigsburg, zuständig. Die Anordnung zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen bedarf der Zustimmung des Regierungspräsidiums Stuttgart.</p> <p>Soweit im Stadtgebiet Belagssanierungen durchgeführt werden sollen, ist die Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärmindernden Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 17.07.2015 (Az. 2-3945.40/90) zu beachten. Eine Fahrbahndeckensanierung kann bereits zu einer deutlichen Lärminderung führen. In diesem Fall muss eine erneute Lärmbewertung erfolgen. Gegebenenfalls bereits umgesetzte verkehrsrechtliche Regelungen aus Lärm-</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>gründen müssen erneut geprüft werden.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung der Stadt Besigheim sieht folgende Maßnahmen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • L 1113 zwischen Christofstr. 2 und Seitenstr. 2: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h • L 1115 zwischen Schäuberstraße und Einmündung Marienstraße: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts • L 1115 zwischen Neckarstr. 45 und Ottmarsheimer Str. 25: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts • Hauptstraße: Passiver Lärmschutz, da bereits geschwindigkeitsreduzierter Bereich <p><u>Beurteilung der Lärmsituation:</u></p> <p>In den Hauptverkehrsstraßen wurden für insgesamt 157 Gebäude Lärmwerte im Bereich der Auslösewerte ermittelt. Für den Tageszeitraum ergeben sich für 17 Gebäude Lärmwerte ab 70 dB(A). Davon entfallen acht Gebäude auf den Bereich der Hauptstraße. Für den Nachtzeitraum liegen für 33 Gebäude die Lärmwerte ab</p>	

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>60 dB(A). Davon entfallen 15 Gebäude auf die Hauptstraße. Diese Bereiche liegen im vordringlichen Handlungsbedarf. Die Auswertung der Betroffenen nach VBEB ergibt für Besigheim gesamt für den Tagzeitraum insgesamt 21 Personen, die Pegeln über 70 dB(A) und für den Nachtzeitraum 29 Personen, die Pegeln über 60 dB(A) ausgesetzt sind. Da sich aufgrund der Berechnung nach nationalem Recht (RLS-90) Verschiebungen bei der Betroffenheit ergeben können, wird bei der Bewertung auf die gemeldeten Bewohner zurückgegriffen. Da es sich bei den Bewohnern um Gesamtzahlen handelt, weil eine stockwerksbezogene Erhebung nicht möglich ist, handelt es sich bei den ermittelten Betroffenenanzahlen jeweils um Maximalzahlen.</p> <p>Lichtsignalanlagen, die bei der Berechnung berücksichtigt werden müssen, wurden entsprechend der Signalzeiten bei der Berechnung berücksichtigt. Fußgänger-signalanlagen finden keinen Eingang in die Berechnung.</p> <p>Auf Basis der vorliegenden Lärmberechnung können wir folgende Einschätzung und Hinweise zu den einzelnen Maßnahmen in unserem Zuständigkeitsbereich geben:</p>	

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>L 1113 zwischen Christofstr. 2 und Seitenstr. 2: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h</p> <p>Im berechneten Bereich wurden tagsüber für vier Gebäude jeweils im Erdgeschoss Lärmwerte von bis zu 71 dB(A) ermittelt. Im Gebäude Karlstraße 4 befindet sich im Erdgeschoss ein Gewerbe (Puppenstube), so dass hier wohl nicht gewohnt wird. Betroffen wären damit maximal 10 Bewohner.</p> <p>Nachts werden an fünf Gebäuden wiederum im Erdgeschoss Lärmwerte von bis zu 61 dB(A) ermittelt. Zur Karlstr. 4 s. o. Betroffen wären maximal 14 Personen.</p> <p>Die Lärmwerte der anderen Gebäude liegen im Auslösebereich. In der Karlstraße liegen die ermittelten Auslösewerte näher bei den Handlungswerten. In der Turmstraße liegen die Werte im unteren Bereich der Auslösewerte.</p> <p>Für die L 1113 wurde die Verkehrsbelastung zwischen täglich 5.100 (westlich der K 1619) bis zu 12.150 Kraftfahrzeugen (Auf dem Kies) angegeben. Der ermittelte Lkw-Anteil liegt zwischen 1,3 bis 2,8%. Für den Bereich der L 1113 zwischen Christofstraße und Seitenstraße wird eine Verkehrsbelastung zwischen 6.150 bis 7.100</p>	<p>Ablehnung.</p> <p>Der Lärmaktionsplan der Stadt Besigheim verfolgt aufgrund aktueller Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung das Ziel, Lärmpegel über 65 dB(A) tags bzw. über 55 dB(A) nachts nach Möglichkeit zu vermeiden, um lärmbedingte gesundheitliche Risiken bei den betroffenen Anwohnern zu minimieren.</p> <p>Dieser Zielsetzung trägt die Abwägung der unteren Verkehrsbehörde durch das Abstellen auf Lärmpegel von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts als „Handlungswerte“ nicht ausreichend Rechnung.</p> <p>Die widmungsgemäße Funktion und Nutzung der L 1113 wird durch die vorgesehenen Maßnahmen nicht unangemessen eingeschränkt.</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>Fahrzeugen pro Tag angegeben. Bei der Landesstraße handelt es sich um eine klassifizierte Straße, die nach ihrer Widmung dazu bestimmt ist, den örtlichen und überörtlichen Verkehr aufzunehmen.</p> <p>Sie besitzt damit eine Bündelungsfunktion zugunsten untergeordneter Straßen. Die Verkehrsbelastung liegt im kreisweiten Vergleich deutlich unter dem Durchschnitt von 9.796 Fahrzeugen pro Tag (Straßenverkehrszählung des Bundes 2010).</p> <p>Anhaltspunkte, dass die Straße funktionswidrig vom Kraftfahrzeugverkehr in Anspruch genommen wird, liegen nicht vor. Eine Geschwindigkeitsregelung auf der Grundlage der Lärmbewertung käme unabhängig davon grundsätzlich nur unmittelbar im Bereich betroffener Gebäude in Betracht. Die betroffenen Gebäude mit den besonders hohen Lärmwerten liegen an der Einmündung Wilhelmstraße sowie in der Kurve der Turmstraße unterhalb der Einmündung Ulrichstraße. Die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten dürften in diesen Bereichen aufgrund des kurvigen Straßenverlaufes bereits heute unter den erlaubten 50 km/h liegen. Auch wenn die weiteren Gebäude entlang der L 1113 über den Aus-</p>	<p>Der vorgesehene Maßnahmenbereich erstreckt sich auf den Abschnitt der L 1113, in dem Lärmbetroffenheiten oberhalb der definierten Zielsetzung des Lärmaktionsplans ermittelt wurden.</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>lösewerten liegen, darf nicht außer Acht gelassen werden, dass die Landesstraße gegenüber dem nachgeordneten Straßennetz eine Bündelungsfunktion besitzt. Im kreisweiten Vergleich handelt es sich vorliegend um eine Lärmbelastung, die für eine Hauptverkehrsstraße im Landkreis Ludwigsburg als ortsüblich einzustufen ist. Im direkten Vergleich mit anderen Ortsdurchfahrten ist die vorliegende Lärmbelastung vergleichsweise geringer. Eine große Zahl Bewohner über den Handlungswerten liegt nicht vor. Darüber hinaus wäre nicht auszuschließen, dass eine Beschränkung der L 1113 in dem beantragten Abschnitt zu Verdrängungsverkehr vor allem in die Christofstraße führen könnte. Ein Ausweichen könnte trotz Rechts-vor-Links-Regelung attraktiv werden, da die Strecke über die Christofstraße darüber hinaus etwa 200 Meter kürzer ist. Obgleich parkende Fahrzeuge vorhanden sind, ist ein Befahren des Straßenabschnittes ohne größere Probleme möglich. Die möglichen Verdrängungsverkehre müssten gutachterlich bewertet werden und stünden einer Geschwindigkeitsbeschränkung unter Umständen entgegen.</p>	<p>Verkehrsverlagerungen in die Christofstraße sind aufgrund der beschriebenen Gegebenheiten nicht in maßgeblichem Umfang zu erwarten. In Betracht käme ein Ausweichen in die Christofstraße nur für den ortseinwärts fahrenden Verkehr. Aufgrund der an vier Einmündungen innerhalb der Tempo 30-Zone zu gewährenden Vorfahrt, dem Vorrang der L 1113 beim Wiedereinbiegen sowie der durch parkende Kfz erschwerten Durchfahrt, ist nicht von einer attraktiven Ausweichroute auszugehen.</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>Aus den genannten Gründen (geringe Betroffenheit, Ortsüblichkeit, evtl. Verkehrsverdrängung) sollte von einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Bereich der L 1113 abgesehen werden.</p> <p><u>L 1115 zwischen Schäuberstraße und Einmündung Marienstraße: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts</u></p> <p>Für den Nachtzeitraum liegen für insgesamt zehn Gebäude in einzelnen Geschossen Lärmwerte von mehr als 60 dB(A) vor. Davon entfallen auf den Bereich zwischen den Einmündungen Schäuberstraße und Freudentaler Straße insgesamt sechs Gebäude mit 21 betroffenen Bewohnern, die in nahezu allen Geschossen Lärmwerten im Handlungsbereich ausgesetzt sind. Eine Bebauung besteht lediglich ortseinwärts fahrend rechts. Im weiteren Verlauf der Löchgauer Straße bis zur Einmündung Marienstraße liegen noch vier Gebäude, an denen in einzelnen Geschossen höhere Lärmwerte berechnet wurden.</p> <p>Bei einem Gebäude handelt es sich um die Kindertageseinrichtung, die nachts im Erdgeschoss nicht bewohnt</p>	<p>Ablehnung. Aus o.a. Gründen wird an der vorgesehenen Tempo 30-Regelung aus Lärm-schutzgründen festgehalten.</p> <p>Der Lärmaktionsplan der Stadt Besigheim verfolgt aufgrund aktueller Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung das Ziel, Lärmpegel über 65 dB(A) tags bzw. über 55 dB(A) nachts nach Möglichkeit zu vermeiden, um lärmbedingte gesundheitliche Risiken bei den betroffenen Anwohnern zu minimieren. Dieser Zielsetzung trägt die Abwägung der unteren Verkehrsbehörde durch das Abstellen auf Lärmpegel von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts als „Handlungswerte“ nicht ausreichend Rechnung.</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>wird. Für die oberen Geschosse liegen die Lärmwerte offenbar deutlich darunter. In den verbleibenden drei Gebäuden sind insgesamt fünf Bewohner betroffen. Das Gebäude Freudentaler Straße 19 verfügt über einen Schallschutzzaun. Ob dieser bei der Erstellung der Planung bereits vorhanden war, ist uns nicht bekannt. Auch die Freudentaler St. 8 ist durch den vorhandenen hohen Holzlattenzaun deutlich von der Straße abgeschirmt. Lediglich das Gebäude Löchgauer Straße 12 ist zur Straße nicht abgeschirmt und weist in beiden Geschossen höhere Werte aus. Auch wenn dort eine Person gemeldet ist, macht das Anwesen derzeit den Eindruck, dass es nicht bewohnt wird.</p> <p>Während die Wohngebäude im oberen Bereich der Löchgauer Straße deutlich zu erkennen sind, wird die Wohnbebauung nach der Einmündung Freudentaler Straße neben der vorhandenen Bepflanzung, den mitunter hohen Mauern und zum Teil vorhandenen Schallschutzwänden deutlich von der Straße abgeschirmt und für den Kraftfahrer kaum wahrnehmbar. Eine große Zahl von Betroffenen ist in diesem Bereich darüber hinaus nicht vorhanden. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten</p>	<p>Die privat errichteten aktiven Schallschutzeinrichtungen wurden im Zuge der Lärmbe-rechnungen ebenso berücksichtigt, wie die der Wohnbebauung gegenüberliegende Stützmauer entlang der Löchgauer Straße, die aufgrund der resultierenden Reflexionen zu einer Erhöhung der Lärmpegel insbesondere in den oberen Geschossen führt.</p> <p>Beeinträchtigung durch Lärm ist nicht erst bei Pegeln über 70/60 dB(A) tags/nachts gegeben. Im Abschnitt des vorgesehenen Maßnahmenbereichs wohnen 77 Menschen in Gebäuden, an denen Lärmpegel im Relevanzbereich der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts ermittelt wurden.</p> <p>Leerstehende Wohngebäude können gleichermaßen ein Hinweis auf eine vor Ort gegebene hohe Lärmbelastung sein.</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>sollte von einer Geschwindigkeitsbeschränkung in diesem Bereich abgesehen werden. Eine solche Geschwindigkeitsbeschränkung wäre dem Kraftfahrer darüber hinaus kaum zu vermitteln.</p> <p>Anders verhält es sich im oberen Bereich der Löchgauer Straße. Auch wenn lediglich eine einseitige Bebauung vorliegt, ist diese für den Kraftfahrer deutlich zu erkennen. Die Gebäude liegen teilweise sehr dicht an der Straße und die Lärmbelastung reicht über alle Geschosse. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich der hohen Lärmwerte zwischen den Einmündungen Schäuberstraße und Freudentaler Straße (Länge ca. 170 Meter) wäre in den Nachtstunden daher denkbar. Erfahrungsgemäß kann der Lärmpegel durch die Geschwindigkeitsbeschränkung um rechnerisch rund 2,5 dB(A) gesenkt werden.</p> <p>Die L 1115 weist im relevanten Abschnitt eine Verkehrsbelastung von 11.250 Kraftfahrzeugen und einem Lkw-Anteil von 4% aus und liegt damit über der durchschnittlichen Verkehrsbelastung im Landkreis Ludwigsburg. Die Schäuberstraße stellt eine wichtige Erschlie-</p>	<p>Kenntnisnahme. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung über einen kurzen Streckenabschnitt von ca. 170 m Länge wird nicht als sinnvoll erachtet. Damit würde eine Unstetigkeit durch unmittelbar aufeinanderfolgende Brems- und Beschleunigungsmanöver erzeugt, mit negativen Folgen bezgl. der Lärm- und Schadstoffemissionen.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>ßungsstraße für die südlich gelegenen Wohngebiete dar. Aus den Verkehrszahlen lässt sich erkennen, dass ungefähr 2.100 Kraftfahrzeuge aus bzw. in die Schäuberstraße einbiegen. In diesem Bereich kommt es daher regelmäßig zu Brems- und Beschleunigungsvorgängen. Auch die etwa 100 Meter entfernte Ortstafel oberhalb der Einmündung Schäuberstraße könnte den Kraftfahrer bereits auf Höhe der letzten Wohngebäude zu Beschleunigungsvorgängen verleiten. Eine weitere Versetzung der Ortstafel ist allerdings aus rechtlichen Gründen nicht möglich.</p> <p>Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist es jedoch fraglich, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zur Nachtzeit in diesem Bereich wirksam durchgesetzt werden könnte. Mit Verdrängungsverkehr dürfte mangels Alternativen voraussichtlich nicht gerechnet werden. Für eine weitere Überprüfung wäre es sinnvoll, dass aktuelle Geschwindigkeitsniveau in diesem Bereich zu ermitteln. Diese Ermittlung kann durch den Landkreis Ludwigsburg durchgeführt werden.</p>	

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>Eine deutlich wirksamere Maßnahme könnte eine Fahr- bahnsanierung sein, die einen größeren Lärmminde- rungseffekt hätte. Da die Lärmsanierungsauslösewerte bei 67 dB(A) tagsüber und 57 dB(A) nachts liegen, sollte geprüft werden, ob für den Straßenabschnitt Sanie- rungsmittel für den Einbau eines lärmarmen Asphalt zu erhalten sind (siehe Erlass des MVI vom 17.07.2015).</p> <p><u>L 1115 zwischen Neckarstr. 45 und Ottmarsheimer Str.</u> <u>25: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts</u> Im Straßenabschnitt nach der Neckarbrücke wurden für drei Gebäude im Erdgeschoss Lärmwerte von 60 und</p>	<p>Zustimmung. Im Januar 2016 ist seitens des Landes Baden-Württemberg darüber hinaus eine erneute Absenkung der Auslösewerte zur Lärmsanierung an Landesstraßen erfolgt (Schreiben MVI, Az. 2-3911.7/47). Die Auslö- sewerte der Lärmsanierung belaufen sich für Wohngebiete nunmehr auf 65/55 dB(A). Ein möglichst zeitnaher Einbau eines schalltech- nisch wirksamen Fahrbahnbelags wird be- fürwortet.</p> <p>Über eine darüber hinausgehende (temporäre) Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h, wie sie im Zuge der Öffentlichkeits- beteiligung aus Verkehrssicherheitsgründen insbesondere im Bereich des Kindergartens mehrfach gefordert wurde, sollte außerhalb des LAP befunden werden.</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>61 dB(A) ermittelt. Betroffen sind maximal neun Bewohner. Die restlichen ermittelten Lärmwerte liegen im unteren Bereich der Auslösewerte. Das Gebäude Ottmarsheimer Straße 5 liegt direkt an der L 1115. Die anderen Gebäude liegen in einem größeren Abstand von der Landesstraße. Ab Ottmarsheimer Straße 11 liegen die Gebäude in einer parallel verlaufenden Sackgasse zur L 1115. Die Gebäude liegen zum Teil unterhalb des Straßenniveaus.</p> <p>Die Verkehrsbelastung der L 1115 (östlich der K 1677) wird in diesem Bereich mit 5.850 Kraftfahrzeugen und einem Lkw-Anteil (> 3,5 to) von 4,6% pro Tag angegeben. Diese liegt deutlich unter dem landkreisweiten Durchschnitt.</p> <p>Im weiteren Verlauf der L 1115 in Richtung Neckarbrücke erhöht sich die Verkehrsbelastung durch die Einmündungen Hessigheimer Straße (K 1677) und Gemrigheimer Straße (K 1623) auf 13.750 Kraftfahrzeuge und einen Lkw-Anteil von 4,1 %.</p> <p>Die beiden Gebäude Im Neusatz 2/1 und 2/2 (insgesamt maximal 3 Personen), die jeweils im Erdgeschoss einen Pegel von 61 dB(A) aufweisen liegen gegenüber der</p>	

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>Einmündung der Gemmrigheimer Straße. Die Gebäude sind teilweise durch höhere Bepflanzung von der Straße abgeschirmt. Der Zugang zu den Gebäuden liegt im verkehrsberuhigten Bereich.</p> <p>Bei der Landesstraße handelt es sich um eine klassifizierte Straße, die nach ihrer Widmung dazu bestimmt ist, den örtlichen und überörtlichen Verkehr aufzunehmen. Sie besitzt damit eine Bündelungsfunktion zugunsten untergeordneter Straßen. Anhaltspunkte, dass die Straße funktionswidrig vom Kraftfahrzeugverkehr in Anspruch genommen wird, liegen nicht vor.</p> <p>Im kreisweiten Vergleich handelt es sich vorliegend um eine Lärmbelastung, die für eine Hauptverkehrsstraße im Landkreis Ludwigsburg als ortsüblich einzustufen ist. Im direkten Vergleich mit anderen Hauptverkehrsstraßen ist die vorliegende Lärmbelastung vergleichsweise geringer. Eine große Zahl Bewohner über den Handlungswerten liegt nicht vor.</p>	<p>Die widmungsgemäße Funktion und Nutzung der L 1115 wird durch die vorgesehenen Maßnahmen nicht unangemessen eingeschränkt.</p> <p>Der Lärmaktionsplan der Stadt Besigheim verfolgt aufgrund aktueller Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung das Ziel, Lärmpegel über 65 dB(A) tags bzw. über 55 dB(A) nachts nach Möglichkeit zu vermeiden, um lärmbedingte gesundheitliche Risiken bei den betroffenen Anwohnern zu minimieren. Entlang der Ottmarsheimer Straße wohnen annähernd 120 Menschen in Gebäuden, bei denen im Zeitbereich nachts Beurteilungspegel von 55 dB(A) und mehr ermittelt wurden.</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>Von verkehrsrechtlichen Maßnahmen sollte daher abgesehen werden. Unabhängig davon könnte geprüft werden, ob aktive Schallschutzmaßnahmen entlang der vorhandenen Böschungen möglich werden. Bei den Gebäuden im Neusatz 2/1 und 2/2 könnte geprüft werden, ob ein Schallschutzzaun angebracht werden kann.</p> <p>Abwägungskriterien für die Prüfung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmgründen: Trotz erheblichen Lärmbeeinträchtigungen kann von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile gerechtfertigt erscheint. Zu diesen Nachteilen zählen insbesondere Gründe der Leistungsfähig-</p>	<p>Kenntnisnahme. Aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden entlang der vorhandenen Böschungen werden städtebaulich eher kritisch erachtet. In Anbetracht des im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung häufig monierten schlechten Fahrbahndeckenzustandes sowie der kürzlich erfolgten Absenkung der Auslösewerte zur Lärmsanierung an Landesstraßen (Schreiben des MVI vom 22.01.2016, Az.2-3911.7/47), wird eine möglichst zeitnahe Fahrbahndeckensanierung mit dem Einbau eines schalltechnisch wirksamen Fahrbahnbelags befürwortet.</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>keit (auch im Hinblick auf den ÖPNV), Gründe der Luftreinhaltung oder Verdrängungsverkehre. Im Zusammenhang mit der Luftreinhaltung liegen aktuell keine Anhaltspunkte vor, dass sich eine mögliche Geschwindigkeitsbeschränkung im Stadtbereich Besigheim unter Umständen ungünstig auf die Luftsituation auswirken könnte.</p> <p>Eventuell entstehende Verdrängungsverkehre wurden bei der einzelnen Maßnahme behandelt.</p> <p>Bei der Leistungsfähigkeit einer Strecke ist zu beachten, dass grundsätzlich mehr Fahrzeuge einen Streckenabschnitt mit 50 km/h passieren können als mit einer verringerten Geschwindigkeit von 30 km/h. Dabei gilt, je länger der Streckenabschnitt wird, umso eher kann sich ein Rückstau bilden. Vorliegend käme lediglich ein kürzerer Abschnitt im Bereich der L 1115 (Löchgauer Straße) in Frage, der zu keinen erheblichen Leistungseinbußen in der Zeit zwischen 22 Uhr und 6 Uhr führen dürfte.</p>	<p>Zustimmung.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Gefahr von Verdrängungsverkehren wird als gering eingeschätzt.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit einer Strecke wird innerorts maßgeblich durch die relevanten Knotenpunkte bestimmt. Im Streckenverlauf hat Tempo 30 keine negativen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit.</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>Die Leistungsfähigkeitsbeurteilung der zu untersuchen- den Straßenabschnitte im Zusammenhang mit dem Buslinienverkehr müsste in der Gesamtbetrachtung erfolgen. Dafür wird es erforderlich unter anderem auch Lärmaktionsplanungen anderer Kommunen in die Be- wertung einzubeziehen, da der einzelne Linienverlauf gegebenenfalls zahlreiche Kommunen betrifft. Mögliche bereits vorhandene Busbeschleunigungen würden bei der Bewertung ebenfalls berücksichtigt. Vorliegend wäre der Buslinienverkehr im Bereich der L 1115 (Löch- gauer Straße) betroffen. Erfahrungsgemäß führt jedoch eine nächtliche Beschränkung in einem kurzen Ab- schnitt nicht zu erheblichen Fahrzeiteinbußen.</p> <p>Gegebenenfalls könnte auch Tempo 40 ein geeignetes Mittel sein, die Lärmbetroffenheit zu verringern. Diese Tempo-40-Bereiche können darüber hinaus grundsätz- lich größer gefasst werden. Zum einen ist der Eingriff in den Verkehr etwas geringer. Vor allem aber kann mit Tempo 40 vielerorts eine Verstetigung des Verkehrs erreicht werden. Gerade die Verstetigung des Verkehrs trägt nach den aktuellen Erkenntnissen dazu bei, sowohl</p>	<p>Kenntnisnahme. Angesichts der innerörtli- chen Verkehrs- und Haltestellensituation ist davon auszugehen, dass Linienbusse nur selten und nur über kurze Streckenabschnit- te 50 km/h erreichen.</p> <p>Eine überörtliche Gesamtbetrachtung unter Einbeziehung realer Verlustzeiten durch er- forderliche Lärminderungsmaßnahmen ent- lang der in Lärmaktionsplänen einbezogenen Hauptverkehrsstraßen wird für sinnvoll er- achtet.</p> <p>Mit Tempo 40 geht im Vergleich zu Tem- po 30 eine deutlich geringere Lärmminde- rungswirkung einher.</p> <p>Die anzustrebende Verstetigung des Ver- kehrsflusses ist mit Tempo 30 ebenfalls ge- währleistet. Als problematisch hinsichtlich der Nachvollziehbarkeit beim Verkehrsteil-</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>die Lärmsituation wie auch die Luftbelastung zu verbessern. Dadurch kann sich – trotz der geringeren rechnerischen Reduzierung der Lärmwerte – eine wirksame Verbesserung der Situation für die Anwohner ergeben. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass die geringere Reduzierung der ansonsten innerorts üblichen Geschwindigkeit von 50 auf 40 km/h eine größere Akzeptanz beim Kraftfahrer findet und somit auch bei längeren geschwindigkeitsreduzierten Abschnitten eingehalten wird. Die Bildung von Verdrängungsverkehren wird eher vermieden.</p> <p>Passive Lärmschutzmaßnahmen, z.B. der Einbau von Schallschutzfenstern, führt für die Betroffenen bei geschlossenen Fenstern zu einer wirksamen und spürbaren Entlastung in einer Größenordnung, die durch verkehrsrechtliche Maßnahmen nicht zu erreichen ist. Wir empfehlen daher in allen Bereichen den Einbau von Lärmschutzfenstern zu prüfen.</p> <p>Eine Sanierung der Fahrbahnoberflächen, unter Berücksichtigung der neueren Empfehlungen, bringt für die betroffenen Anwohner den höchsten Nutzen, da dadurch die Fahrgeräusche stark verringert werden.</p>	<p>nehmer würde darüber hinaus die Vielzahl verschiedener Geschwindigkeitsbeschränkungen (50, 40, 30, 20 km/h) erachtet.</p> <p>Jedoch steht zu befürchten, dass die Abnahme der realen Fahrgeschwindigkeiten bei einer Anordnung von 40 km/h gering ausfallen und damit kaum eine Lärminderungswirkung einhergehen würde.</p> <p>Zustimmung.</p> <p>Eine Fahrbahnsanierung unter Berücksichtigung der Ministeriums-Empfehlungen stellt eine grundsätzlich begrüßenswerte Maßnahme dar. Ein grundsätzlicher Vorzug bauli-</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>Eine solche Maßnahme ist verkehrsrechtlichen Maßnahmen grundsätzlich vorzuziehen.</p>	<p>cher Maßnahmen gegenüber verkehrsrechtlichen Maßnahmen wird bei ganzheitlicher Betrachtung angesichts der vielfältigen positiven Aspekte eines niedrigeren innerstädtischen Geschwindigkeitsniveaus (wirksame, kostengünstige und schnell realisierbare Lärminderung, Verstetigung des Verkehrsflusses, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Unfallzahlen) nicht geteilt.</p>
	29.01.2016	Landratsamt Ludwigsburg, Fachbereich Immissionschutz	<p>Die Schalltechnische Untersuchung zum Lärmaktionsplan (Projektnummer 5420) des Büros BS Ingenieure vom 24.02.2015 wurde in fachlicher Hinsicht geprüft. Die berücksichtigten Eingangsdaten, die Vorgehensweise sowie die Ergebnisse sind plausibel.</p> <p>Die Untersuchung hat ergeben, dass die Handlungswerte sowie die Auslösewerte an einigen Gebäuden entlang der Hauptverkehrsstraßen überschritten werden. Es wurde ermittelt, dass von Überschreitungen der Handlungswerte von 70 dB(A) im Beurteilungszeitraum DEN 21 Personen betroffen sind. Für den Beurteilungszeitraum Nacht wurden Überschreitungen des Handlungswerts von 60 dB(A) bei 29 Personen festgestellt.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan der Stadt Besigheim definiert aufgrund aktueller Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung Lärmpegel über 65 dB(A) tags bzw. über 55 dB(A) nachts zu „Handlungswerten“, die nach Möglichkeit zu unterschreiten sind, um lärmbedingte gesundheitliche Risiken bei den betroffenen Anwohnern zu minimieren.</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>Von Überschreitungen der Auslösewerte von 65 dB(A) bzw. und 55 dB(A) sind zusätzlich 153 und 174 Personen betroffen.</p> <p>Als konkrete Maßnahmen werden in drei Bereichen Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30), an einer Stelle passive Schallschutzmaßnahmen sowie eine Optimierung der Lichtsignalsteuerung im Bereich der B 27 vorgeschlagen. Die bisherigen Überlegungen zur Durchführung von Maßnahmen können unsererseits überwiegend nachvollzogen werden, wobei die Abwägungspunkte der Straßenverkehrsverwaltung hier zu beachten sind. In der Untersuchung sind keine Berechnungen bzw. Informationen enthalten, wie sich die Umsetzung der geplanten Maßnahmen auf die Zahl der Betroffenen auswirkt. Wir regen an, die Entlastungswirkung der Maßnahmen im Rahmen des Lärmaktionsplans zu berechnen und darzustellen, um deren Nutzen besser quantifizieren zu können.</p>	<p>Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h resultiert in ca. 2,5 dB(A) geringeren Mittelungspegeln, womit in den betroffenen Abschnitten kaum Betroffenheiten oberhalb von 70/60 dB(A) verblieben. Die insbesondere nachts problematischen Spitzenpegel einzelner (Lkw-)Vorbeifahrten reduzieren sich nochmals deutlicher. Weitere Pegelminderungen resultieren aus der mit Tempo 30 einhergehenden Verstetigung des Verkehrsflusses.</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>Bezüglich Geschwindigkeitsabsenkungen weisen wir darauf hin, dass vermieden werden sollte, dass Hauptverkehrsstraßen ihre Attraktivität gegenüber dem untergeordneten Straßennetz verlieren und es zur Benutzung von alternativen Routen in Form von Schleichverkehren kommt. Aufgrund mathematischer bzw. physikalischen Zusammenhänge in der Akustik können Verkehrsverlagerungen von Haupt- auf Nebenstraßen zu deutlichen Pegelerhöhungen in bislang gering belasteten Bereichen führen. Es sollte vermieden werden, dass sich durch Geschwindigkeitsreduzierungen die Zahl der belasteten Menschen im Bereich der nicht untersuchten Straßen deutlich erhöht und das Ziel der Lärmaktionsplanung auf diese Weise ad absurdum geführt werden würde.</p> <p>Der Lärmaktionsplan stellt eine wichtige Informationsquelle für die Steuerung der städtebaulichen Entwicklung dar. Die Ergebnisse sollten im Rahmen der Bauleitplanung dazu genutzt werden, ruhigere, für Wohnnutzung geeignete Flächen zu identifizieren bzw. weniger schutzwürdige Gebiete (wie z.B. Gewerbegebiete) entlang der höher belasteten Verkehrsachsen anzusiedeln.</p>	<p>Zustimmung. Die Gefahr relevanter Ausweichverkehre wird als gering angesehen.</p> <p>Zustimmung. Dennoch sind bestehende Wohngebiete entlang der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen nach Möglichkeit vor gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln zu schützen.</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>Im Bereich von Besigheim ist mit der B 27 eine stark frequentierte Verkehrsachse in Nord-Süd-Richtung vorhanden. Bislang befindet sich entlang dieser Straße nur in wenigen Bereichen Wohnbebauung. Hierdurch wird die Zahl der Personen begrenzt, die von hohen Belastungen betroffen sind. Dieses Prinzip sollte auch im Rahmen der zukünftigen Siedlungsentwicklung weiter verfolgt werden. Wir regen deshalb an auf eine Verdichtung der Wohnbebauung entlang dieser stark befahrenen Straße weitgehend zu verzichten bzw. die Errichtung von Lärmschutzwällen bzw. Wänden vorzusehen, um Wohnbebauung abzuschirmen. Unter Gesichtspunkten des Immissionsschutzes sollte das Ziel verfolgt werden, Fahrverkehre soweit wie möglich im Bereich der B27 zu bündeln.</p>	
	29.01.2016	Landratsamt Ludwigsburg, Fachbereich Straßen	<p>Zum Punkt lärmindernder Asphalt wird auf Folgendes hingewiesen: Damit die Lärminderung funktioniert, sollte beispielsweise keine Unterbrechung der Fahrbahn vorliegen, was in der Ortsdurchfahrt kaum möglich ist (Schächte, Leitungen, Entwässerungssysteme etc.). Das Wiederherstellen des Oberbaus bei Aufgrabungen ist schwierig</p>	<p>Zustimmung. Nach Möglichkeit sollten Einbauten in der Fahrbahn außerhalb der Fahrspuren verlegt werden, um ein Absacken und resultierende Pegelspitzen beim Überfahren zu vermeiden.</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>und der offenporige Asphalt ist nicht sehr beständig gegen scherende Beanspruchungen (Anfahr-, Brems- und Abbiegeverkehr). Zudem hat dieser Asphalt eine geringere Lebensdauer und sollte etwa alle 5-8 Jahre erneuert werden. Bei dem Pilotprojekt in Heimerdingen wurden Kornausbrüche schon nach wenigen Monaten sichtbar.</p> <p>Um eine realistische und optimale Lärmreduzierung zu erhalten, muss die Ebenheit der Fahrbahn gewährleistet sein und ein stetiger Verkehrsfluss stattfinden können. In der Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärm-mindernden Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 17.07.2015 wurde festgelegt, dass innerorts und bei Geschwindigkeiten von 30 bis 50 km/h bei der Verwendung von AC D LOA und SMA LA im Zuge einer Lärmsanierung eine Lärm-minderung von 3 dB(A) bzw. bei SMA 8 und AC 8 eine Lärm-minderung von 2 dB(A) angesetzt werden kann. Hierzu ist das Regierungspräsidium Stuttgart zu betei-ligen.</p> <p>Sollten bei der Umplanung von Straßenabschnitten bzw.</p>	<p>Bei der Wahl des einzubringenden Fahr-bahnbelags sollte neben der erforderlichen bzw. erzielbaren Lärm-minderungswirkung auch die akustische wie bauliche Haltbarkeit des Belags beachtet werden.</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			Umgestaltung von Knotenpunkten das klassifizierte Straßennetz betroffen sein, sind wir in den weiteren Verfahren zu beteiligen.	
	29.01.2016	Landratsamt Ludwigsburg, Fachbereich Gesundheitsschutz	<p>Aus den Kartierungsergebnissen ergeben sich im Stadtgebiet Besigheim entlang von 31 Straßen- bzw. Streckenabschnitten an zahlreichen Gebäudefassaden Überschreitungen der Auslöswerte (LDEN > 65 dB(A)/LN > 55 dB(A)), wovon an insgesamt 17 Gebäuden sogar Pegel LDEN > 70 dB(A) und an 25 Gebäuden LN > 60 dB(A) errechnet wurden, was gemäß den Empfehlungen des Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) (Kooperationserlass vom 23. März 2012) einen vordringlichen Handlungsbedarf bedingt. Die höchsten Lärmindizes wurden mit LDEN von max. 72,2 dB(A) und LN von max. 62,2 dB(A) ermittelt.</p> <p>Grundsätzlich erscheinen alle im Gutachten vorgeschlagenen Lärmminderungs- bzw. aktiven Schallschutzmaßnahmen auf den belasteten Streckenabschnitten zu einer plausiblen und sinnvollen Reduzierung des innerörtlichen Straßenverkehrslärms und somit zu einer signifikanten Entlastung der Anwohner in den höheren Schallpegelbereichen beitragen zu können. Die Umsetz-</p>	Zustimmung.

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>barkeit der Maßnahmen muss durch die Fachbehörde geprüft werden.</p> <p>Hinsichtlich passiver Schallschutzmaßnahmen möchten wir anmerken, dass aus gesundheitlicher Sicht prinzipiell jegliche aktive Maßnahmen stets Vorrang haben sollten vor passivem Schallschutz, da der Einbau von Schallschutzfenstern an Wohngebäuden wegen der dann meist notwendig werdenden künstlichen Belüftung, insbesondere in Bestandsbauten, oft hygienische Probleme mit sich bringt. Darüber hinaus findet, bezogen auf die Tages- und Abendstunden, der Aufenthalt im Freien keine ausreichende Berücksichtigung.</p>	
	29.01.2016	Landratsamt Ludwigsburg, Fachbereich Zentrale Bußgeldangelegenheiten	<p>Der Geschäftsteil für Zentrale Bußgeldangelegenheiten ist zuständig für Geschwindigkeitskontrollen auf dem klassifizierten Straßennetz (Kreis-, Landes- und Bundesstraßen) und führt in seinem Zuständigkeitsbereich regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen mit stationären und mobilen Verkehrsmessanlagen durch.</p> <p>Die an der Ottmarsheimer Straße vorhandene drehbare stationäre Geschwindigkeitsmessanlage, die den Verkehr in Fahrtrichtung ortsein- und ortsauwärts misst, hat nur einen punktuellen Effekt, weil sie insbesondere</p>	Kenntnisnahme.

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>bei Ortskundigen bekannt ist und sich bei der Lärmmin- derung durch den sogenannten „Welleneffekt“ sogar eher nachteilig auswirkt, durch das Abbremsen vor und das Beschleunigen unmittelbar nach der Anlage. Das Landratsamt setzt deshalb seit Jahren auf die Ver- kehrsüberwachung mit mobilen Messgeräten. Wie auch in dem Schallgutachten festgestellt, haben Überwa- chungen mit wechselnden Standorten aufgrund der Unvorhersehbarkeit einen langfristigeren Effekt. Im Lärmaktionsplan kartierte Streckenabschnitte gehö- ren zum Teil in die Zuständigkeit der Stadt Besigheim als örtliche Straßenverkehrsbehörde (z.B. Teilstück der Turmstraße, die Bahnhof- und die Hauptstraße). Die unter 4.3.6 vorgeschlagene Erhöhung der Intensität von Geschwindigkeitsüberwachungen, um die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu fördern, muss damit zuständigkeitshalber auch von der Stadt Besig- heim veranlasst werden. Geschwindigkeitsanzeigentafeln werden in der Regel von der Gemeinde aufgestellt und sollten vorher mit uns abgestimmt werden, damit sie nicht mit den amtli- chen Geschwindigkeitskontrollen kollidieren.</p>	

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			<p>Wir werden in Besigheim auch künftig die stationären Messanlagen an der Ottmarsheimer Straße betreiben und im Übrigen mobile Geschwindigkeitskontrollen durchführen.</p> <p>Die Häufigkeit richtet sich nach der Höhe der Überschreitungquote, der festgestellten Geschwindigkeiten und gelegentlichen begründeten Anforderungen von Seiten der Stadt oder von Anwohnern.</p>	
	29.01.2016	Landratsamt Ludwigsburg	<p>Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass die Fachstellungen der einzelnen Fachbereiche das Thema Lärmaktionsplanung aus ihrer jeweiligen Perspektive beleuchten. Es liegt in der Natur der Sache, dass diese Sichtweisen nicht deckungsgleich sind und die vorgeschlagenen Maßnahmen daher auch jeweils unterschiedlich bewertet werden.</p> <p>Das Landratsamt kann die im Entwurf des Lärmaktionsplanes vorgesehenen verkehrsrechtlichen Maßnahmen nur teilweise umsetzen, obwohl wir sie aus immissionschutzrechtlicher Sicht bzw. aus Gründen des Gesundheitsschutzes durchaus befürworten. Ungeachtet dessen wird das Landratsamt auch weiterhin jede mögliche Maßnahme in einem Lärmaktionsplan im Rahmen einer</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der Lärmaktionsplan definiert das Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO unter Berufung auf aktuelle Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung auf Lärmpegel von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts. Die rechtliche Umsetzbarkeit der vorgesehenen Lärminderungs-</p>

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			Einzelfallentscheidung auf ihre rechtliche Umsetzbarkeit prüfen und hierbei alle Ermessensspielräume ausnutzen.	maßnahmen wird damit als gegeben erachtet.
	16.04.2015	Gemeinde Hessigheim	keine Bedenken oder Anregungen	Kenntnisnahme.
	05.05.2015	Gemeinde Walheim	Belange der Gemeinde Walheim sind nicht berührt. Weitere Verfahrensbeteiligung ist nicht erforderlich.	Kenntnisnahme.
	31.03.2015	Gemeinde Freudental	Belange der Gemeinde Freudental sind nicht berührt. Weitere Verfahrensbeteiligung ist nicht erforderlich.	Kenntnisnahme

Nr.	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
01	<p>27.06.2016, K. u. J. Kranhold, Hauptstr. 6</p> <p style="text-align: center;">[Z. K. U. R. III IV]</p> <p>Wir wohnen seit 2009 in der Hauptstraße 6. In diesem Jahr wurde die Hauptstraße neu gestaltet. Unser Vermieter wies damals darauf hin, dass zukünftig nur noch Tempo 20 gefahren werde. Wir würden den Verkehr kaum merken, quasi in einer verkehrsberuhigten Zone wohnen. In der örtlichen Presse war von einer "neuen Flaniermeile" die Rede.</p> <p>Wir wohnen gerne in der Innenstadt, aber wir befürchten zunehmend eine gesundheitliche Belastung, v.a. wegen der Masse des Verkehrs.</p> <p>Die Ergebnisse des Lärmessungen spiegelt das wider, was wir seither erleben.</p> <p>Unsere Anmerkungen zu dem Gutachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Täglich fahren bis zu 7500 Autos durch die Hauptstraße (Seite 7 im Gutachten). Auf Seite 11 des Gutachtens steht " <i>In Verbindung mit der Einführung Tempo 20...ist in der Folge von keinem nennenswerten Durchfahrtsanteil am Verkehrsaufkommen der Innenstadt auszugehen</i>". Angesichts der Menge der Autos erscheint diese Aussage fraglich. Was machen bis zu 7500 Autos jeden Tag in der Innenstadt von Besigheim? - So viele Läden geschweige denn Parkplätze gibt es in der Stadt wirklich nicht. Umgehungsfahrten, v.a. von Fahrzeugen aus Richtung Löchgau/in Fahrtrichtung Heilbronn scheinen sicher: Der Grund dafür könnte sein, dass zwar offiziell Tempo 20 besteht, allerdings kaum ein Autos sich daran hält, bzw. auch nicht halten muss. Denn Geschwindigkeitskontrollen haben Autofahrer nur selten zu befürchten. Die Staus auf der B27 vor dem Tunnel werden somit v.a. zu Stoßzeiten umfahren. <p>V.a. Wochenende und nachts haben Raser einen "Freibrief". Vor einiger Zeit haben wir die Polizei auf eine Bremsspur vor unserem Haus hingewiesen. Nach deren Berechnung hatte das Fahrzeug mind. 110km/h, bevor es abbremste und vor kurzem wurden wir Zeugen, wie ein jugendlicher Raser eine Straßenlaterne in der Hauptstraße aufgrund völlig überhöhter Geschwindigkeit umfuhr. Dass niemand zu Schaden kam, grenzte an ein Wunder</p> <p>Unsere Frage wäre hierzu: Finden oder fanden in der (oberen) Hauptstraße regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen statt?. Wenn ja, auch am Wochenende und abends/nachts ? Wir erwarten, dass Maßnahmen getroffen werden, die Autos dazu zu bringen sich tatsächlich an die Geschwindigkeitsbegrenzung zu halten. Bislange erhielten wir immer nur die Rückmeldung, man mache ja Geschwindigkeitskontrollen. –mehr könne man nicht tun.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Maßgeblich mitverantwortlich für die Lärmbelastung in diesem Bereich der Hauptstraße sind die dortigen Steigungsverhältnisse sowie die engständige, beidseitig hohe Bebauung. Während sich die Längsneigung der Hauptstraße in höheren Emissionen der Fahrzeuge niederschlägt, führt die Bebauungsstruktur zu nennenswerten Mehrfachreflexionen und entsprechend hohen Beurteilungspegeln. Da diese Einflussfaktoren durch realistische Maßnahmen nicht zu beeinflussen sind, verbleiben weitgehend passive Maßnahmen am Wohngebäude sowie die ordnungsrechtlichen Maßnahmen, die auf die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abzielen.</p>

Nr.	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
	<p>Als Maßnahme für die Hauptstraße ist daher nur noch ein passiver Lärmschutz (Lärmbelastung vor unserem Haus 69,8 dB und nachts 59,9dB) vorgesehen. Wir haben gute Fenster, aber man möchte und muss v.a. im Sommer ja auch mal das Fenster aufmachen. Fernsehgucken oder Unterhaltungen sind im Wohnzimmer bei geöffneten Fenster nicht möglich. Nachts können im Sommer die Fenster in den Schlafräumen nur zwischen 0 und 5 Uhr gekippt oder geöffnet werden. Das als alleinige Maßnahme auszuweisen erscheint uns zu wenig, da der Handlungsbedarf dann individuell beim Hausbesitzer liegt und nicht strukturell behoben wird.</p> <p>Wir haben folgende Vorschläge für den Bereich Hauptstraße:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anbringen von künstlichen Bodenwellen in regelmäßigen Abständen auf der gesamten Hauptstraße. • Konsequenter regelmäßige mobile Geschwindigkeitsmessungen, auch am Wochenende, abends und an unterschiedlichen Stellen. • Anzeigetafeln mit Displays, um dem Autofahrer die eigene Geschwindigkeit zu spiegeln (mittlerweile in fast jeder Ortschaft zu sehen). • Außerhalb der Berufszeiten, Nutzung von Kleinbussen im ÖNPV, da gerade die Dieselbusse sehr laut sind und z.T. nur mit 1-2 Nutzern besetzt sind. Auch aus Umwelt- und Emissionsgründen sinnvoll. <p>Wir erwarten und erhoffen uns, dass die Stadt Besigheim sich der Problematik annimmt und handelt. Eine Innenstadt muss ja gerade für deren Anwohner lebenswert sein.</p> <p>Dies sehen wir ernsthaft bedroht.</p> <p>Für Rückfragen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung. Gerne würden wir über die umzusetzenden Maßnahmen zeitnah informiert werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Von künstlichen Bodenwellen wird aufgrund der Erfahrungen an anderer Stelle abgeraten. Z.T. wurden Bodenwellen aufgrund Klagen der Anwohner wieder abgebaut. I.d.R. verursachen Bodenwellen durch Brems- und Anfahrgeräusche zusätzlichen Lärm. • In der Hauptstraße werden regelmäßig Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt, allerdings nicht am Wochenende und nachts. Die Verwaltung bemüht sich, die Messungen auch auf diese Zeiten auszudehnen. • Eine Geschwindigkeitsanzeigetafel wird in den nächsten Wochen beschafft. • Der Einsatz von Kleinbussen in den verkehrsarmen Zeiten wird mit den Unternehmen besprochen.

Nr.	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
02	<p>28.06.2016, A. Witt, Ottmarsheimer Str. 7</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrbahnbelag auf Höhe Ottmarsheimer Str. 5 - 7 hat sich abgesenkt, bei Überfahrten daher sehr laut • Stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage funktioniert häufig nicht, Anlage für beide Fahrrichtungen wäre besser • Unfallhäufung an der Einmündung Hessigheimer Straße wg. Missachtung der Verkehrsregelung (→ Kreisverkehr) • Fahrbahnschäden im Brückenbereich (Gefährdung für Radfahrer) • Schwerverkehr-Durchfahrtsverbot nachts 	<p>Kenntnisnahme. Die Schilderungen belegen, dass eine individuelle Lärmbetroffenheit bereits bei Lärmpegeln deutlich unterhalb von 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts gegeben ist. Durch die angestrebten Maßnahmen im Bereich der Ottmarsheimer Straße kann die Gesamtlärmbelastung sowie die durch Lkw verursachten Spitzenpegel deutlich gemindert werden.</p> <p>Der Lärmaktionsplan tritt für eine effektive und verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung und -beeinflussung ein. Die Umsetzbarkeit eines Kreisverkehrsplatzes erscheint aufgrund der gegebenen Platzverhältnisse sowie der jeweiligen Einmündungssituation der Gemmrigheimer und Hessigheimer Straße in die L 1115 als kaum realisierbar. Da keine unkritischere Alternativroute zur (zwischen Besigheim und BAB A 81 AS Mundelsheim) größtenteils außerhalb geschlossener Ortschaften verlaufenden L 1115 besteht, wird ein Schwerverkehr-Durchfahrtsverbot als nicht umsetzbar erachtet.</p>
03	<p>04.07.2016, Fam. Roser, Ottmarsheimer Str.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lkw-Verkehr v.a. nachts unerträglich • durch ausgefahrene Fahrspuren laut scheppernde Lkw • auch bei geschlossenem Fenster wird man mehrfach aus dem Schlaf gerissen 	<p>Kenntnisnahme. Die Schilderungen belegen, dass eine individuelle Lärmbetroffenheit bereits bei Lärmpegeln deutlich unterhalb von 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts gegeben ist. Durch die angestrebten Maßnahmen im Bereich der Ott-</p>

Nr.	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
	<ul style="list-style-type: none"> • Warum müssen Lkw die ganze Nacht in halbstündigem Abstand durch ein Wohngebiet mit schmaler Landstraße fahren? Für Lkw ist die B 27 über Kirchheim / Walheim / Besigheim die geeignete Route, da alle Wohngebiete durch Schallschutz geschützt sind. • Dieser Lärm macht krank und muss jetzt ein Ende haben. • Wir fordern ein Durchfahrtsverbot für Lkw über 7,5 Tonnen. 	<p>marzheimer Straße kann die Gesamtlärmbelastung sowie die durch Lkw verursachten Spitzenpegel deutlich gemindert werden.</p> <p>Der Lärmaktionsplan tritt für eine effektive und verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung und -beeinflussung ein. Die Umsetzbarkeit eines Kreisverkehrsplatzes erscheint aufgrund der Einmündungssituation der Gemmrigheimer und Hessigheimer Straße in die L 1115 als kaum realisierbar.</p> <p>Da keine unkritischere Alternativroute zur (zwischen Besigheim und BAB A 81 AS Mundelsheim) größtenteils außerhalb geschlossener Ortschaften verlaufenden L 1115 besteht, wird ein Schwerverkehr-Durchfahrtsverbot als nicht umsetzbar erachtet.</p>
04	<p>06.07.2016, M. Gottschick, Ottmarsheimer Str. 4</p> <p>Seit Einführung der LKW Maut hat sich der LKW Verkehr in der Ottmarsheimer Str. mehr als verdoppelt, da die Anbindung an die B27 als Abkürzung zur Autobahn dient. In Folge dessen ist der Lärmpegel extrem gesteigert und hat Ausmaße angenommen die unzumutbar sind. Der sich beobachtbar ständig verschlechternde Straßenzustand führt beim Durchfahren diverser Schlaglöcher durch LKW zu Lärmspitzen die an die Schmerzgrenze der Gehörs gehen, ganz abgesehen von dem unerwarteten Schreck den man bekommt. Hier ist eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung mit Sicherheit ein erster Schritt in die richtige Richtung.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Schilderungen belegen, dass eine individuelle Lärmbetroffenheit bereits bei Lärmpegeln deutlich unterhalb von 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts gegeben ist.</p> <p>Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Verkehrssicherheitsgründen können über die kommunale Lärmaktionsplanung nicht erwirkt werden. Das Anliegen kann bspw. im Rahmen einer Verkehrsschau behandelt werden.</p>

Nr.	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
	<p>Allerdings bin ich der Meinung, dass eine grundsätzliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auch tagüber dringend geboten ist aus folgenden Gründen:</p> <p>Die Ottmarsheimer Str. wird sehr häufig sowohl von PKW aber insbesondere LKW von Ottmarsheim kommend mit stark überhöhter Geschwindigkeit befahren. Hierauf hat auch der drehbare Blitzer wenig Einfluß, da der Effekt einer Drehung nach 24h verpufft ist.</p> <p>Bei der Bergabfahrt der LKW und auch im Herbst der überschweren großen Traktoren mit unangepaßter Geschwindigkeit gibt es keine Chance für die Fahrer einen Unfall zu vermeiden sollte ein Fußgänger insbesondere Kinder unerwartet die Fahrbahn betreten.</p> <p>Ich selbst hatte schon einige Male das Erlebnis, dass mir LKW beinahe ins Heck meines Wagens gefahren sind wenn ich von der Ottmarsheimer Str. in meine Einfahrt abbiege, trotz rechtzeitigem Blinken und verzögern der Geschwindigkeit. Ursache ist, dass die Fahrzeuge aus Besigheim kommend „Anlauf“ nehmen für die Steigung, was sich ebenfalls auch im Lärmpegel bemerkbar macht oder es "ausrollen" lassen.</p> <p>Sollte eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in der Ottmarsheimer Str. eingeführt werden kann das aus meiner Sicht nur einen positiven Effekt in Verbindung mit einer beidseitigen permanenten Geschwindigkeitsüberwachung haben. Sonst hält sich keiner daran.</p> <p>Ich würde mich freuen wenn sich die Stadt an dieser Stelle zu einer Lösung entschließt die sowohl dem Lärmschutz als auch der Verkehrssicherheit dient.</p>	
05	<p>11.07.2016, U. u. V. Romanova, sowie weitere AnwohnerInnen der Neckarstraße 45 per Unterschriftenliste</p> <p>Hiermit schließen wir uns an die Lärmaktion der Ottmarsheimer Straße an.</p> <p>Ein durchfahrverbot für LKWs über 7,5t die wenigstens in der Nacht von 22:00-06:00Uhr ausgeschlossen werden sollen, die leeren Anhänger machen massiven Lärm.</p> <p>Hierzu möchten wir auf ein zweiten Blitzer, Fußgänger Ampel oder ein Zebrastreifen oder auch ein Kreisverkehr zur Überlegung bitten, dies ermöglicht uns ein bequemes Überqueren der Straßen für Jung und Alt.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Schilderungen belegen, dass eine individuelle Lärmbetroffenheit bereits bei Lärmpegeln deutlich unterhalb von 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts gegeben ist.</p> <p>Da keine unkritischere Alternativroute zur (zwischen Besigheim und BAB A 81 AS Mundelsheim) größtenteils außerhalb geschlossener Ortschaften verlaufenden L 1115 besteht, wird ein Schwerverkehr-Durchfahrtsverbot als nicht umsetzbar erachtet.</p>

Nr.	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
06	<p>11.07.2016, G. & T. Aygün, P. Krumpholz, T. Jacobsen, B. Yusuf, Ottmarsheimer Str. 5</p> <p>Hiermit schließen wir uns an die Lärmaktion der Ottmarsheimer Straße an. Ein durchfahrverbot für LKWs über 7,5t die wenigstens in der Nacht von 22:00-06:00Uhr ausgeschlossen werden sollen, die leeren Anhänger machen massiven Lärm (trotz 3fach Verglasung zu hören).</p> <p>Hierzu möchten wir auf ein zweiten Blitzer, Fußgänger Ampel oder ein Zebrastreifen zur überlegung bitten, dies ermöglicht uns ein bequemes überqueren der Straßen für Jung und Alt.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Da keine unkritischere Alternativroute zur (zwischen Besigheim und BAB A 81 AS Mundelsheim) größtenteils außerhalb geschlossener Ortschaften verlaufenden L 1115 besteht, wird ein Schwerverkehr-Durchfahrtsverbot als nicht umsetzbar erachtet.</p> <p>Durch die angestrebten Maßnahmen im Bereich der Ottmarsheimer Straße kann die Gesamtlärmbelastung sowie die durch Lkw verursachten Spitzenpegel deutlich gemindert werden.</p>
07	<p>13.07.2016, M. Ahlgrimm, Beim Wurmberg 2</p> <p>Als Anwohner „Beim Wurmberg 2“ sind wir an vorderster Front vom Verkehrslärm auf der Ottmarsheimer Strasse stadtein- und stadtauswärts stark betroffen. Daher würden wir uns ein (nächtliches) LKW Durchfahrtsverbot wünschen oder zumindest die vorgeschlagene Verringerung der Geschwindigkeit auf 30 Stundenkilometer befürworten! Da es auch tagsüber zu starker Lärmbelastung (besonders durch LKW) kommt, würden wir uns für eine dauerhafte Geschwindigkeitsbegrenzung aussprechen. Dazu wäre es aber notwendig, dass in beide Richtungen gleichzeitig die Geschwindigkeit kontrolliert wird. Der bisherige Blitzer, der abwechselnd nur in eine Richtung ausgerichtet wird, ist daher nicht ausreichend! Eine sogenannte Blitzsäule könnte hier Abhilfe schaffen. Ein weiteres Problem, das allerdings weniger mit Lärm zu tun hat, ist die Enge der Fahrbahnen besonders zwischen Ottmarsheimer Str. 2, 4 und Beim Wurmberg 2 sowie der gegenüberliegenden Seite, so dass immer wieder LKW oder Busse mit den Außenspiegeln aneinander hängen bleiben! Wäre es eine Überlegung, diese Engstelle bewusst noch mehr zu verengen um so auch Geschwindigkeit/Lärm zu verringern?</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Da keine unkritischere Alternativroute zur (zwischen Besigheim und BAB A 81 AS Mundelsheim) größtenteils außerhalb geschlossener Ortschaften verlaufenden L 1115 besteht, wird ein Schwerverkehr-Durchfahrtsverbot als nicht umsetzbar erachtet.</p> <p>Durch die angestrebten Maßnahmen Tempo 30 nachts und/oder Fahrbahndeckensanierung im Bereich der Ottmarsheimer Straße kann die Gesamtlärmbelastung sowie die durch Lkw verursachten Spitzenpegel deutlich gemindert werden.</p> <p>Von einer künstlichen Verengung der Fahrbahn ist neben</p>

Nr.	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
		Sicherheitsgründen auch aus Gründen des Lärmschutzes abzuraten, da damit störende Brems- und Beschleunigungsmanöver forciert würden.
08	<p>17.07.2016, P. Stanieda, Ottmarsheimer Straße 2</p> <ul style="list-style-type: none"> • da der Blitzer so gut wie nie geladen ist, fahren die Lkw mit stark überhöhter Geschwindigkeit vorbei. Auch wenn der Blitzer gedreht worden ist, wird in die andere Richtung mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren. Die meisten Lkw fahren diese Strecke nahezu mehrfach täglich. Daher ist die Einstellung und der Zustand des Blitzers den meisten Lkw-Fahrern bekannt • Wenn der Blitzer, wie seit längerer Zeit stadteinwärts Richtung gedreht ist, beschleunigen die Lkw schon innerhalb geschlossener Ortschaft deutlich. Dies ist nicht nur ein Sicherheitsrisiko. Es kam wiederholt vor, dass die geleerten Mülltonnen irgendwo auf der Straße lagen, da der Sog der Lkw diese auf die Straße gezogen hat. Dies stellt auch eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer und Fußgänger dar. • Dadurch, dass die Lkw in stadtauswärtige Richtung stark beschleunigen, ist ein Einfahren in unser Grundstück auch sehr problematisch. Wenn man im Bereich der Einmündung Hessigheimer-/Ottmarsheimer Straße zu früh den Blinker nach rechts setzt, denken die Fahrzeuge auf Richtung Hessigheimer Straße, man möchte abbiegen. Wenn man die Geschwindigkeit verringert, um auf unser Grundstück abzubiegen, fahren einem die Lkw dicht auf, geben Lichthupe und Hupe • durch den schlechten Straßenbelag entsteht ein sehr starker Lärm. Unser Schlafzimmer, welches zur Ottmarsheimer Straße abgewandt ist, vibriert, wenn die Lkw auf der Ottmarsheimer Straße fahren. Hierdurch werden wir oft schon morgens deutlich vor 6 Uhr wach. Auch verhindern Schallschutzfenster diesen Lärm nicht. Es ist somit unmöglich, weder die Fenster zur Ottmarsheimer Straße, wie auch auf der anderen Seite des Gebäudes offen zu lassen. • Auch ein Kippen des Fensters zur Hessigheimer Straße ist nicht möglich, da speziell Krafträder, wie auch offensichtlich junge Fahrzeugführer im Kurvenbereich ihre Fahrzeuge sehr stark beschleunigen. 	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Schilderungen belegen, dass eine individuelle Lärm-betroffenheit bereits bei Lärmpegeln deutlich unterhalb von 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts gegeben ist.</p> <p>Der Lärmaktionsplan tritt für eine effektive und verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung und -beeinflussung ein.</p> <p>Durch die angestrebten Maßnahmen Tempo 30 nachts und/oder Fahrbahndeckensanierung im Bereich der Ottmarsheimer Straße kann die Gesamtlärmbelastung sowie die durch Lkw verursachten Spitzenpegel deutlich gemindert werden.</p>

Nr.	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
	<p>Fazit:</p> <p>Eine Verhinderung des Lärms Richtung Hessigheim könnte eventuell durch Geschwindigkeitskontrollen gesenkt werden. Ein Nachtfahrverbot ist meines Erachtens nicht sinnvoll, da Ottmarsheim durch das Industriegebiet sehr häufig angefahren wird. Es kann auch nicht davon ausgegangen werden, dass die Lkw-Fahrer dieses Verbot bis pünktlich um 6 Uhr einhalten werden, wenn diese nicht überwacht werden kann.</p> <p>Ein Kreisverkehr im Bereich der Hessigheimer/ Ottmarsheimer Straße wäre am sinnvollsten. Weder stadtauswärts, wie auch stadteinwärts fahrenden Fahrzeuge könnte mit teilweise stark überhöhter Geschwindigkeit fahren. Eine 30-er Zone wäre daher hinfällig, da die Fahrzeuge ihre Geschwindigkeit vermindern müssen. Auch kommt es hierdurch zu weniger Unfällen. Wie häufig es bislang zu Unfällen in diesem Bereich gekommen ist, kann man in der Verkehrsunfallstatistik nachschauen.</p> <p>Die größte Verminderung der Lärmbelastung wäre, ohne die oben genannten Veränderungen, eine Verbesserung des Straßenbelages und eine Ebnung desselben, damit die leeren Aufhänger der vorbeifahrenden Lkw zu sämtlichen Uhrzeiten weniger Lärm produzieren würden.</p>	<p>Die Umsetzbarkeit eines Kreisverkehrsplatzes erscheint aufgrund der gegebenen Platzverhältnisse sowie der jeweiligen Einmündungssituation der Gemmrigheimer und Hessigheimer Straße in die L 1115 als kaum realisierbar. .</p>
09	<p>17.07.2016, Fam. Kofink, Ottmarsheimer Straße 9</p> <p>Wir wohnen nun schon seit fast 27 Jahren an der Landesstraße L1115. Der Verkehrslärm von dieser Straße ist ein großes Problem für uns.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Verkehr, und insbesondere der Schwerlastverkehr hat stetig zugenommen. Die Ottmarsheimer Straße ist durch den Verkehr so stark belastet, dass die Straße beschädigt ist. Die Unebenheiten, Risse und Löcher verstärken den Lärm. Nicht befestigte Ladungen in LKWs ergeben ein lautes Schlagen wie von großen Metallplatten aufeinander (Bsp.: Mosolf LKWs). Gelegentliche Lärmmessungen könnten diese unangemessen lärmenden LKWs und auch zu laute Motorräder ausfindig machen. Eine schnelle Instandsetzung der maroden Straße würde zur Verringerung des Lärms beitragen. • Es wird zu schnell gefahren – von Besigheim Richtung Ottmarsheim wird ab Abzweigung Richtung Hessigheim richtig Gas gegeben, von Ottmarsheim Richtung Besigheim lässt man es halt „ausrollen“. Nur 50 km/h zu fahren ist für viele sehr schwierig. Deshalb ist jede Geschwindigkeitsbegrenzung ohne eine Messung sinnlos. Die mobilen Geschwindigkeitsmessungen vom Landratsamt LB finden in unserer Straße gar nicht mehr statt. Warum? Eine stationäre Messanlage, in beide Richtungen, erscheint zwingend erforderlich. 	<p>Kenntnisnahme. Die Schilderungen belegen, dass eine individuelle Lärmbetroffenheit bereits bei Lärmpegeln deutlich unterhalb von 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts gegeben ist.</p> <p>Durch die angestrebten Maßnahmen Tempo 30 nachts und/oder Fahrbahndeckensanierung im Bereich der Ottmarsheimer Straße kann die Gesamtlärmbelastung sowie die durch Lkw verursachten Spitzenpegel deutlich gemindert werden.</p> <p>Der Lärmaktionsplan tritt für eine effektive und verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung und -beeinflussung ein.</p>

Nr.	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
	<ul style="list-style-type: none"> • Wir sind davon überzeugt, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h den Lärm deutlich verringern würde. Deshalb unterstützen wir den Vorschlag des Lärmaktionsplans in diese Richtung. Da selbst an der Bundesstraße 27 ein Tempolimit möglich ist (siehe Kirchheim), sollte dies an einer Landesstraße erst recht kein Problem sein. <p>Um den Lärm in der Ottmarsheimer Straße erträglicher zu gestalten, hoffen wir sehr, dass unsere Anliegen und Vorschläge in den kommenden Maßnahmen berücksichtigt werden können.</p>	
10	<p>24.07.2016, C. Joos u. K. Biresch, Enzblick 1</p> <p>ja, auch wir empfinden den Durchgangsverkehr auf der Landesstraße 1113 immer mehr als Belastung und fordern deshalb den Gemeinderat der Stadt Besigheim auf, den Lärmaktionsplan entsprechend den Empfehlungen von BS-Ingenieure umzusetzen.</p> <p>Allerdings trägt der Entwurf von BS-Ingenieure dem durch wiederanfahrenden/ beschleunigenden Verkehr entstehenden Lärm (z.B. in Einmündungsbereichen von Nebenstraßen, nach Kurven mit engen Radien und auch am Ende der geplanten Tempo 30 Zonen) aus unserer Sicht nicht ausreichend Rechnung.</p> <p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen somit in dieser Hinsicht nochmals überprüft werden bzw. soll darüber hinaus die Planung und der Bau der im Flächennutzungsplan nach wie vor vorhandenen Umgehungsstraße wieder aufgenommen und vorangetrieben werden.</p> <p>Wir danken schon vorab für die Vertretung unserer Interessen gegenüber den relevanten Behörden.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Schilderungen belegen, dass eine individuelle Lärmbetroffenheit bereits bei Lärmpegeln deutlich unterhalb von 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts gegeben ist.</p> <p>Lärmberechnungen haben gemäß der geltenden Richtlinien unter Ansatz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu erfolgen.</p> <p>Die im Flächennutzungsplan enthaltene Ostumgehungsstraße ist nicht mehr aktuell und wird nicht weiter verfolgt.</p>

Nr.	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
11	<p>26.07.2016, Fam. Bretreger u. Fam. Malko, Ottmarsheimer Straße 11</p> <p>hiermit bescheren wir uns wegen dem Straßenlärm in der Ottmarsheimer Str.</p> <p>Durch das hohe Verkehrsaufkommen in der Ottmarsheimer Str. verursacht vor allem durch LKW's und Motorräder ist die Lärmbelastung extrem hoch.</p> <p>Es ist unmöglich auf der Terrasse oder dem Balkon zu sitzen um die Natur zu genießen oder sich zu unterhalten. Nach spätestens 2 Minuten ergreifen wir die Flucht ins Haus und selbst die Balkontür können wir nicht offen lassen, da der Lärmpegel extrem hoch ist. An ein entspannen und genießen auf der Terrasse bzw. Balkon oder Garten ist nicht zu denken.</p> <p>Im Sommer können wir selbst in der Nacht bei derzeit hohen Temperaturen die Fenster zum schlafen nicht offen lassen. Man hört wie ein LKW vor dem ersten Kreisverkehr von der Autobahn kommend abbremsst. Nach dem Kreisverkehr beschleunigt und wieder kräftig Gas um kurz vor dem zweiten Kreisverkehr abzubremsten. Mit kaum reduzierter Geschwindigkeit von Ottmarsheims kommend wird in nach Besigheim reingefahren. Ich warte nur auf den Augenblick bis jemand die Kontrolle verliert und im Garten von unserem Nachbarn landet.</p> <p>Nach Ottmarsheim wird kräftig Gas gegeben um den Berg hochzukommen.</p> <p>Es ist in letzter Zeit öfters vorgekommen, dass wir aus der Sackgasse Ottmarsheimer Str. rausfahren und ein PKW kurz vor dem Ortende noch überholt. Es ist nicht einsehbar ob jemand überholt wenn wir auf die Straße einfahren. So das der überholende PKW auf der Entgegenkommenden Spur fährt. Dank Schutzengel und siebten Sinn ist noch nicht passiert.</p> <p>Durch den unebenen Straßenbelag ist vor unserm Haus dadurch der Lärmpegel extrem hoch. Motorräder nützen gerne die Strecke um richtig aufzudrehen und den Sound der Maschine zu genießen. Leider ist der Genuss nur beim Motoradfahren und nicht bei den Anwohner der Ottmarsheimer Str..</p> <p>Wenn wir 1994 gewusst hätten, dass der Straßenlärm so extrem zunimmt und zur Belastung wird, hätten wir niemals unser Haus gekauft. Durch den Lärm verursachte Körperliche Belastung wie Schlafstörungen, ständige Übermüdung und Gereiztheit überlegen wir uns derzeit wegzuziehen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Schilderungen belegen, dass eine individuelle Lärm-betroffenheit bereits bei Lärmpegeln deutlich unterhalb von 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts gegeben ist.</p> <p>Da keine unkritischere Alternativroute zur (zwischen Besigheim und BAB A 81 AS Mundelsheim) größtenteils außerhalb geschlossener Ortschaften verlaufenden L 1115 besteht, wird ein Schwerverkehr-Durchfahrtsverbot als nicht umsetzbar erachtet.</p> <p>Durch die angestrebten Maßnahmen im Bereich der Ottmarsheimer Straße kann die Gesamtlärmbelastung sowie die durch schadhafte Stellen im Fahrbahnbelag verursachten Spitzenpegel deutlich gemindert werden.</p> <p>Der Lärmaktionsplan tritt für eine effektive und verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung und -beeinflussung ein.</p> <p>Die Verwaltung wird sich über die Möglichkeiten gegen Motorradlärm im Rahmen eines Pilotprojekts des Verkehrsministeriums informieren.</p>

Nr.	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
	<p>Abhilfe könnte geschaffen werden durch</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neuer Straßenbelag um die Unebenheiten auszugleichen • Durchfahrtsverbot für LKW zwischen 22:00 und 6:00Uhr • Ständige Geschwindigkeitskontrolle beidseitig die erste Zeit wenn der Blitzer aktiv ist merken wir den Unterschied • Kontrollen bei Motorradfahrern auf Geschwindigkeit und Einhaltung der Lärmwerte • Tagsüber Kontrollen von LKW's ober 3,50 € Mautgebühren gespart werden auf Kosten von Einwohner 	
12	<p>26.07.2016, H.-P. Frisse, Turmstraße 57/2, sowie 52 AnwohnerInnen der Turmstraße, Christofstraße, Karlstraße, Ulrichstraße, Eugenstraße, Seitenstraße per Unterschriftenliste</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren Gemeinderäte!</p> <p>Lärm macht krank!</p> <p>Das ist eine unbestreitbare und seit langem wissenschaftlich belegte Tatsache, wobei der Straßenverkehr eindeutig der Hauptverursacher dieses Lärms entlang der L 1113 als eine der Hauptdurchfahrtsstraßen in Besigheim ist. Und die krankmachende Wirkung des Lärms beginnt nicht erst bei Lärmpegeln über 70 dBA, wie das Landratsamt in Stellungnahmen und Diskussionen immer glauben machen will. Im Gegenteil! Die Schwelle, oberhalb derer Lärm schon als erhebliche Belästigung empfunden wird, beginnt bereits bei 55 dBA und die Grenze des erträglichen wird spätestens bei 65 dBA erreicht. Für die sog. Lärmsanierung gelten im Übrigen seit 2016 Werte von 67 bzw. 57 dBA (Tag/Nacht), bei deren Erreichen</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Schilderungen belegen, dass eine individuelle Lärmbetroffenheit bereits bei Lärmpegeln deutlich unterhalb von 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts gegeben ist.</p> <p>Für Landesstraßen in Baden-Württemberg wurden die Auslösewerte der Lärmsanierung für Wohngebiete auf 65/55 dB(A) gesenkt, für Kern- und Mischgebiete auf 67/57 dB(A).</p>

Nr.	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
	<p>spätestens Maßnahmen zum Schutz der Anwohner zu ergreifen sind! Und nach den Maßgaben der sog. Lärmvorsorge hätte die L1113 heute keine Chance auf eine Genehmigung, da die dafür definierten Grenzen von 59 bzw. 49 dBA (Tag/Nacht) eindeutig und auch massiv überschritten werden.</p> <p>Insofern ist der im Rahmen des Lärmaktionsplans gemachte Vorschlag von BS-Ingenieure, entlang der Karl- und Turmstraße ganztägig ein Tempolimit auf 30 km/h einzuführen eine sinnvolle und auch eine der wenigen Möglichkeiten, die Lärmbelastung im Bereich der engen Bebauung entlang der Karl- und Turmstraße kurzfristig zu reduzieren. Die Erneuerung der Fahrbahn unter Verwendung von sog. Flüsterasphalt wäre eine zweite, in naher Zukunft anzustrebende Maßnahme.</p> <p>Die langfristig und auch nachhaltig größte Entlastung der Anwohner würde aber der Ausbau der Oststraße bringen. Dieser ist ja nach wie vor im Flächennutzungsplan enthalten und durch seine Realisierung würde der überörtliche Durchgangsverkehr gänzlich aus dem hochbelasteten Teil der L 1113 herausgenommen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund ist die Verweigerungshaltung des LRA-Ludwigsburg insbesondere gegen ein Tempolimit nicht nachvollziehbar, da:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. es einen eindeutigen gesetzlichen Rahmen für die Durchführung gibt (selbst auf Autobahnen und 4-spurigen Bundesstraßen gibt es große Abschnitte mit Tempolimits aus Lärmschutzgründen), 2. die Gesundheit der Anwohner ein zu schützendes Gut ist, das sicher über die Belange des Straßenverkehrs zu stellen ist, 3. die Einführung eines Tempolimits auf 30 km/h keine Beeinträchtigung des Durchgangsverkehrs und zudem einen Sicherheitsgewinn für die Fußgänger darstellt. 	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die im Flächennutzungsplan enthaltene Ostumgehungsstraße ist nicht mehr aktuell und wird nicht weiter verfolgt.</p>

Nr.	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
	<p>Daher bitte ich Sie, die gewählten Gemeinderäte der Stadt Besigheim, zum Wohle Ihrer Bürger, die Vorschläge von BS-Ingenieure ohne Änderungen durchzusetzen. Sie sorgen damit für eine spürbare Verringerung der Lärmbelastung und des damit verbundenen Gesundheitsrisikos der Anwohner! Die Forderung nach einem Tempolimit haben diese ja bereits im Jahr 2012 deutlich zum Ausdruck gebracht und wiederholen sie jetzt. Zudem bitte ich Sie, die Planung des nach wie vor im Flächennutzungsplan vorgesehenen Ausbaus der Oststraße wieder voranzutreiben.</p>	
13	<p>27.07.2016, E. Kircher, Sachsenheimer Weg 41 sowie 27 AnwohnerInnen per Unterschriftenliste, Sachsenheimer Weg, Löchgauer Straße, Kirschhaldenweg)</p> <p>Sie haben sich der Lärmproblematik an der Löchgauer Straße angenommen, was wir sehr begrüßen. Aber die Anwohner erleben den Lärm täglich und deren Meinung muss bei der Umsetzung des Plans berücksichtigt werden. Wir als Anwohner empfinden die Ansätze im Lärmaktionsplan als nicht ausreichend.</p> <p>Es ist dringend erforderlich, etwas gegen den immer stärker zunehmenden Verkehrslärm auf der Löchgauer Straße zu unternehmen. Es ist kaum noch möglich, gerade bei sommerlichen Temperaturen, die Fenster offen zu halten. Man versteht sein eigenes Wort nicht mehr und muss sich fast gegenseitig anschreien. Die Nutzung von Balkon und Terrasse Richtung Löchgauer Straße ist unmöglich.</p> <p>Ein weiteres Ärgernis sind die vielen zunehmenden LKW mit leeren Hängern oder Fahrzeuge der Handwerker, die auf ihren Ladeflächen Eimer, Leitern etc. geladen haben. Sie erzeugen, insbesondere aus Richtung Löchgau kommend, teils ohrenbetäubende Knallgeräusche sowie Erschütterungen durch die erhöhten Gullideckel, die in der Wohnung zu spüren sind. Viele Motorräder tragen zum Lärmpegel erheblich bei.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Schilderungen belegen, dass eine individuelle Lärmbetroffenheit bereits bei Lärmpegeln deutlich unterhalb von 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts gegeben ist.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme. Das Landratsamt Ludwigsburg empfiehlt für den Verlauf der Löchgauer Straße eine Fahrbahndeckensanierung, woraus eine zu Tempo 30 vergleichbare Reduktion der Mittelungspegel (2 - 3 dB(A)) resultieren kann. Die störenden Geräuschspitzen durch schadhafte</p>

Nr.	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
	<p>Die vorgesehene Maßnahme Tempo 30 in der Nacht ist nicht ausreichend. Auch tagsüber muss Tempo 30 eingehalten werden, das permanent zu kontrollieren ist (stat. Blitzer). Ein Flüsterasphalt wäre wünschenswert.</p> <p>Der angrenzende Kindergarten würde ebenfalls von Tempo 30 profitieren und hilft, die Sicherheit der Kinder zu erhöhen.</p> <p>Wir bitten Sie, Ihren Lärmaktionsplan nochmals zu überarbeiten und unsere Vorschläge entsprechend zu berücksichtigen..</p> <p>Die Anwohner des Sachsenheimer Weges/Löchgauer Straße/Kirschhaldenweg</p>	<p>Belagsstellen könnten so ebenfalls wirksam beseitigt werden.</p> <p>Die Möglichkeit einer Anordnung von Tempo 30 aus Verkehrssicherheitsgründen im Bereich des Kindergartens wird außerhalb des Lärmaktionsplans geprüft.</p>
14	<p>28.07.2016, Fr. Wolfsfeld, Marienstraße 2</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ganztägig Tempo 30 in der Löchgauer Straße (L 1115) um lärmbedingte gesundheitliche Risiken zu reduzieren. • Fahrbahnbelag ist uneben, durch abgesackte Schachtdeckel resultieren sehr hohe, bei LKW unerträgliche Geräuschspitzen • Tempo 30 auch wegen Kindergarten angebracht • Geschwindigkeitsüberwachung mit entsprechender Zahl stationärer Anlagen 	<ul style="list-style-type: none"> • Das Landratsamt Ludwigsburg empfiehlt anstelle verkehrsrechtlicher Maßnahmen eine Fahrbahndeckensanierung, woraus eine vergleichbare Reduktion der Mittelungspegel (2 - 3 dB(A)) resultieren kann. Die störenden Geräuschspitzen durch schadhafte Belagsstellen könnten so ebenfalls wirksam beseitigt werden. • Kenntnisnahme. Die Möglichkeit einer Anordnung von Tempo 30 aus Verkehrssicherheitsgründen im Bereich des Kindergartens wird außerhalb des Lärmaktionsplans geprüft. • Kenntnisnahme, Teil des Lärmaktionsplans.

Nr.	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
15	<p>28.07.2016, 37 AnwohnerInnen der L 1113 im Bereich Turmstraße, Karlstraße und Nußrain per Unterschriftenliste</p> <p>Der Vorschlag der BS-Ingenieure im Bereich L 1113, entlang der Turm-, Karlstraße, Nussrain ganztägig ein Tempolimit auf 30 km/h verbunden mit mobiler Verkehrsüberwachung mit wechselnden Standorten einzuführen, den Straßenbelag mit lärminderndem Fahrbahnbelag zu versehen, sowie Schallschutzfenster an den bestehenden Gebäuden einzubauen, ist eine der wenigen Möglichkeiten, die Lärmbelastung im genannten Bereich <u>kurzfristig</u> zu reduzieren und ist zu befürworten.</p> <p>Da aber die Lärminderungsplanung auch als <u>langfristig</u> angelegte strategische Planung zu verstehen ist (siehe Lärmaktionsplan 4.3.11), sollte die im Flächennutzungsplan der Stadt Besigheim seit vielen Jahren eingetragene Ostumgehungsstraße aufgegriffen und mit modernster Schallschutztechnik ausgebaut werden. Damals wurden die „späteren“ Konflikte schon frühzeitig erkannt, aber leider nie umgesetzt!!!</p> <p>Aufgrund der Verkehrsregelung in den Bereichen Einmündung Karl-/ Turmstraße, sowie Nussrain Einmündung Karlstraße/Christofstraße, eine Zone 30km/h wenig Wirkung auf die Lärmreduzierung zeigen wird, da der Verkehrsfluss immer wieder zum Stillstand kommt und aus dem Stand angefahren werden muss (wie auch von BS-Ingenieure erkannt und angesprochen). Dabei entsteht teilweise beim Anfahren eine so große Lärmbelastung und Schalldruck (ohrenbetäubend) dass Fensterscheiben am Haus zum Klirren kommen können. Das ist für uns Anwohner unerträglich!</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die im Flächennutzungsplan enthaltene Ostumgehungsstraße ist nicht mehr aktuell und wird nicht weiter verfolgt.</p>

Nr.	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
	<p>Wir Anwohner in diesem genannten Bereich fordern daher eine Lösung mit Weitsicht und keine „Symptomkuriererei“, sondern die bestehende Möglichkeit, die im Flächennutzungsplan seit vielen Jahren eingetragene Ostumgehung schnellstens aufzugreifen.</p> <p>Somit wäre der gesamte Durchgangs- und Schwerlastverkehr der L1113 aus dem dicht bebauten Ortsteil heraus genommen und eine neue Wohnqualität im gesamten Wohnbereich gegeben.</p> <p>Sollte der Ausbau der Ostumgehung bei weiter steigender Verkehrs- und Schwerlastdichte nicht wahr genommen werden, wäre dies unverantwortlich unseren Nachfahren gegenüber.</p> <p>Deshalb bitten wir Anwohner die Gemeinderäte der Stadt Besigheim, die o. g. Stellungnahme in ihrer Bewertung zu berücksichtigen und aufzugreifen, wenn jetzt nicht, wann dann?!</p>	