|  |  |
| --- | --- |
| **Beschlussvorlage** | 2019/143 |
| **Federführung:**  FB 2 - Innere Dienste, Bildung und Ordnung | **Sachbearbeitung:**  Kindler, Alexandra  Fachgebiet Ordnung / Lärm  **Reg.Nr.** 106.4  **Datum** 16.07.2019 |
|  |
| **Betreff:**  **Lärmaktionsplanung der 3. Stufe** | |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Gremium** | **Sitzungstag** | **Öffentlichkeitsstatus** | **Zuständigkeit** | |
| Gemeinderat | 25.07.2019 | öffentlich | Entscheidung |

|  |  |
| --- | --- |
| **Sachverhalt:**  ab Seite 2  Anlage(n) | mündlicher Vortrag |
|  | externer Sachverständiger |

**Bisherige Beratungsfolge:**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Gremium** | **Datum** | **Öffentlichkeitsstatus** | **TOP** | **Vorlage Nr.** |
| Gemeinderat | **29.06.2018** | nicht öffentlich | 5 |  |
| Gemeinderat | **23.03.2018** | öffentlich | 3 | 2018/042 |
| Technischer Ausschuss | **09.05.2016** | nicht öffentlich | 5 | 2016/057 |

**Beschlussvorschlag:**

1. Die Anregungen der Träger öffentlicher Belange und aus der Bürgerschaft werden wie vorgeschlagen und beraten, berücksichtigt bzw. aus dargestellten Gründen nicht berücksichtigt.
2. Der Lärmaktionsplan wird wie vorgestellt beschlossen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen Schritte für die Umsetzung der Lärmaktionsplanung in die Wege zu leiten.
4. Zur weiteren Vorgehensweise wird folgendes beschlossen:
   1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Lärmaktionsplanung mit den sonstigen Planungen der Stadt Bönnigheim zu verzahnen.
   2. Der Lärmaktionsplan wird bei Bedarf und mit Blick auf die Fortschreibung des Kooperationserlasses fortgeschrieben, auch zur Ausweisung von ruhigen Gebieten.

|  |  |
| --- | --- |
| **Vorlage bewirkt Ausgaben?**  ja  nein | **Deckungsmittel sind vorhanden?**  ja  nein |

Sachverhalt:

1. **Allgemeines: Definition der Lärmaktionsplanung, Lärmaktionsplan**

Die im Rahmen der Umgebungslärmkartierung erstellten Lärmkarten inkl. Betroffenheitsstatistiken bilden die Grundlage für die Lärmaktionsplanung. In den kartierten Bereichen sind Lärmaktionspläne zur Regelung von Lärmproblemen und -auswirkungen aufzustellen. Ein Aktionsplan ist ein strategisches Planwerk, um Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Lärmminderung und zum Schutz ruhiger Gebiete zu formulieren.   
  
Er kann sich primär auf den vordringlichen und zeitnah zu bewältigenden Handlungsbedarf konzentrieren. Da oftmals nicht alle Zielsetzungen kurz- und mittelfristig realisierbar sind, können auch langfristige Perspektiven im Plan dargestellt werden.

1. **Allgemeines: Rechtsgrundlagen**
2. **Allgemeines: Relevanz der Lärmkartierung für Bönnigheim**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Stufe 1  2007 | Stufe 2  2012 | Stufe 3  2017 |
| Relevanz | Nein | Ja, bezüglich Hauptverkehrsstraßen, hier Landesstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen; Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes - Immissionsschutzgesetz - BImSchG) pro Jahr; | Aktualisierte Lärmkartierung seit 19.12.2018 zur Verfügung;  Ja, Fortschreibung bei Bedarf oder alle fünf Jahre |
| Verpflichtung | Nein | Ja, Aufnahme der Lärmaktionsplanung 2014 | Ja |
| Meldung |  | Berichtspflicht an die EU | Berichtspflicht |

1. **Allgemeines: Zuständigkeiten**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Lärmquelle** | **Lärmkartierung:  je 30. Juni 2012, 2017, 2022, ...** | **Lärmaktionsplanung** |
| **Zuständigkeit** | **Zuständigkeit** |
| Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Kfz/Jahr  (8.200 Kfz/Tag) | Landesanstalt für Umweltschutz, Messungen und Naturschutz Ba-Wü | Kommune, möglich in interkommunaler Zusammenarbeit |

**Die Stadt Bönnigheim hat freiwillig auch Straßen kleiner 8.200 Kfz/24h in die Lärmaktionsplanung mit aufgenommen. - Weitere Ausführungen des Planers -**

1. **Allgemeines: Ziele der Lärmaktionsplanung:**

Die Lärmbelastung zu senken und ruhige Gebiete vor zukünftiger Verlärmung zu schützen, sind wichtige Handlungsziele in Politik und Verwaltung.

1. **Allgemeines: Aufgaben der Lärmaktionsplanung:**

Nach der Erfassung der Lärmbelastung in strategischen Lärmkarten nach einheitlichen Bewertungsmethoden /Berechnung:

* Bewertung der Lärmsituation und Planung von Lärmminderungsmaßnahmen in Lärmaktionsplänen unter Mitwirkung der Öffentlichkeit
* Reduzierung des Umgebungslärms insbesondere dort, wo gesundheitliche oder belästigende Auswirkungen vorliegen.
* Meldung der Ergebnisse an die EU-Kommission

1. **Neufassung oder Fortschreibung / Lärmkartierung 3. Stufe:**

Bindungswirkung bei ermessensfehlerfreier Abwägung maßgeblicher Aspekte nach dem Kooperationserlass zwischen dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg und den Straßenverkehrsbehörden wie:

* Potentielle Verkehrsverlagerungen in andere schutzwürdige Bereiche
* Verkehrliche Funktion der Straße
* Auswirkungen auf den ÖPNV
* Auswirkungen auf Fußgänger- und Radverkehr
* Verkehrstechnische Randbedingungen

1. **Öffentlichkeitsbeteiligung als Pflichtbestandteil der Lärmaktionsplanung**

**Zu Ziffer 1 des Beschlussvorschlages:**

Über die Anregungen / Bedenken der **Träger öffentlicher Belange** wird wie in der Anlage 1 enthalten entschieden.

- Weitere Ausführungen -

**Zu Ziffer 2 des Beschlussvorschlages:**

Über die Anregungen / Bedenken der **Bürgerschaft** wird wie in der Anlage enthalten entschieden.   
 - Weitere Ausführungen -

1. **Inhalte der Lärmaktionsplanung**

Die Lärmaktionsplanung in der Anlage 3 wird von Herrn Jürgen Roth, Firma Soundplan, vorgestellt. Dem Gemeinderat wird empfohlen, die Lärmaktionsplanung wie vorgestellt zu beschließen.

1. **Umsetzung und Fortschreibung der Lärmaktionsplanung**

Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen Schritte für die Umsetzung der Lärmaktionsplanung in die Wege zu leiten. Die Lärmaktionsplanung wird mit Blick auf die Fortschreibung des Kooperationserlasses zeitnah weiterentwickelt, insbesondere auch im Hinblick auf die Ausweisung von ruhigen Gebieten. Aktuell werden hierzu keine konkreten Aussagen getroffen; dennoch empfiehlt die Verwaltung diese Thematik zeitnah weiter zu entwickeln.

Die Überprüfung und regelmäßige Fortschreibung der Lärmaktionsplanung sollte mindestens folgende Punkte umfassen:

* Relevante Änderungen der Lärmsituation (z.B. zusätzliche kartierte Strecken, Verkehrsstärken, Lkw-Anteile, Geschwindigkeitsregelungen, aktive Lärmschutzmaßnahmen, andere Lärmquellen)
* Relevante Änderungen der Lärmeinwirkungen (z.B. Bebauungsstruktur, Einwohnerzahlen, passive Lärmschutzmaßnahmen)
* Änderungen in der Bewertung von Lärmproblemen und –auswirkungen; sind Bereiche mit Werten von 65/55 dB(A) noch vorhanden?
* Analyse zum Umsetzungsstand von Maßnahmen
* weitere Maßnahmenmöglichkeiten vorhanden (verkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, straßenbauliche Maßnahmen, Maßnahmen für eine ruhige und sichere Ortsmitte, Elektrifizierung bei Bussen)?
* Entwicklungen in der Zahl der betroffenen Personen, Wohnungen, Schulen oder der Flächen
* Hemmnisse und Optimierungsmöglichkeiten
* Berücksichtigung planungsrechtlicher Festlegungen in anderen Planungen, z.B. zum Schutz ruhiger Gebiete
* Erfolge langfristiger Strategien

1. **Lärmaktionsplanung als fester Bestandteil der Planungen der Stadt Bönnigheim**

Die Lärmaktionsplanung kann Auswirkungen auf alle Planungen der Stadt haben, da sie nicht nur verkehrsregelnde Maßnahmen oder Baumaßnahmen an Straßen beinhaltet. Entsprechend der Arbeitshilfe des Länderausschusses für Immissionsschutz gibt es Arbeitshilfen, die für die Ausgestaltung der Lärmaktionsplanung genutzt werden können. In der Arbeitshilfe wird insbesondere darauf hingewiesen, dass folgende Entwicklungsplanungen mit der Lärmaktionsplanungabgestimmt werden sollten: Stadtentwicklungskonzept, Umweltplanung, Landschaftsprogramm, Landschaftsplanung, Flächennutzungsplan, Bauleitplanung, Stadtentwicklung und Städtebau

Auch zu Schulwege- und Radwegplanung ist eine Verbindung herzustellen, da im Maßnahmenbereich auch Rechte von Schulkindern zur Steigerung ihrer Sicherheit  abzuwägen sind. Auf der Metaebene wäre ein Konzept zur Lärmbekämpfung insgesamt sinnvoll, das auch die Finanzierung gestalterischer städtebaulicher Möglichkeiten durch die Kommune vorsieht, wobei z.B. Schallschutzfenster bei zunehmender Klimaveränderung Probleme mit der Lüftung verursachen.

Mit Blick auf die Nachbarkommunen müsste man insgesamt auch gegenseitige Auswirkungen der Lärmaktionsplanung der Nachbarkommunen betrachten. Neben Tempo 30 an den Ortsdurchfahrten von Löchgau und Erligheim gibt es auch in Kirchheim bereits die Reduzierung in den Nachtstunden an der B 27. In den Bottwartalgemeinden wurde beispielsweise ein gemeinsamer Lärmaktionsplan der Kommunen Großbottwar, Beilstein und Murr erarbeitet.

Nur mit Blick auf die umliegenden Kommunen könnten Maßnahmen zur Reduzierung des LKW –Verkehrs betrachtet werden (z.B. Sperrung ab 12t).

* 1. **Lärmaktionsplanung – Ausweisung ruhiger Gebiete**

Bei der Ausweisung ruhiger Gebiete nutzt die Stadt Bönnigheim aktuell ihren Handlungsspielraum dahingehend, dass diese erst zu einem späteren Zeitpunkt stattfinden, da

* Absolute/ relative akustische Schwellenwerte nicht erhoben wurden (mangels Kartierung keine berechneten Pegel)
* Nur subjektive Kriterien der Ruhesuchenden herangezogen werden können
* eine regionale Ausgewogenheit vorliegt
* keine fachliche Einschätzung der tatsächlichen Situation mit nachvollziehbarer Beschreibung und keine Gesamtkonzept des Planungsträgers existiert

Somit wird vorgeschlagen, zu prüfen, ob und welche ruhigen Gebiete ausgewiesen werden können und falls ja, klar definierte Begrenzungen mit Schlussfolgerungen vorgenommen werden und insgesamt eine ordnungsgemäße Auswahl auch im Rahmen einer Beteiligung vorgenommen wird.

**Anlage I: Zusammenstellung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange**

**Anlage II: Zusammenstellung der Anregungen aus der Bürgerschaft**

**Anlage III: Lärmaktionsplan**

**Anlage I: Zusammenstellung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan**

Stand: 16.07.2019

**1) 31.10.2018: IHK Region Stuttgart**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Stellungnahme** | **Abwägung** | **Beschlussvorschlag** |
| Tempo 30 kann zu Störungen im Verkehrsfluss führen, mittel- bis langfristige Lösung:  lärmarmer Asphaltbelag - Lärmminderungspotenzial | Aufgrund der Verkehrsführung rund um die Altstadt ist der Verkehrsfluss schon in den Kurvenbereichen langsamer; im Bereich der Querungshilfen würde sich die Sicherheit des Fußgänger- und Radverkehrs erhöhen; Flüsterasphalt wünschenswert, Tempo 30 aber auch aufgrund des zunehmenden Verkehrs und der Minderung von gefährlichen Situationen -> z.B. Schulwegeplan <-) vorrangig; Häuser liegen im Bebauungsplan Altstadt; Interesse der Stadt an gestalterischen Verbesserungen und Sanierung der Wohnhäuser;  Aktuell liegen keine Daten zur Luftreinhaltung und möglichen Auswirkungen durch Tempo 30 vor; siehe auch Aussagen im LAP | Kenntnisnahme; Abwägungen zum Verkehrsfluss im LAP selbst, verlangsamter Verkehrsfluss führt zu einer Lärmminderung der Bewohnerinnen und Bewohner und Erhöhung von Aufenthaltsqualität und Sicherheit im Straßenbegleitbereich und an den Querungsstellen |
|

**2) 29.10.2018 Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS), Planung**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Stellungnahme** | **Abwägung** | **Beschlussvorschlag** | |
| In M1 - M3 (M6- Cleebronner Straße wurde herausgenommen) allgemeine Auswirkungen auf den Busverkehr durch Geschwindigkeitsreduzierung (Verspätungen), daher Flüsterasphalt vorrangig vor der Reduzierung | Der VVS soll seine Bedenken anhand von konkreten Zahlen verifizieren; Taktung zur Schiene ist ein wichtiges Argument für Berufspendelnde, die ab Kirchheim oder ab Bietigheim-Bissingen auf die Schiene gehen;  Sanierung bringt für den Straßenbaulastträger hohe Kosten, konkrete Sanierungsmaßnahmen an den Fahrbahnen noch nicht terminiert; ohne konkrete Angaben ist eine Abwägung nicht umfassend möglich; gesamter Linienverlauf muss betrachtet werden und nicht nur Bönnigheim; erste Priorität daher Tempo 30; andere Möglichkeiten wie Befristung oder nur nächtliche Einschränkungen diskutieren | Kenntnisnahme der Bedenken mit der Bitte um Vorlage entsprechender Belege zur Verlängerung der Fahrzeit; in Nachbarorten wurden schon Tempo 30 - Regelungen getroffen, Erfahrungswerte zur Verlangsamung müssten vorliegen bzw. können von den Fachleuten erarbeitet werden; |

**3) 19.10.2018 Telekom Deutschland GmbH**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Stellungnahme** | **Abwägung** | **Beschlussvorschlag** |
| Beschädigungen von Leitungen bei baulichen Maßnahmen vermeiden, ungehinderten Zugang sichern, Informationen über den Verlauf der Leitungen einholen | Sofern konkrete Baumaßnahmen geplant werden, müssen Straßenbaulastträger und ausführende Firma dies beachten und bei Schäden treten entsprechende Regelungen ein | Kenntnisnahme |

**4) 01.10.2018 Omnibusverkehr Spillmann GmbH, ÖPNV-Planung und Qualitätsmanagement**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Stellungnahme** | **Abwägung** | **Beschlussvorschlag** |
| Eine Geschwindigkeitsreduzierung tagsüber wird auf Grund der Fahrplaneinhaltung als problematisch erachtet, da Verlängerungen der Fahrtzeit auf den maßgeblichen Bereichen der Buslinien entstehen.  Bittet um Prüfung, ob auf den Strecken mit Buslinienverkehr (Linien 553, 554, 574 und 666HN im Bereich M1-M3 + M5-M7) eine Reduzierung nur nachts oder nur auf 40 km/h ausreichend wäre. | Durch die vielen Wendungen rund um den Ortskern fährt der Bus hier meist sowieso nicht "Tempo 50", "Tempo 40" hat auf lange Sicht (auch in Anbetracht des steigenden Verkehrs) nicht denselben Effekt wie "Tempo 30"; auch hier sind konkrete Zahlen erforderlich, die die Fachleute vorbringen könnten, um ihre Argumente zu verifizieren. Linie 553/554 besonders tangiert, da rund um den Altstadtkern geführt | siehe Anmerkungen VVS |

**5) 23.10.2018 Regierungspräsidium Stuttgart, Wirtschaft und Infrastruktur**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Stellungnahme** | **Abwägung** | **Beschlussvorschlag** |
| keine Bedenken und Einwendungen |  | Kenntnisnahme |

**6) 20.11.2018 Regierungspräsidium Stuttgart, Straßenwesen und Verkehr**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Stellungnahme** | **Abwägung** | **Beschlussvorschlag** |
| Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sollen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörde/Gemeinden angeordnet werden und kein Ersatz für mögliche und finanziell tragbare bauliche/andere Maßnahmen sein. Denkbar ist eine zeitlich befristete Geschwindigkeitsreduzierung bis zur Umsetzung einer Maßnahme. Lärmarmen Asphaltbelag auf Erhaltungsabschnitten (mit Zuständigkeit RP Stuttgart) können in Zukunft im Bereich M1 umgesetzt werden. | "Tempo 40 hat (auch in Anbetracht des zunehmenden Verkehrs) nicht denselben Effekt wie Tempo 30, Verdrängungseffekte sind konkret für die einzelnen Maßnahmen-Bereiche zu betrachten; siehe Lärmaktionsplan | Kenntnisnahme; befristete Beschränkung diskutieren |

**7) 17.10.2018 Handwerkskammer Region Stuttgart, Unternehmensservic**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Stellungnahme** | **Abwägung** | **Beschlussvorschlag** |
| keine Bedenken und Einwendungen |  | **Kenntnisnahme** |

**8) 16.10.2018 Gemeinde Kirchheim a. N.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Stellungnahme** | **Abwägung** | **Beschlussvorschlag** |
| keine Bedenken und Einwendungen |  | **Kenntnisnahme** |

**9) 10.10.2018 terranets bw GmbH, Planung und Bau**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Stellungnahme** | **Abwägung** | **Beschlussvorschlag** |
| (negative) Einflüsse auf Leitungen vermeiden, an Leitungen im Schutzstreifen "Kraichgauleitung KRA" (6m breit und nicht gesichert) sind grundsätzlich keine baulichen Maßnahmen möglich(Leitung und Kabel liegen laut Plan zwischen M5 und M7, zur Überprüfung des genauen Verlaufs muss Fachpersonal zu Rate gezogen werden) | Absprache mit der terranets bw GmbH gut machbar,Leitungen werden, da Grundversorgung, i.d.R. sowieso beachtet | Leitungen werden beachtet (sofern Belag an betr. Stellen erneuert wird), Pläne einholen |

**10) 01.10.2018 Syna GmbH**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Stellungnahme** | **Abwägung** | **Beschlussvorschlag** |
| Bereich liegt außerhalb des Netzgebietes |  | Kenntnisnahme |

**11) 04.10.2018 Gemeinde Erligheim**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Stellungnahme** | **Abwägung** | **Beschlussvorschlag** |
| einerseits Befürwortung der Geschwindigkeitsreduzierung, andererseits besteht in den Bereichen M1-M3 und M5 eine Überschneidung mit den Buslinien 553 und 554! Hier werden durch eine Reduzierung auf 30 km/h weitere Verspätungen befürchtet, wodurch in Folge das Erreichen von Anschlüssen unmöglich wird (Situation zunehmend problematisch) | Die Gemeinde Erligheim hat schon seit Jahren "Tempo 30" in der Ortsdurchfahrt durch die Lärmaktionsplanung erreicht;  von Seiten der Busbetreiber wurden keine konkreten Angaben gemacht, dennoch müssen auf den Linien die Begebenheiten betrachtet werden, die Lärmproblematik kann jedoch in Bönnigheim nicht anders betrachtet werden als in den Nachbarkommunen | Kenntnisnahme, siehe auch Aussagen zu den Eingaben der Busbetreiber; dort soll eine Betrachtung der gesamten Linie gemacht werden und notwendige Änderungen vorgenommen werden |

**12) 01.10.2018: Verband Region Stuttgart**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Stellungnahme** | **Abwägung** | **Beschlussvorschlag** |
| keine Bedenken und Einwendungen |  | Kenntnisnahme |

**13) 02.10.2018 Netze BW GmbH (ENBW), Netzentwicklung Mitte Korntal-Münchingen**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Stellungnahme** | **Abwägung** | **Beschlussvorschlag** |
| Bitte um Absprache bei Umsetzung straßenbaulicher Maßnahmen. Es werden dann mögliche Maßnahmen am Stromnetz zur Nutzung von Synergien geprüft,  Bauunternehmen müssen Unterlagen bei der ENBW anfordern (Strom, Straßenbeleuchtung und Gas) | mit dem LAP finden noch keine baulichen Maßnahmen statt; diese müssen vom Straßenbaulastträger und den ausführenden Firmen mit den Leitungsnetzen abgeglichen werden; wenn Maßnahmen auf Gemeindestraßen gilt dies auch für die Stadt als Straßenbaulastträger | Kenntnisnahme |

**14) 28.09.2018 Gemeinde Löchgau**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Stellungnahme** | **Abwägung** | **Beschlussvorschlag** |
| keine Bedenken und Einwendungen |  | Kenntnisnahme |

**15) 01.10.2018 unitymedia Zentrale Planung**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Stellungnahme** | **Abwägung** | **Beschlussvorschlag** |
| keine Bedenken und Einwendungen |  | Kenntnisnahme |

**16) 24.10.2018 DB Regio Bus**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Stellungnahme** | **Abwägung** | **Beschlussvorschlag** |
| Schließen sich den Bedenken der Fa. Spillmann an. | Siehe oben; siehe Lärmaktionsplan | Sie Anmerkungen Fa. Spillmann |

**17) 18.04.2019 Landratsamt Ludwigsburg, Geschäftsteil Straßenverkehr: Hinweise zum aktuellen Planungsstand (Bezug: Stellungnahme im Vorverfahren (18.01.2016), Gesamtstellungnahme (08.04.2019)**

Zur umfangreichen Stellungnahme des Landratsamtes wurde innerhalb des Lärmaktionsplanes abgewogen. Weitere Erläuterungen des Planers in der Sitzung.

Insbesondere wird darauf hingewiesen, dass die angesprochene Maßnahme 6 nicht Teil des Auslegungsverfahrens war; daher wurde diese wieder aus dem Lärmaktionsplan genommen.

Beschlussvorschlag Kenntnisnahme und Diskussion und Beschluss zu den einzelnen Maßnahmen Entscheidung der Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung befristet oder unbefristet

|  |
| --- |
| **Stellungnahme** |
| Aufgrund der aktuellen Rechtsprechung kann inzwischen bei der Ermessensausübung im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden, dass nach der Lärmwirkungsforschung bereits Werte ab 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen. Aufgrund dieser Veränderung hat die Stadt Bönnigheim die Maßnahmen in der Lärmaktionsplanung gegenüber den bisher im Beteiligungsverfahren vorgelegten Maßnahmen ausgedehnt und angepasst.  **Folgende Maßnahmen sind in der aktualisierten Planung vorgesehen:** M1: Tempo 30 in der Erligheimer Straße ab der Einmündung der Südstraße über die Poststraße bis Einmündung Kirchheimer Straße M2: Tempo 30 in der Bismarckstraße und Karlstraße M3: Tempo 30 in der Burgstraße M4: Tempo 30 in der Meimsheimer Straße  M5: Tempo 30 in der Kirchheimer Straße  M6: Tempo 30 in der Cleebronner Straße  M7: Tempo 30 in Hohenstein  Mittel- bis langfristig soll in den Straßen ein lärmarmer Asphalt eingebaut werden. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung wäre daher auch als Übergangsmaßnahme denkbar. |
| Bei der Lärmbewertung gelten im Bereich von Bestandsstraßen zunächst die Lärmschutz-Richtlinien-StV. In der Rechtsprechung werden inzwischen aber auch die Grenzwerte der 16. BImSchV im Rahmen der Prüfung gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 der Straßenverkehrsordnung als Orientierungswert herangezogen. Das bedeutet, dass die von Lärm betroffenen Anwohner regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung haben, wenn die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten sind.   Vorliegend liegen die Gebäude zu einem großen Teil im Kern-, Dorf-, Mischgebiet. Aufgrund von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV liegen die Orientierungswerte in Kern-, Dorf-, Mischgebieten bei 64 dB(A) tagsüber und 54 dB(A) nachts. Die Lärmaktionsplanung der Stadt Bönnigheim stellt insbesondere alle Bereiche ab einer Lärmbelastung von 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) nachts dar. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind kostengünstige und wirksame Maßnahmen zur Lärmminderung.  Die Maßnahmen haben den Vorteil, dass sie kurzfristig umgesetzt werden können und damit vor allem als Sofortmaßnahme geeignet sind. Geschwindigkeitsbeschränkungen haben auch in der Regel positive Synergieeffekte in Bezug auf die Verkehrssicherheit.  Nachteilig ist insbesondere, dass mit dieser Maßnahme die Leichtigkeit des fließenden Straßenverkehrs beeinträchtigt wird. Vor allem Straßen mit überörtlicher Bedeutung – wie die Landes- und Kreisstraßen sowie weiteren Hauptverkehrsstraßen – erfüllen eine wichtige Verkehrsfunktion. Sie bündeln den Verkehr und sorgen damit für eine Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes. |
| Die Zumutbarkeit von Verkehrslärm, der von Anliegern einer Bundes-, Landes- oder Kreisstraße aufgrund der Widmung ertragen werden muss, ist dabei anders zu bewerten, als beispielsweise der Verkehrslärm in einer Wohnstraße (BVerwG, NJW 1986, 2655; OVG Münster, Urteil vom 01.06.2005 – 8 A 2350/04).   Die Funktion der überörtlichen Straßen darf nur aus sehr wichtigen Gründen eingeschränkt werden. Vor diesem Hintergrund sollte die Beurteilung der Notwendigkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Basis folgender Grundsätze erfolgen: · Es liegen erhebliche Betroffenheit vor.  Die Maßnahme muss in ihrem Geltungsbereich zu einer spürbaren Lärmentlastung und einer nachweisbaren Minderung der Betroffenenzahlen führen; Maßnahmen die den Verkehr und den Lärm nur verlagern, scheiden aus.   Die positiven und negativen mittelbaren Wirkungen einer Maßnahme sind einzubeziehen (z.B. Aspekte der Verkehrssicherheit; keine Verwirrung der Verkehrsteilnehmer durch zu viele Schilder) |
| 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 Leistungsfähigkeit (auch im Hinblick auf den ÖPNV), Gründe der Luftreinhaltung oder Verdrängungsverkehre.  Im Zusammenhang mit der Luftreinhaltung lagen uns bisher für Bönnigheim keine Anhaltspunkte vor, dass sich eine mögliche Geschwindigkeitsbeschränkung im Gemeindegebiet unter Umständen ungünstig auf die Luftsituation auswirken könnte.   Bei der Leistungsfähigkeit einer Strecke sollte beachtet werden, 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.   Die Geschwindigkeitsbeschränkungen in Bönnigheim sollen nach der vorliegenden Planung in nahezu allen Hauptverkehrsachsen umgesetzt werden, die auch für den vorhandenen Buslinienverkehr Auswirkungen mit sich bringen können. Im Zusammenhang mit der Leistungsfähigkeit des Busverkehrs wurde in der Planung ausgeführt, dass ein Nachweis fehle, dass die „vorgeschlagenen kurzen Strecken in Bönnigheim mit Tempo 30 tatsächlich den Verkehrsfluss negativ beeinflussen, sodass der ÖPNV seine Fahrpläne nicht mehr einhalten kann“. |
| Wir machen Sie darauf aufmerksam, dass die ausschließliche Betrachtung der geschwindigkeitsreduzierten Abschnitte innerhalb des Stadtgebietes für eine ermessensfehlerfreie Abwägung nicht ausreichend sein dürfte. Bei der Leistungsfähigkeitsbetrachtung ist vielmehr der gesamte Linienverlauf der betroffenen Buslinien zu betrachten und in der Abwägung zu berücksichtigen.   Zu möglichen Verlagerungsverkehren aufgrund der geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen wird in der Planung unter 11.3 ausgeführt, dass es voraussichtlich zu keinen Verlagerungen kommen wird, da der historische Innenstadtbereich keine Verkehrsverlagerungen zulasse und weiträumige Verlagerungen zu großen Zeitverlusten führen würden.  Darüber hinaus sei der zeitliche Verlust für die einzelne Maßnahme eher gering. In einer Tabelle werden die Fahrzeiten rechnerisch gegenüber gestellt.  Bei der Abwägung der möglichen Verdrängungsverkehre sollte berücksichtigt werden, dass beispielweise bei einer Fahrroute von der Erligheimer Straße über die Poststraße, Bismarckstraße, Karlstraße, Burgstraße zur Cleebronner Straße der Kraftfahrer über etwa einen Kilometer Strecke 30 km/h fahren muss.  Demgegenüber steht eine etwa 450 Meter lange Strecke über die Hauptstraße, (ggf. Grabengasse) und Michaelsbergstraße zur Cleebronner Straße, die aufgrund der örtlichen Gegebenheiten zwar auch nur mit mäßiger Geschwindigkeit befahren werden kann, aber für den Pkw-Verkehr befahrbar ist. Auch weitere Wegeverbindungen durch den Innenstadtbereich wären denkbar. Hier sollte bereits im Planungsstadium geprüft werden, ob und wie ggf. möglichen Verdrängungsverkehren entgegengewirkt werden kann. |
| Die Abwägung zwischen Tempo 30 und Tempo 40 sollte sich nicht nur auf die mathematische Differenz der Betroffenenzahl reduzieren. Vielmehr sollte in einer Gesamtbetrachtung unter anderem auch die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes (auch im Hinblick auf den ÖPNV), die Akzeptanz des Kraftfahrers, die Länge der geschwindigkeitsreduzierten Strecken sowie die Funktion der Straßen in die Bewertung einbezogen werden.   Zum Maßnahmenbereich 7 (künftig 6) – Ortsteil Hohenstein geben wir Ihnen noch folgenden Hinweis: Die in der Graphik dargestellte Abgrenzung des Tempo-30-Bereiches reicht über den Innerortsbereich hinaus. Die Ortstafel steht kurz vor den Gebäuden der Mittleren Straße. Die in der Graphik einbezogenen Gebäude der Kirchheimer Straße 119, 120, 121 und 123 liegen außer Orts bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 70 km/h. Der Maßnahmenbereich 30 km/h bzw. 40 km/h ist auf die Betroffenheit im innerörtlichen Bereich zu beschränken.  Die unter 11.2 aufgeführten Maßnahmenvorschläge für die Hofener Straße sowie die Freudentaler Straße stellen keine Maßnahmen der Lärmaktionsplanung dar und müssen außerhalb der Planung geprüft und bewertet werden. |
| Abschließend empfehlen wir Ihnen, die innerhalb der Lärmaktionsplanung vorgenommenen Bewertungen, Abwägungen und Entscheidungen im erforderlichen Umfang zu dokumentieren.  Dies gilt auch für die Bewertung/Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen. Diesen Abwägungsprozess sollten Sie der Entwurfsplanung beifügen.  Nach der Beschlussfassung im Gemeinderat bitten wir um Übersendung der Unterlagen, da für Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Basis von Lärmaktionsplänen ein Zustimmungsvorbehalt durch die höhere Verkehrsbehörde besteht. |

**Landratsamt Ludwigsburg - Zentrale Bußgeldangelegenheiten**

Beschlussvorschlag: Kenntnisnahme; gegenüber der Bußgeldstelle wird regelmäßig der Wunsch nach Kontrollen ausgesprochen und von dort auch entsprochen

|  |
| --- |
| **Stellungnahme** |
| Wir führen im Stadtgebiet von Bönnigheim regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen mit mobilen Verkehrsmessgeräten durch. Schwerpunktmessungen finden vor allem auf der Ortdurchfahrt bzw. den Ausfallstraßen (Kirchheimer Straße, Freudentaler Straße, Erligheimer Straße, Cleebronner Straße, Meimsheimer Straße, Hofener Straße) statt.  Die Geschwindigkeitskontrollen auf der Kirchheimer Straße bis zur Einmündung der Albert-Einstein -Straße dienen auch der Schulwegsicherung. Weil die stationären Geschwindigkeitsmessanlagen erfahrungsgemäß nur einen punktuellen Effekt haben, wenn sie insbesondere bei Ortskundigen bekannt sind und sich bei der Lärmminderung durch den sogenannten „Welleneffekt" sogar eher nachteilig auswirken, durch das Abbremsen vor und das Beschleunigen unmittelbar nach der Anlage, setzt das Landratsamt seit Jahren verstärkt auf die Verkehrsüberwachung mit mobilen Messgeräten.   Überwachungen mit wechselnden Standorten haben aufgrund der Unvorhersehbarkeit einen langfristigeren Effekt. Zudem erhöht sich durch das Abbremsen und Beschleunigen auch der Lärmpegel im unmittelbaren Umfeld von stationären Messanlagen. Zwei veraltete stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen an der Kirchheimer Straße in Bönnigheim und im Ortsteil Hohenstein wurden, weil die Geschwindigkeitsüberschreitungen nachweislich an anderen Straßenabschnitten stattfinden aufgegeben und durch flexible mobile Messungen ersetzt.  Nachdem die Gehäuse, auch wenn sie nicht funktionsfähig sind, eine ermahnende Wirkung haben und viele Autofahrer zu angepasster Fahrweise veranlassen, haben wir die Anlagen auf Wunsch der Stadtverwaltung belassen und das Eigentum auf die Stadt Bönnigheim übertragen. Die mobilen Geschwindigkeitsmessungen haben ergeben, dass die Lärmquelle in Bönnigheim nicht überhöhte Geschwindigkeiten sind, sondern das hohe Verkehrsaufkommen und das Stopp and Go an Straßeneinmündungen, Ampeln etc. Eventuell müssen die Verkehrsströme anders gelenkt werden (z.B. durch Einbahnregelung). Geschwindigkeitskontrollen dienen nicht in erster Linie der Lärmminderung. Die Überwachung des fließenden Verkehrs hinsichtlich lärmender Fahrzeuge, vor allem Motorrädern obliegt der Verkehrspolizeidirektion Ludwigsburg. Wir werden in Bönnigheim auch künftig regelmäßige mobile Geschwindigkeitskontrollen durchführen. Die Häufigkeit richtet sich nach der Höhe der Überschreitungsquote, der festgestellten Geschwindigkeiten, eigenen Beobachtungen und begründeten Anforderungen von Seiten des Bürgermeisteramtes und/oder von Anwohnern. Nach unseren eigenen Beobachtungen und den Messergebnissen, halten wir momentan an keinem Straßenabschnitt in Bönnigheim eine stationäre Geschwindigkeitsmessanlage für begründet. |

**Landratsamt Ludwigsburg – Immissionsschutz**

Abwägung innerhalb des Lärmaktionsplanes; Beschlussvorschlag: Kenntnisnahme

|  |
| --- |
| **Stellungnahme** |
| Der Bericht der Soundplan GmbH, Backnang vom 11.07.2018 wurde in fachlicher Hinsicht geprüft. In den uns vorliegenden Unterlagen fehlen Informationen zu den berücksichtigten Eingangsdaten der untersuchten Straßen. Im Übrigen erscheinen die Berechnungsergebnisse plausibel.  Laut dem Lärmaktionsplan, werden die Lärmsanierungswerte von 70 dB(A) im Beurteilungszeitraum DEN bzw. von 60 dB(A) im Beurteilungszeitraum Nacht an verschiedenen Gebäuden entlang der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen überschritten. Der Lärmaktionsplan sieht als Maßnahmen zur Reduzierung der Geräuschbelastung Geschwindigkeitsreduzierungen bzw. Änderungen der Fahrbahnbeläge vor. **Aus immissionsschutzrechtlicher Sicht bewerten wir die geplanten Maßnahmen grundsätzlich positiv**. Im Rahmen der Berechnungen wurde auch die Zahl der aktuell betroffenen Personen in unterschiedlichen Pegelbereichen ermittelt. Wir regen an darzustellen, wie sich die Anzahl der belasteten Personen durch die geplanten Maßnahmen ändert. Zu diesem Zweck sollte die Anzahl der betroffenen Einwohner unter Berücksichtigung der Maßnahmen mittels einer entsprechenden Tabelle (vgl. S. 3 des Gutachtens) dargestellt werden. Um die Anzahl der belasteten Personen weiter zu reduzieren, regen wir an zusätzliche Maßnahmen zu prüfen. Der Lärmaktionsplan enthält insbesondere keine städtebaulichen Maßnahmen, die seitens der Stadt Bönnigheim in eigener Zuständigkeit initiiert bzw. umgesetzt werden könnten. Anregungen hierzu enthält das beiliegende Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur an die Kommunen des Landes Baden-Württemberg vom 10.09.2014.  Der Lärmaktionsplan stellt eine wichtige Informationsquelle dar, die bei der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung der Kommune berücksichtigt werden sollte. Die Ergebnisse des Lärmaktionsplans sollten im Rahmen der Bauleitplanung dazu genutzt werden ruhigere, für Wohnnutzung geeignete Flächen zu identifizieren bzw. weniger schutzwürdige Gebiete (wie z.B. Gewerbegebiete) entlang höher belasteter Verkehrsachsen anzusiedeln.Um zukünftig auch aktiven Schallschutz als zusätzliche Maßnahmenart vorsehen zu können, regen wir an die hierfür notwendigen Flächen zu sichern und ggf. die zur Umsetzung erforderlichen finanziellen Rahmenbedingungen zu schaffen. |

**Landratsamt Ludwigsburg – Gesundheitsschutz**

Abwägung innerhalb des Lärmaktionsplanes; Beschlussvorschlag: Kenntnisnahme

|  |
| --- |
| **Stellungnahme** |
| Die Hotspots der Verkehrslärmbelastung mit Überschreitung der sogenannten Maßnahmenwerte (LDEN > 70 dB(A)/ LN > 60 dB(A)) werden an folgenden Straßen benannt: Erligheimer Straße, Freudentaler Straße, Poststraße, Seestraße, Bismarckstraße, Karlstraße, Nordstraße, Burgstraße, Michaelsbergstraße, Meimsheimer Straße, Kirchheimer Straße, Breite Steige, Langewiesenweg und Mittlere Straße. Dies hat laut LAP für 130 Anwohner tagsüber Lärmpegel > 70 dB(A) und nachts für 100 Personen Werte> 60 dB(A) zur Folge.  Gemäß Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) vom 23 .März 2012 leitet sich daraus entlang dieser Strecken ein vordringlicher Handlungsbedarf zur Planung und möglichst zeitnahen Umsetzung geeigneter lärmmindernder Maßnahmen ab. D.h. die Maßnahmenwerte sollten zumindest erreicht oder besser unterschritten werden. Hinzuweisen bleibt darauf, dass sich bei einer Überschreitung der Maßnahmenwerte um 3 dB(A) der Ermessensspielraum der zuständigen Behörde(n) weitestgehend reduziert.  Dieser Sachverhalt liegt lt. LAP auf mehreren Streckenabschnitten entlang der o.g. Straßen vor. An konkreten Vorschlägen zur Lärmminderung benennt der LAP:  1. Kurzfristig die Einführung von Tempo 30 km/h auf diversen Streckenabschnitten (-ca. 2-3 dB(A)). 2. Mittel- bis langfristig den Wechsel auf einen lärmarmen Asphalt auf diesen Streckenabschnitten im Zuge der nächsten notwendig werdenden Fahrbahnsanierung (- 2 bis ca. 5 dB(A)). 3. Unter Pkt. M4 wird für die Meimsheimer Straße (bis Ortsende) mittel -langfristig die Fahrbahnsanierung vorgeschlagen, weil die Lärmpegel dort die Auslösewerte überschreiten. |
| Bewertung aus gesundheitlicher Sicht: Das Gesundheitsamt ist grundsätzlich mit den vorgeschlagenen Maßnahmen einverstanden, soweit sie geeignet sind, die Verkehrslärmbelastung entlang der oben benannten Hotspots dahingehend zu vermindern, dass zumindest die Maßnahmenwerte (LDEN > 70 dB(A)/ LN > 60 dB(A)) unterschritten werden. Aus umweltmedizinischer Sicht bzw. aus Gründen der gesundheitlichen Vorsorge sollte aber darüber hinaus zeitnah angestrebt werden, auch die Auslösewerte (LDEN > 65 dB(A)/ LN > 55 dB(A)) zu unterschreiten, wie es bereits am 10.09.2014 die Lärmschutzbeauftragte der baden-württembergischen Landesregierung als Zielsetzung bekräftigte. Im Rahmen dessen können durchaus auch **Tempo 30-/ggf. Tempo 40- Regelungen** einen guten Beitrag zur Minderung des Verkehrslärms leisten. Bei diesen Geschwindigkeiten ist davon auszugehen, dass sich der Reifen-, Bremsen- und Straßenabrieb verringert, was wiederrum die Feinstaubbelastung sowie die Schadstoff- bzw. NO,,- und **CO2-** Emissionen mindern kann. |
| Folgende Punkte sind nach unserer Einschätzung kritisch anzumerken: 1. Dem LAP fehlt eine auf Basis der genannten Vorschläge zur Lärmminderung ausgehende Hochrechnung bzw. Analyse, ob damit zukünftig zumindest die verpflichtenden Anforderungen (s. Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen, MVI-Schreiben v23.03.12) umgesetzt werden können. Dies macht letztlich eine konkrete Bewertung dieses LAP mit Blick auf den vorsorgenden wie konkreten Gesundheitsschutz unmöglich. 2. Bei Lärmpegeln von tagsüber> 70 dB(A) und nachts> 60 dB(A) vielerorts an den o.g. Straßen, teilweise sogar von> 73 dB(A) am Tage!> 63 dB(A) in der Nacht wie z.B. entlang der Meimsheimer Straße ist grundsätzlich der Vorschlag der Fahrbahnsanierung mit einem lärmarmen Straßenbelag sehr sinnvoll. Um aber die gesetzten Ziele innerhalb eines vertretbaren Zeithorizonts zu erreichen, muss dies kurz- bis allenfalls mittelfristig umgesetzt werden. Im Übrigen werden auch entlang der Meimsheimer Straße zum Teil Lärmpegel bis zu 73, 1 dB(A) (LDEN) bzw. 63,5 dB(A) (LN) angegeben, womit die Bewertung des LAP (s. S. 7/Pkt. M4) nicht zutreffend ist, die Lärmpegel würden einen Ermessensspielraum zulassen, da (nur) die Auslösewerte überschritten würden. 3. Die im LAP genannte Option, die o.g. Straßen für den Schwerlastverkehr zu sperren, wird wegen des Fehlens einer großräumigen Verkehrsanalyse derzeit nicht für möglich erachtet. Angesichts des mit 5-6 dB(A) angesetzten lärmmindernden Potentials sollte diese Option aus unserer Sicht aber unbedingt weiterverfolgt werden. |
| **Zur Verkehrslärmproblematik geben wir folgende weitere, gesundheitsbezogene Hinweise:**  1. Gemäß § 47d Abs.2 BImSchG ist der Bestandsschutz bzw. Erhalt ruhiger Gebiete eine wesentliche Aufgabe zur Vorsorge gegen Lärm. 2. Es sollten solche Lärmminderungsmaßen bevorzugt werden, die zusätzlich geeignet sind, Luftverschmutzungen durch Feinstaub und andere Schadstoffe zu verringern. Hierzu gehören neben Tempo 30 -Zonen die Verkehrsverstetigung sowie z.B. Fahrverbote für den Schwerlastverkehr. 3. Grundsätzlich sind aktive gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen zu bevorzu- gen, besonders dicht schließende Schallschutzfenster ohne zusätzliche Lüftungsanlagen verursachen häufig (weitere) Probleme mit der Innenraumluftqualität. 4. Vor Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen mit pädagogischem Anspruch sollte ein Außenschallpegel von 50 dB(A) nicht überschritten werden. 5. Der Zeitraum für den Nachtlärmindex LN sollte auf 20:00 bis 7:00 Uhr ausgedehnt werden.  6. Nach epidemiologischen Studien (UBA, WHO- Guidelines for Community Noise) kann es bereits bei Lärmwerten ab 50 dB(A) nachts und 60 dB(A) tagsüber zu einem signifikanten Anstieg negativer gesundheitlicher Auswirkungen kommen. Ab diesen Werten steigt das Risiko für Herz -Kreislauf -Erkrankungen (z.B. Bluthochdruck, Herzinfarkt), Stoffwechselstörungen, Allergien und - insbesondere bei Kindern — für Asthma bzw. wiederholte Bronchitis -Erkrankungen. Demzufolge besteht im Sinne der gesundheitlichen Vorsorge mittlerweile wissenschaftlicher Konsens darüber, als Zielwerte im Außenbereich die Unterschreitung von tagsüber 60 dB(A) und nachts 50 dB(A) zu definieren. Darüber hinaus ist zum Schutz besonders empfindlicher Bevölkerungsgruppen mittelfristig der von der WHO vorgegebene LOAEL-Wert von 40 dB(A) nachts zur Vermeidung von Schlafstörungen (Night Noise Guideline) anzustreben. |
| Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass die Fachstellungnahmen 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. |

**Anlage II: Zusammenstellung der anonymisierten Anregungen aus der Bürgerschaft**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lfd. Nr.** | **Datum** | **Anonymisiert** | **Anregungen** | **LAP** | **Beschlussvorschlag zur Abwägung** |
|
| 1. | 15.09.2018 | Bürger 1 | Poststraße Flüsterasphalt, Schachtdeckel sanieren, da "unsäglicher Zustand"  Geschwindigkeitsbeschränkung / "Tempo 30" Parksituation ändern, ggf. Parkverbot (Erligheimer- und Poststraße) LKW-Verkehr umleiten; auch auf besondere Gefahrenlage hingewiesen, die beim Ein- und Ausfahren aus Grundstücken entstehen; Prüfung der Berechnung (gelb) | M1 | Anregungen werden zur Kenntnis genommen; Anregungen bezüglich baulicher Maßnahmen für Straßenbaulastträger relevant; im Bereich der Poststraße Tempo 30 und bauliche Sanierung in den Maßnahmenvorschlägen enthalten; Parkverbot mit der Straßenverkehrs behörde diskutieren |
|
|
|
|
| 2 | 05.10.2018 | Bürger 2 mit Unterschriftenliste | Flüsterasphalt/ Erneuerung Belag (Poststraße) Änderung der Parksituation (Poststraße) Messungen über Emissionen wie Ruß und Feinstaub Förderung von Schallschutzfenstern etc. möglich? Deutliche Bedenken hinsichtlich allgemeiner Situation, der Emissionen, der Gesundheitsbelastung, der Sicherheit, des Werteverlusts; Maßnahme bestenfalls eine Umgehung, sonst geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen für 24 h und nicht nur nachts mit regelmäßigen Kontrollen | M1 | dito; Zu den Emissionsmessungen aktuell keine Werte und keine Planung Messungen vorzunehmen; Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern aktuell nicht vorgesehen; Anregungen aufnehmen |
|
|
|
|
| 3 | 16.09.2018 | Bürger 3 | Erneuerung (Poststraße, Bismarckstraße) "Tempo 30" (Poststraße, Erligheimer Straße) Parkverbot (Poststraße, Erligheimer Straße) Kreisverkehr an Kreuzung Bismarck-/Post-/Kirchheimer Straße | M1 | dito; Anregungen zur Kenntnis nehmen; Maßnahmen in Teilen enthalten; Kreisverkehr mit dem Straßenbaulast-  träger diskutieren |
|
|
|
|
| 4 | 16.09.2018 | Bürger 4 | Poststraße, Bismarckstraße, Karlstraße und Burgstraße Klappern der Schachtdeckel reduzieren "Tempo 30" rund um die Altstadt Bönnigheims mobile Geschwindigkeitskontrollen in häufigeren Abständen Zebrastreifen bei der Karlschule besser sichern, da oft ignoriert; Gründe für Anregungen sind neben Lärm auch vor allem die Gefahrensituationen beim En- und Ausfahren in die Garagen und die Nutzung der Stellplätze | M1, M2, M3 | dito; Anregungen zur Kenntnis nehmen; Maßnahmen in Teilen enthalten;  Geschwindigkeits-kontrollen werden regelmäßig bei der Bußgeld-behörde ange- fordert, es existieren keine Sicherungs-  möglichkeiten für Zebrastreifen; Klärung Unfallschwerpunkt? |
|
|
|
|
| 5 | 02.10.2018 | Bürger 5 (mit Unterschriftenliste) | Sanierung "Tempo 30" (Burgstraße) Geschwindigkeitsüberwachung durch stationären Blitzer Zebrastreifen auf Höhe des Spielplatzes (Burgstraße) Geschwindigkeit nicht nur wegen des Lärms angeregt, sondern vor allem auch wegen des neuen Spielplatzes und der Weg zum Forstkindergarten aufgrund von Gefahrensituationen | M3 | Anregungen werden zur Kenntnis genommen; Anregung zur Sanierung für Straßenbaulast-träger relevant; in Maßnahmen-  vorschlägen enthalten, Querungshilfe so von Verkehrs-behörde genehmigt, für Zebrastreifen waren die Querungszahlen zu gering, stationäre Blitzer anregen; ist nicht im Entscheidungs-bereich der Gemeinde sondern der Bußgeldbehörde |
|
|
|
|
|
| 6 | 02.10.2018 | Bürger 6 mit Unterschriftenliste | "Tempo 30" (Burgstraße), wegen Pendelverkehr insbesondere auch LKWs, die bei Leerfahrt aufgrund der defekten Schachtdeckel viel Lärmverursachen | M3 | Anregung bzw. Forderung zur Kenntnis nehmen, ist in den Maßnahmen-vorschlägen enthalten |
|
|
|
|
| 7a | 28.09.2018 | Bürger 7 | Zweifel an der Methodik der Lärmberechnung und Inhalten des LAP; "Tempo 30" (Burgstraße) und Fahrbahnsanierung, Erhöhung der Fußgängersicherheit (s.o.) insbesondere für Kinder, die zur Schule laufen, Gefahr insbesondere bei der Querungshilfe Mittelinsel gesehen, da Kinder auf dieser nicht anhalten, Probleme beim Queren Richtung Forstkindergarten und den Sportanlagen | M3 | Anregung und Zweifel zur Kenntnis nehmen, Prüfung durch den Planer, Maßnahme Tempo 30 wie Sanierung ist in den Maßnahmen-vorschlägen enthalten, weitere  Sicherheitsbe- lange können im Rahmen einer Verkehrsschau mit der Straßenverkehrs-  behörde beraten werden, zudem Parkierungs-konzept Burgstraße |
|  |
| 7b | 20.03.2019 | dito | Anregungen nochmals bekräftigt: "Tempo 30" im Bereich des Spielplatzes wegen beobachtbarer Gefahren im Spielplatzbereich und im weiteren Verlauf Richtung Freudentaler Straße.  Lärmreduzierung wegen LKW in den frühen Morgenstunden, Hinweis auf den Spielplatz fehlt, insb. wenn man von Norden bergab fährt. Fehlverhalten von Kindern an der Verkehrsinsel | M3 | dito |
|
|
|
| 8 | 19.09.2018 | Bürger 8 | Flüsterasphalt (Meimsheimer Straße) "Tempo 30" ab Ortseingang (von Meimsheim kommend) stationärer Blitzer am Orteingang (von Meimsheim kommend) Gehweg Richtung Meimsheim breiter machen und schützen Schaffung von Maßnahmen zur leichteren Straßenüberquerung | M4 | Anregungen zur Kenntnis nehmen; Tempo 30 in Maßnahme 4 enthalten, mittel- bis langfristig Ausbau und Sanierung |
|
|
|
|
|
| 9 | 06.10.2018 | Bürger 9 | Geschwindigkeitsbeschränkung (Bereich Recyclinghof) aufgrund spezieller Gefahrenlage, vorhandenen Blitzer wieder aktivieren (Kirchheimer Straße) Verkehr nach Tripsdrill ab Kirchheim über Lauffener Feld führen | M 5 aber außer-  halb | Anregungen mit der Bußgeldbehörde im LRA klären, überregionale Beschilderung zur Anfahrt Tripsdrill mit der Straßenverkehrs-  behörde klären. |
|
|
|
| 10 | 9.10.2018 | Bürger 10 (mit Unterschriftenliste) | "Tempo 30" bis zur Schlossbergallee (Kirchheimer Straße) insbesondere auch am Schulzentrum, mehr Verkehrskontrollen stationär + temporär, Tempoanzeigen und optische Hindernisse an den Gehwegkanten, Abschrankungen, Zebrastreifen an Einmündung Blumenstraße und Recyclinghof Radsicherheitsstreifen Kreisverkehr an der Albert-Einstein-Straße Zufahrt in das Industriegebiet nur über Lauffener Straße erlauben  nachhaltige Verkehrskonzeption, besseres ÖPNV-Angebot Anregung, zu Fuß zu KiGa/Schule zu gehen (sonst: "Eltern-Maut")  Subventionierung E-Bike bei Abmeldung eines Kfz (siehe HD) öffentliche Ächtung von Rasern | M5 teil-  weise außer-  halb | Anregungen zur Kenntnis nehmen; Tempo 30 in Maßnahme 5 enthalten bis Kirchheimer Straße 54, angesprochene Sicherheits-  belange betrachten: Schulzentrum, Bushaltestelle, Radweg, und Kindergarten und insbesondere über eine nachhaltige Verkehrs-  konzeption beraten, hier überregional angesprochene Lösungen diskutieren zum LKW Verkehr in das Industrie-  gebiet nur von der Lauffener Straße aus |
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
| 11 | 10.10.2018 | Bürger 11 | "Tempo 30" für Kirchheimer Straße + zusätzlich Blitzeranlage Entfernung der gepflasterten Rinnsteine | M7 | Zur Kenntnis; Pflasterrinne wird zeitnah entfernt, M7 enthält Tempo 30 und weiter mittelfristige Maßnahmen |
|
|
| 12 | 10.10.2018 | Bürger 12 | Bismarckstraße und Burgstraße Flüsterasphalt "Tempo 30" (Kirchstraße) rot weiße Abschrankung der Bürgersteige | M2 und M3 | Anregungen aufnehmen; Bürgersteigbe-  grenzungen grundsätzlich diskutieren; aufgrund Niederbord und schmalen Gehwegen in manchen Gemeinde vorhanden z.B. Ochsenbach |
|
|
|
| 13 | 09.10.2018 | Ev. Kindergarten Olgastraße (Unterschriftenliste) | Bismarckstraße "Tempo 30" | M2 | Lärmbelange gelten nur für den Wohnbereich; hier werden Sicherheitsbe-  lange angesprochen, Tempo 30 in M2 vorgesehen |
|
|
|
| 14 | 10.10.2018 | Bürger 13 | Umgestaltung des Kreuzungsbereichs (Schlossbergallee Hofener Straße) | in keinen Maß-  nahmen ent-  halten | Zur Kenntnis nehmen, aktuell keine Maßnahmen vorgesehen; außerhalb des Ortsethers; Bebauung im Schlossfeld weit von Straße zurückgesetzt. Abbiegung von Hofen kommend, daher auf 70 km/h reduziert |
|
|
|
| 15 | 23.09.2018 | Bürger 14 | Flüsterasphalt (Bismarckstraße, Poststraße, Karlstraße) "Tempo 30" in der Kirchheimer Straße Reaktivierung der beiden stationären Blitzer, Kontrollen "lauter" Kfz  Zebrastreifen gegenüber Rathaus Richtung Schulzentrum Förderung der E-Mobilität, Stromtankstelle (Bsp.: Brackenheim) | M1, M2 | Kenntnisnahme, in den Maßnahmen teils enthalten; Zebrastreifen beim Rathaus mit Straßenverkehrs-  behörde besprechen |
|
|
|
|
|
| 16 | 19.09.2018 | Bürger 15 | Kirchheimer Straße, Hofener Straße: Geschwindigkeitsbeschränkungen "Tempo 30" so ausgedehnt wie möglich  Reaktivierung oder Neuaufstellung von Blitzern sicherer Schulweg durch LKW-Verkehr bedroht LKW-Verkehr umleiten sicherere und leisere Situation insbesondere für Familien | M5 | Kenntnisnahme, in den Maßnahmen teils enthalten |
|
|
|
|
|
| 17 | 06.10.2018 | Bürger 16 (mit Unterschriftenliste) | Karlstraße, Bismarckstraße, Poststraße, Burgstraße; Kirchheimer Straße "Tempo 30" angeregt, da gefährliche Situationen insbesondere an den Zuwegungen zu Schulen, Kindergärten, Sportanlagen und Spielplätzen, speziell für Schüler und Kinder aber auch Senioren, Querungen nur unter erschwerten Bedingungen möglich | M 1 , M2, M3, M 5 aber außer-  halb | Anregungen werden zur Kenntnis genommen; Begründung nicht nur zur Lärmreduzierung, sondern insbesondere auch aufgrund der Gefahren bei Querungen, dies auch in die Verkehrsschau aufnehmen bzw. wurden schon aufgenommen. |
|
|
|
|
| 18 | 09.10.2018 | Bürger 17 (mit Unterschriftenliste) | "Tempo 30" im Bereich der Bebauung (Hofener Straße) | zusätzliche Maß-  nahme | Anregungen werden zur Kenntnis genommen;  Begründung nicht nur zur Lärmreduzierung, sondern insbesondere aufgrund der Gefahren bei Querungen, dies auch in die Verkehrsschau aufnehmen bzw. wurden schon aufgenommen. |
|
|

**Anlage III: Lärmaktionsplan 3. Stufe**